ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
JULIANE KOKOTT
της 21ης Μαΐου 2015 [1]

Υπόθεση C-251/14

György Balázs
κατά
Nemzeti Adó- és Vámhivatal Dél-alföldi Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága

[αίτηση του Kecskeméti Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Ουγγαρία)για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προσέγγιση των νομοθεσιών — Οδηγία 98/70/ΕΚ — Ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ — Πρόσθετα κριτήρια ποιότητας τεχνικού προτύπου — Οδηγία 98/34/ΕΚ — Διαδικασία πληροφορήσεως στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών»

I – **Εισαγωγή**

1. Οι διαφορετικές προδιαγραφές των κρατών μελών σχετικά με τα καύσιμα μπορούν να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην εσωτερική αγορά. Για τον λόγο αυτό, η οδηγία περί καυσίμων [2] αποσκοπεί, καθορίζοντας προδιαγραφές, να άρει ορισμένα εμπόδια στο εμπόριο στον τομέα των καυσίμων. Ομοίως, η ευρωπαϊκή πολιτική τυποποιήσεως, όπως ακολουθείται από τους αναγνωρισμένους από την Ένωση οργανισμούς τυποποιήσεως, αποσκοπεί καταρχήν να διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων και υπηρεσιών [3].

2. Ένα πρότυπο που έχει θεσπιστεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Προτύπων (στο εξής: CEN) για τα καύσιμα ντίζελ περιέχει, πέραν των όσων επιτάσσει η οδηγία περί καυσίμων, μια προδιαγραφή σχετικά με το σημείο αναφλέξεως των καυσίμων ντίζελ. Η Ουγγαρία μετέφερε αυτό το πρότυπο CEN σε ένα καταρχήν προαιρετικώς εφαρμοστέο εθνικό πρότυπο. Η προδιαγραφή σχετικά με το σημείο αναφλέξεως καθίσταται δεσμευτική για την πώληση ντίζελ σε πρατήρια καυσίμων το πρώτον διά της παραπομπής ουγγρικής νομοθετικής ρυθμίσεως στο πρότυπο αυτό.

3. Κατά συνέπεια, στην παρούσα διαδικασία τίθεται καταρχάς το ερώτημα κατά πόσον η δεσμευτικότητα μιας τέτοιας προδιαγραφής είναι σύμφωνη προς την οδηγία περί καυσίμων.

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γερμανική.

2 — Οδηγία 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 1998, σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ και την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 350, σ. 58), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Σεπτεμβρίου 2003, περί προσαρμογής στην απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου των διατάξεων των σχετικών με τις επιτροπές που επικουρούν την Επιτροπή στην άσκηση των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων της, οι οποίες προβλέπονται από πράξεις υποκείμενες στη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 284, σ. 1).

3 — Βλ. γενικές κατευθυντήριες γραμμές για τη συνεργασία μεταξύ των CEN, Cenelec και ETSI και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών, της 28ης Μαρτίου 2003 (ΕΕ C 91, σ. 7).

4. Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο υποβάλλει ερωτήματα που αφορούν τις επιταγές που θέτει η οδηγία 98/34/ΕΚ για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφορήσεως στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών[4] σχετικά με εθνική ρύθμιση που κηρύσσει νομικά δεσμευτικές τις περιεχόμενες σε πρότυπο προδιαγραφές.

II – **Το νομικό πλαίσιο**

Α — *Το δίκαιο της Ένωσης*

1. Η οδηγία περί καυσίμων

5. Ο σκοπός της οδηγίας περί καυσίμων περιγράφεται ως εξής στην πρώτη αιτιολογική της σκέψη:

«[…] ότι οι ανομοιότητες στη νομοθεσία ή τα διοικητικά μέτρα που θεσπίζουν τα κράτη μέλη σχετικά με τις προδιαγραφές των συμβατικών και εναλλακτικών καυσίμων που χρησιμοποιούνται στα οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης αναφλέξεως και με κινητήρα αναφλέξεως με συμπίεση δημιουργούν εμπόδια στις συναλλαγές στην Κοινότητα και μπορεί να έχουν άμεση επίπτωση στην εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και την ανταγωνιστικότητα, σε διεθνές επίπεδο, της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας και του τομέα των διυλιστηρίων· ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 Β της συνθήκης, φαίνεται απαραίτητο να υπάρξει προσέγγιση των νομοθεσιών σε αυτόν τον τομέα».

6. Η δεύτερη αιτιολογική σκέψη έχει ως εξής:

«[…] το άρθρο 100 Α παράγραφος 3 της συνθήκης προβλέπει ότι οι προτάσεις της Επιτροπής που στοχεύουν στην εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και αφορούν, μεταξύ άλλων, την υγεία και την προστασία του περιβάλλοντος, βασίζονται σε υψηλό επίπεδο προστασίας».

7. Στην εικοστή αιτιολογική σκέψη εκτίθεται:

«[…] για την προστασία της ανθρώπινης υγείας ή/και του περιβάλλοντος σε συγκεκριμένες αστικές περιοχές ή σε συγκεκριμένες οικολογικά ευαίσθητες περιοχές με ειδικά προβλήματα ποιότητας του αέρα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα, σύμφωνα με τη διαδικασία που θεσπίζεται στην παρούσα οδηγία, να απαιτούν ότι τα καύσιμα μπορούν να διατίθενται στην αγορά μόνον εφόσον συμμορφούνται με αυστηρότερες περιβαλλοντικές προδιαγραφές από εκείνες που θεσπίζει η παρούσα οδηγία· ότι αυτή η διαδικασία συνιστά παρέκκλιση από τη διαδικασία πληροφορήσεως που ορίζεται στην οδηγία 98/34/ΕΚ […]».

8. Το άρθρο 1 της οδηγίας περί καυσίμων ρυθμίζει το πεδίο εφαρμογής της και ορίζει τα εξής:

«Η παρούσα οδηγία καθορίζει τεχνικές προδιαγραφές για λόγους υγείας και περιβάλλοντος για τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στα οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης αναφλέξεως και στα οχήματα με κινητήρες αναφλέξεως με συμπίεση.»

4 — Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφορήσεως στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ L 204, σ. 37), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2006/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2006, για την προσαρμογή ορισμένων οδηγιών στον τομέα της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, λόγω της προσχώρησης της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας (ΕΕ L 363, σ. 81).

9. Η ποιότητα του καυσίμου ντίζελ ρυθμίζεται ως εξής στο άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο ε', της οδηγίας περί καυσίμων:

«Όχι αργότερα από την 1η Ιανουαρίου 2009, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν [...] ότι το καύσιμο ντίζελ μπορεί να διατίθεται στην αγορά, στην επικράτειά τους, μόνον εάν πληροί τις περιβαλλοντικές προδιαγραφές που καθορίζονται στο παράρτημα IV, εκτός της περιεκτικότητας σε θείο, η οποία πρέπει να είναι 10 mg/kg κατ' ανώτατο όριο.»

10. Το άρθρο 5 της οδηγίας περί καυσίμων προβλέπει την ελεύθερη κυκλοφορία των καυσίμων:

«Κανένα κράτος μέλος δεν μπορεί να απαγορεύσει, να περιορίσει ή να αποτρέψει τη διάθεση στην αγορά των καυσίμων που πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας [...]»

11. Το άρθρο 6 της οδηγίας περί καυσίμων επιτρέπει στα κράτη μέλη, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να θεσπίζουν αυστηρότερες περιβαλλοντικές προδιαγραφές από αυτές που προβλέπει η οδηγία.

12. Στο παράρτημα IV της οδηγίας περί καυσίμων καθορίζονται οι περιβαλλοντικές προδιαγραφές καυσίμων για οχήματα με κινητήρες αναφλέξεως με συμπίεση. Όρια καθορίζονται για τις ακόλουθες παραμέτρους: αριθμό κετανίου, πυκνότητα σε 15 βαθμούς Κελσίου, απόσταξη, πολυκυκλικούς αρωματικούς υδρογονάνθρακες και περιεκτικότητα σε θείο.

13. Η οδηγία περί καυσίμων τροποποιήθηκε με την οδηγία 2009/30/ΕΚ [5] (στο εξής: οδηγία 2009/30). Η εν λόγω τροποποιητική οδηγία άρχισε, σύμφωνα με το άρθρο 5 αυτής, να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα, δηλαδή στις 25 Ιουνίου 2009 και έπρεπε, σύμφωνα με το άρθρο 4 αυτής, να μεταφερθεί στο εσωτερικό δίκαιο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2010. Δεν τυγχάνει εφαρμογής στην υπό κρίση περίπτωση, η οποία ανάγεται σε διεξαχθέντα στις 5 Οκτωβρίου 2009 έλεγχο περί ειδικών φόρων καταναλώσεως, διότι η Ουγγαρία μετέφερε στο εσωτερικό της δίκαιο την οδηγία περί καυσίμων το πρώτον με νόμους των ετών 2010 και 2011 [6].

14. Εντούτοις, πρέπει να επισημανθεί η αιτιολογική σκέψη 31 της οδηγίας 2009/30, διότι αναφέρεται στο πρότυπο CEN EN 590 που αφορά την υπό κρίση υπόθεση:

«Είναι σκόπιμο να προσαρμοσθεί το παράρτημα IV της οδηγίας 98/70/ΕΚ για να επιτραπεί η διάθεση στην αγορά καυσίμων ντίζελ με υψηλότερη περιεκτικότητα σε βιοκαύσιμα ("Β7") από την προβλεπόμενη στο πρότυπο ΕΝ 590:2004 ("Β5"). Θα πρέπει το πρότυπο αυτό να ενημερωθεί καταλλήλως και επίσης να θεσπιστούν όρια για τεχνικές παραμέτρους που δεν περιλαμβάνονται στο εν λόγω παράρτημα, όπως είναι η σταθερότητα οξείδωσης, το σημείο αναφλέξεως, το υπόλειμμα άνθρακα, η περιεκτικότητα σε τέφρα, η περιεκτικότητα σε ύδωρ, η συνολική νόθευση, η διάβρωση χάλκινου ελάσματος, η λιπαντικότητα, το κινηματικό ιξώδες, το σημείο θόλωσης, το σημείο απόφραξης ψυχρού φίλτρου, η περιεκτικότητα σε φωσφόρο, ο δείκτης οξύτητας, τα υπεροξείδια, η διακύμανση δείκτη οξύτητας, η έμφραξη εγχυτήρα αγκίστρωσης και η προσθήκη αντιοξειδωτικών προσθέτων.»

2. Η οδηγία 98/34

15. Σύμφωνα με την οδηγία 98/34, τα κράτη μέλη πρέπει να ζητήσουν τη γνώμη της Επιτροπής πριν εκδώσουν ορισμένες ρυθμίσεις που μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά την εσωτερική αγορά.

5 — Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, με την οποία τροποποιείται η οδηγία 98/70/ΕΚ όσον αφορά τις προδιαγραφές για τη βενζίνη, το ντίζελ και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης και την καθιέρωση μηχανισμού για την παρακολούθηση και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, τροποποιείται η οδηγία 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου όσον αφορά την προδιαγραφή των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας και καταργείται η οδηγία 93/12/ΕΟΚ (ΕΕ L 140, σ. 88).

6 — Βλ. τις ουγγρικές εκτελεστικές διατάξεις που έχουν αναρτηθεί στο Eurlex σχετικά με την οδηγία αυτή.

16. Το άρθρο 1 της οδηγίας 98/34 περιλαμβάνει τους ουσιώδεις ορισμούς:

«3. "Τεχνική προδιαγραφή": η προδιαγραφή που περιέχεται σε έγγραφο στο οποίο ορίζονται τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά ενός προϊόντος, όπως τα επίπεδα ποιότητας ή ιδιότητες χρήσης, η ασφάλεια, οι διαστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων που ισχύουν για το προϊόν όσον αφορά την ονομασία πώλησης, την ορολογία, τα σύμβολα, τις δοκιμές και τις μεθόδους δοκιμής, τη συσκευασία, τη σήμανση και το ετικετάρισμα, καθώς και τις διαδικασίες αξιολόγησης της πιστότητας. […]

6. "Πρότυπο": οι τεχνικές προδιαγραφές που έχουν εγκριθεί από αναγνωρισμένο οργανισμό τυποποιήσεως, για επανειλημμένη ή διαρκή εφαρμογή, των οποίων όμως η τήρηση δεν είναι υποχρεωτική και οι οποίες υπάγονται σε μία από τις ακόλουθες κατηγορίες:

— […]

— ευρωπαϊκό πρότυπο: πρότυπο εγκεκριμένο από ευρωπαϊκό οργανισμό τυποποιήσεως, το οποίο τίθεται στη διάθεση του κοινού,

— εθνικό πρότυπο: πρότυπο εγκεκριμένο από εθνικό οργανισμό τυποποιήσεως το οποίο τίθεται στη διάθεση του κοινού.

[…]

11. "τεχνικός κανόνας": τεχνική προδιαγραφή ή άλλη απαίτηση ή κανόνας σχετικά με τις υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων των οικείων διοικητικών διατάξεων των οποίων η τήρηση είναι υποχρεωτική de jure ή de facto, για την εμπορία, την παροχή υπηρεσιών, την εγκατάσταση ενός φορέα παροχής υπηρεσιών ή τη χρήση σε κράτος μέλος ή σε σημαντικό τμήμα του κράτους αυτού, όπως επίσης, […], οι νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις των κρατών μελών που απαγορεύουν την κατασκευή, εισαγωγή, εμπορία ή χρήση ενός προϊόντος και την παροχή ή χρήση μιας υπηρεσίας ή την εγκατάσταση για την παροχή των υπηρεσιών αυτών.

Τεχνικοί κανόνες de facto είναι ιδίως:

— οι νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις ενός κράτους μέλους οι οποίες παραπέμπουν είτε σε τεχνικές προδιαγραφές […], η τήρηση των οποίων αποτελεί τεκμήριο συμβατότητας προς τις προδιαγραφές που καθορίζονται από τις εν λόγω νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις,

[…]»

Β — *Ευρωπαϊκά πρότυπα*

17. Η CEN αναγνωρίζεται από την Ένωση και την ΕΖΕΣ ως ευρωπαϊκός οργανισμός τυποποιήσεως[7]. Για πρώτη φορά το 1993 θέσπισε πρότυπο για ευρωπαϊκά καύσιμα ντίζελ (EN 590:1993), που προέβλεπε επιτρεπτό σημείο αναφλέξεως τουλάχιστον 55 βαθμών Κελσίου, με αντίστοιχο καθορισμό και στα πρότυπα EN 590:1999, EN 590:2004, EN 590:2009 και EN 590:2013 που το αντικατέστησαν.

7 — Βλ. γενικές κατευθυντήριες γραμμές για τη συνεργασία μεταξύ των CEN, Cenelec και ETSI και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών, που παρατίθενται στην υποσημείωση 3, και παράρτημα Ι του τεθέντος σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2013 κανονισμού (ΕΕ) 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2012, σχετικά με την ευρωπαϊκή τυποποίηση (ΕΕ L 316, σ. 12).

Γ — *Το ουγγρικό δίκαιο*

1. Υπουργική απόφαση σχετικά με τα κριτήρια ποιότητας των καυσίμων

18. Η υπουργική απόφαση 20/2008 του Υπουργείου Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας, της 22ας Αυγούστου 2008, σχετικά με τα κριτήρια ποιότητας των καυσίμων (στο εξής: υπουργική απόφαση), μεταφέρει στο εσωτερικό δίκαιο, σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο c, αυτής, την οδηγία 2003/17/ΕΚ περί τροποποιήσεως της οδηγίας περί καυσίμων[8] (στο εξής: οδηγία 2003/17). Δεν φαίνεται να προβλέπονται αποκλίσεις από την οδηγία.

2. Νόμος περί εθνικής τυποποιήσεως

19. Το άρθρο 6 του νόμου XXVIII του 1995 περί εθνικής τυποποιήσεως (στο εξής: νόμος περί εθνικής τυποποιήσεως) ρυθμίζει τη δεσμευτικότητα του εθνικού προτύπου ως εξής:

«(1) Η τήρηση του εθνικού προτύπου είναι προαιρετική.

(2) Οι νομοθετικές ρυθμίσεις τεχνικού περιεχομένου δύνανται να περιέχουν παραπομπή σε εθνικό πρότυπο, με την εφαρμογή του οποίου λογίζεται ότι πληρούνται τα προβλεπόμενα στις εν λόγω ρυθμίσεις κριτήρια.

[...]»

3. Νόμος περί ειδικών φόρων καταναλώσεως

20. Το άρθρο 110, σημείο 13, του νόμου CXXVII του 2003 σχετικά με τους ειδικούς φόρους καταναλώσεως και τους ειδικούς κανόνες στο πεδίο της εμπορίας προϊόντων υποκείμενων σε ειδικούς φόρους καταναλώσεως (στο εξής: νόμος περί ειδικών φόρων καταναλώσεως) ρυθμίζει, μεταξύ άλλων, την πώληση ντίζελ βιολογικής προελεύσεως:

«[…] Εκ των δεξαμενών αποθηκεύσεως λοιπών πρατηρίων καυσίμων [πλην των πρατηρίων καυσίμων από τα οποία πραγματοποιείται ο εφοδιασμός των αεροσκαφών] μπορούν να διατίθενται προς πώληση, και αποκλειστικά με τη χρήση αντλιών καυσίμων, […] το πετρέλαιο εσωτερικής καύσεως που υπάγεται στη δασμολογική κλάση 2710 19 41 και τα καύσιμα θερμάνσεως που υπάγονται στις δασμολογικές κλάσεις 2710 19 41 και 2710 19 45 τα οποία είναι σύμφωνα με το ισχύον ουγγρικό πρότυπο […], καθώς και το ντίζελ βιολογικής προελεύσεως και η αιθανόλη E85 που είναι σύμφωνα με το ισχύον ουγγρικό πρότυπο. […]

[...]»

III – **Τα πραγματικά περιστατικά και η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως**

21. Στις 5 Οκτωβρίου 2009 η πρωτοβάθμια διοικητική αρχή διεξήγαγε έλεγχο περί ειδικών φόρων καταναλώσεως στα αποθέματα καυσίμου ντίζελ του György Balázs.

8 — Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Μαρτίου 2003, για τροποποίηση της οδηγίας 98/70/ΕΚ όσον αφορά την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ (ΕΕ L 76, σ. 10).

22. Κατά την ανάλυση του ληφθέντος δείγματος διαπιστώθηκε ότι το σημείο αναφλέξεως του καυσίμου ντίζελ δεν ανταποκρινόταν στις προδιαγραφές του ουγγρικού προτύπου MSZ EN 590:2009. Συγκεκριμένα ανερχόταν στους 44 βαθμούς Κελσίου αντί των προβλεπομένων 55 βαθμών Κελσίου[9]. Κατά την ημερομηνία διεξαγωγής του φορολογικού ελέγχου το εν λόγω πρότυπο δεν ήταν διαθέσιμο στην ουγγρική γλώσσα.

23. Η Αντιπροσωπεία στο Kiskörös της Περιφερειακής Διευθύνσεως Τελωνειακής και Φορολογικής Επιθεωρήσεως του Bács-Kiskun, υπαγόμενης στην Εθνική Φορολογική και Τελωνειακή Αρχή, διαπίστωσε στις 21 Μαρτίου 2013 ότι ο György Balázs παραβίασε τον νόμο περί ειδικών φόρων καταναλώσεως και τον υποχρέωσε να καταβάλει πρόστιμο ύψους 4 418 080 φιορινιών (HUF) καθώς και ειδικό φόρο καταναλώσεως ύψους 883 616 HUF και αμοιβή πραγματογνώμονα ύψους 58 900 HUF. Η Περιφερειακή Διεύθυνση Φορολογικής και Τελωνειακής Επιθεωρήσεως της περιφέρειας του Dél-alföld, υπαγόμενη στην Εθνική Φορολογική και Τελωνειακή Αρχή, επικύρωσε την απόφαση αυτή στις 13 Ιουνίου 2013.

24. Ο György Balázs προσέβαλε την απόφαση αυτή ενώπιον του δικαστηρίου διοικητικών και εργατικών διαφορών του Kecskemét (στο εξής: αιτούν δικαστήριο). Στο πλαίσιο της εν λόγω διαδικασίας, το αιτούν δικαστήριο υποβάλλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα ερωτήματα:

1) Έχουν το άρθρο 4, παράγραφος 1, και το άρθρο 5 της οδηγίας περί καυσίμων την έννοια ότι, πέραν των κριτηρίων ποιότητας που ορίζονται στην εθνική κανονιστική ρύθμιση η οποία έχει θεσπισθεί δυνάμει της εν λόγω οδηγίας, δεν μπορούν να επιβληθούν στον προμηθευτή καυσίμων, βάσει άλλης εθνικής κανονιστικής ρυθμίσεως, κριτήρια ποιότητας προβλεπόμενα σε εθνικό πρότυπο και συμπληρωματικά σε σχέση με τα προβλεπόμενα στην οδηγία;

2) Έχει το άρθρο 1, σημεία 6 και 11, της οδηγίας 98/34 την έννοια ότι, σε περίπτωση που τελεί σε ισχύ τεχνικός κανόνας (εν προκειμένω, υπουργική απόφαση εκδοθείσα δυνάμει νομοθετικής εξουσιοδοτήσεως), η εφαρμογή εθνικού προτύπου θεσπισθέντος στο ίδιο πλαίσιο δύναται να είναι αποκλειστικώς προαιρετική, ήτοι η υποχρεωτική εφαρμογή του δεν μπορεί να θεσπισθεί διά νόμου;

3) Πληροί το κριτήριο της θέσεως του εθνικού προτύπου στη διάθεση του κοινού, όπως ορίζεται στο άρθρο 1, σημείο 6, της οδηγίας 98/34, πρότυπο το οποίο, κατά τον χρόνο υποχρεωτικής εφαρμογής του σύμφωνα με τη διοικητική αρχή, δεν είναι διαθέσιμο στην εθνική γλώσσα;

25. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν ο G. Balázs, η Ελληνική Δημοκρατία, η Ουγγαρία και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Στην επ' ακροατηρίου συζήτηση της 23ης Απριλίου 2015 έλαβε, εκτός αυτών, μέρος η Περιφερειακή Διεύθυνση Φορολογικής και Τελωνειακής Επιθεωρήσεως της περιφέρειας του Dél-alföld, ενώ δεν συμμετείχαν ο G. Balázs και η Ελλάδα.

IV – **Νομική εκτίμηση**

26. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Περιφερειακή Διεύθυνση Φορολογικής και Τελωνειακής Επιθεωρήσεως υποστήριξε ότι τα ερωτήματα του αιτούντος δικαστηρίου δεν έχουν σχέση με τη διαφορά της κύριας δίκης. Με την προσβαλλόμενη απόφαση ζητήθηκαν μόνον μη καταβληθέντες ειδικοί φόροι καταναλώσεως. Δεν επιβλήθηκε κύρωση για παραβίαση των προδιαγραφών για τα καύσιμα ντίζελ.

9 — Στην αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αναφέρεται, προφανώς λόγω τυπογραφικού λάθους, ότι το πρότυπο προβλέπει σημείο αναφλέξεως 53 βαθμών.

27. Εάν θεωρηθεί ότι η Περιφερειακή Διεύθυνση Φορολογικής και Τελωνειακής Επιθεωρήσεως προβάλλει ότι η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δεν είναι λυσιτελής για την έκδοση αποφάσεως επί της διαφοράς και συνεπώς είναι απαράδεκτη, τότε στο επιχείρημα αυτό μπορεί να αντιταχθεί ότι το αιτούν δικαστήριο διαθέτει, όσον αφορά την κρίση περί λυσιτέλειας, εξουσία εκτιμήσεως που καταρχήν, πλην προδήλου σφάλματος, δεν ελέγχεται από το Δικαστήριο [10].

28. Ερωτηθείσα όμως περαιτέρω, η Περιφερειακή Διεύθυνση Φορολογικής και Τελωνειακής Επιθεωρήσεως παραδέχθηκε ότι τα αποτελέσματα της έρευνας σχετικά με το σημείο αναφλέξεως ελήφθησαν υπόψη προκειμένου να διαπιστωθεί ότι ο G. Balázs διέθετε στην αγορά καύσιμο υποκείμενο σε υψηλότερο φόρο από το φορολογηθέν καύσιμο ντίζελ. Κατά συνέπεια, τα κριτήρια που αφορούν το σημείο αναφλέξεως είναι πράγματι κρίσιμα για τη φορολόγηση του οικείου καυσίμου. Και μόνο για αυτό τον λόγο, τα ερωτήματα του αιτούντος δικαστηρίου δεν στερούνται, ακόμη και υπό το πρίσμα των επιχειρημάτων της Περιφερειακής Διευθύνσεως Φορολογικής και Τελωνειακής Επιθεωρήσεως, προδήλως σημασίας για την κρίση της εκκρεμούς διαφοράς.

29. Επομένως, πρέπει να δοθεί απάντηση στα προδικαστικά ερωτήματα.

Α — *Επί του πρώτου ερωτήματος — συμπληρωματικά κριτήρια για καύσιμα*

30. Με το πρώτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, εάν μπορούν τα κράτη μέλη να θεσπίζουν, πέραν των κριτηρίων της οδηγίας περί καυσίμων, περαιτέρω κριτήρια ποιότητας για τη θέση καυσίμων ντίζελ σε κυκλοφορία.

1. Ως προς την παρέκκλιση από το άρθρο 5 της οδηγίας περί καυσίμων

31. Σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας περί καυσίμων, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να απαγορεύσουν, να περιορίσουν ή να αποτρέψουν τη διάθεση στην αγορά των καυσίμων που πληρούν τις απαιτήσεις της εν λόγω οδηγίας.

32. Αντίθετα προς ό,τι υποστηρίζουν η Ουγγαρία και η Ελλάδα, με τον τρόπο αυτό δεν θεσπίζονται μόνον ελάχιστα κριτήρια. Αντιθέτως, συμμερίζομαι την άποψη της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία —με την επιφύλαξη της ρήτρας διασφαλίσεως του άρθρου 6 της οδηγίας περί καυσίμων [11]— θεσπίζεται απαγόρευση δημιουργίας εμποδίων προσβάσεως στην αγορά εντός του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας [12].

33. Η ερμηνεία αυτή της οδηγίας περί καυσίμων δεν συνάγεται μόνον από το γράμμα της, αλλά είναι σύμφωνη και με τη νομική της βάση καθώς και τον σκοπό της, όπως αυτός προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις.

34. Συγκεκριμένα, η οδηγία περί καυσίμων εκδόθηκε αρχικώς βάσει της κατά το άρθρο 100α ΣΕΚ αρμοδιότητας για τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς (μεταγενέστερα άρθρο 95 ΕΚ, νυν άρθρο 114 ΣΛΕΕ). Και οι τροποποιήσεις της που έλαβαν χώρα μέχρι τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης, ιδίως με την οδηγία 2003/17, πραγματοποιήθηκαν βάσει της κατά το άρθρο 95 ΕΚ αρμοδιότητας για τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Υπό όλες τις εκδοχές των εν λόγω διατάξεων, η αρμοδιότητα αυτή καθιστά δυνατή την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών. Συνακόλουθα, η πρώτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας περί καυσίμων αναφέρει ως σκοπό της οδηγίας την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών, δηλαδή την άρση ενδεχόμενων ανομοιοτήτων.

10 — Αποφάσεις Križan κ.λπ. (C-416/10, EU:C:2013:8, σκέψη 54) και Quelle (C-404/06, EU:C:2008:231, σκέψεις 19 και 20).

11 — Βλ. συναφώς κατωτέρω, σημεία 34 και 42.

12 — Βλ. απόφαση Belgische Petroleum Unie κ.λπ. (C-26/11, EU:C:2013:44, σκέψεις 33 και 36).

35. Αυτός ο σκοπός της οδηγίας περί καυσίμων περί άρσεως των εμποδίων στο εμπόριο δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί εάν τα κράτη μέλη είχαν την ευχέρεια να διευρύνουν τα προβλεπόμενα στην οδηγία κριτήρια για τα καύσιμα. Κατά συνέπεια, οι διατάξεις της οδηγίας περί καυσίμων δεν έχουν την έννοια ελάχιστων κανόνων, αλλά αποτελούν ρυθμίσεις εξαντλητικού χαρακτήρα [13].

36. Ο συσχετισμός της ρυθμίσεως του απαγορευτικού κανόνα του άρθρου 5 της οδηγίας περί καυσίμων και της ρήτρας διασφαλίσεως του άρθρου 6, η οποία περικλείεται και στην αρμοδιότητα για τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς (νυν άρθρο 114, παράγραφος 10, ΣΛΕΕ), συνηγορεί υπέρ της προαναφερθείσας ερμηνείας: το άρθρο 6 της οδηγίας περί καυσίμων επιτρέπει στα κράτη μέλη, υπό αυστηρά καθορισμένες προϋποθέσεις και με την επιφύλαξη ευρωπαϊκής διαδικασίας ελέγχου, να θεσπίζουν αυστηρότερες περιβαλλοντικές προδιαγραφές. Αυτό ενισχύεται περαιτέρω από την εικοστή αιτιολογική σκέψη της οδηγίας περί καυσίμων, κατά την οποία τα κράτη μέλη έχουν, μόνον σύμφωνα με τη διαδικασία που θεσπίζεται στην εν λόγω οδηγία, τη δυνατότητα να απαιτούν ότι τα καύσιμα μπορούν να διατίθενται στην αγορά μόνον εφόσον συμμορφούνται με αυστηρότερες περιβαλλοντικές προδιαγραφές από εκείνες που θεσπίζει η εν λόγω οδηγία.

37. Αυτές οι αυστηρές προϋποθέσεις παρεκκλίσεως από την οδηγία περί καυσίμων είναι απαραίτητες ακριβώς λόγω του ότι η εν λόγω οδηγία δεν καθορίζει ελάχιστα κριτήρια αλλά έχει, καταρχήν, εξαντλητικό χαρακτήρα [14].

38. Τέλος, αντίθετα προς ό,τι υποστηρίζει η Περιφερειακή Διεύθυνση Φορολογικής και Τελωνειακής Επιθεωρήσεως, δεν υπάρχει λόγος να αποκλειστεί για τους εμπόρους λιανικής πωλήσεως, όπως ο G. Balázs, η δυνατότητα επικλήσεως του άρθρου 5 της οδηγίας περί καυσίμων. Τουναντίον, τα κράτη μέλη θα μπορούσαν εύκολα να καταστρατηγήσουν την εν λόγω απαγόρευση, αν αυτή δεν ίσχυε για το λιανικό εμπόριο.

2. Ως προς το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας

39. Εντούτοις, η απαγόρευση του άρθρου 5 της οδηγίας περί καυσίμων περιορίζεται στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας [15]. Αντικείμενο του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας είναι, σύμφωνα με το άρθρο 1, τεχνικές προδιαγραφές *για λόγους υγείας και περιβάλλοντος* για τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στα οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης αναφλέξεως και στα οχήματα με κινητήρες αναφλέξεως με συμπίεση [16].

40. Από αυτόν τον συσχετισμό με τη ρύθμιση του άρθρου 1 της οδηγίας περί καυσίμων συνάγονται δύο συμπεράσματα.

41. Όπως έχω αναφέρει στις προτάσεις μου επί της υποθέσεως Belgische Petroleum Unie κ.λπ., η απαγόρευση του άρθρου 5 της οδηγίας περί καυσίμων δεν έχει την έννοια της καθολικής απαγορεύσεως του περιορισμού των θεμελιωδών ελευθεριών. Ως εκ τούτου, το άρθρο 5 της οδηγίας περί καυσίμων δεν εμποδίζει οποιονδήποτε περιορισμό της διαθέσεως στην αγορά καυσίμων που πληρούν τις απαιτήσεις των προτύπων, αλλά μπορεί να αφορά μόνον *τεχνικές* προδιαγραφές των καυσίμων. Αυτό σημαίνει ότι δεν εμπίπτουν στην απαγόρευση των περιορισμών κατά το άρθρο 5 της οδηγίας περί καυσίμων, παραδείγματος χάριν, τιμολογιακές ρυθμίσεις, διατάξεις σχετικά με τη διαφήμιση των καυσίμων ή τη φορολόγηση των πετρελαιοειδών [17].

13 — Βλ., συναφώς, αποφάσεις Επιτροπή κατά Δανίας (278/85, EU:C:1987:439, σκέψη 22) και Cindu Chemicals κ.λπ. (C-281/03 και C-282/03, EU:C:2005:549, σκέψη 44).

14 — Βλ. αποφάσεις Επιτροπή κατά Γαλλίας (C-52/00, EU:C:2002:252, σκέψεις 19 και 20), Επιτροπή κατά Ελλάδας (C-154/00, EU:C:2002:254, σκέψεις 15 και 16) και González Sánchez (C-183/00, EU:C:2002:255, σκέψεις 28 και 29).

15 — Βλ. απόφαση Toolex (C-473/98, EU:C:2000:379, σκέψεις 27 επ.) σχετικά με ρύθμιση που αφορούσε τα χημικά προϊόντα.

16 — Βλ. τις προτάσεις μου στην υπόθεση Belgische Petroleum Unie κ.λπ. (C-26/11, EU:C:2012:480, σημείο 43).

17 — Βλ. τις προτάσεις μου στην υπόθεση Belgische Petroleum Unie κ.λπ. (C-26/11, EU:C:2012:480, σημεία 41 επ.).

42. Σε αυτά πρέπει, όσον αφορά την υπό κρίση περίπτωση, να προστεθεί ότι η απαγόρευση του άρθρου 5 της οδηγίας περί καυσίμων δεν αφορά ούτε όλες τις τεχνικές προδιαγραφές για τα καύσιμα, αλλά μόνον τις διαλαμβανόμενες στο άρθρο 1 τεχνικές προδιαγραφές «*για λόγους υγείας και περιβάλλοντος*». Αυτό επιβεβαιώνεται από τη δεύτερη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας περί καυσίμων, σύμφωνα με την οποία η πρόταση της Επιτροπής βασίστηκε μόνον σε υψηλό επίπεδο προστασίας όσον αφορά την υγεία και την προστασία του περιβάλλοντος, ενώ δεν γίνεται αναφορά στους λοιπούς τομείς περί των οποίων γίνεται λόγος στο πλαίσιο της αρμοδιότητας εγκαθιδρύσεως και λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, ήτοι στους τομείς της «ασφάλειας» και της «προστασίας των καταναλωτών».

43. Ούτε οι τροποποιητικές οδηγίες 2000/71 και 2003/17 συμπεριέλαβαν αυτούς τους δύο τομείς στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας περί καυσίμων[18]. Αντιθέτως, και η αιτιολογική σκέψη 2 της οδηγίας 2003/17 συνεχίζει να αναφέρεται μόνον στην «υγεία και την προστασία του περιβάλλοντος». Συναφώς, πρέπει να τονισθεί ότι ακριβώς η έννοια της «ασφάλειας» θα παρουσίαζε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τις προδιαγραφές που αφορούν το σημείο αναφλέξεως του ντίζελ, διότι περιλαμβάνει την τεχνική ασφάλεια εμπορευμάτων[19].

44. Η νεότερη τροποποιητική οδηγία 2009/30 περιέχει βεβαίως και ειδικές ρυθμίσεις για μεταλλικά πρόσθετα καυσίμων, τις οποίες το Δικαστήριο υπήγαγε στον σκοπό της προστασίας των καταναλωτών.[20] Εντούτοις, αμφισβητείται κατά πόσον οι εν λόγω ρυθμίσεις αποσκοπούν σε πλήρη εναρμόνιση της προστασίας των καταναλωτών. Εξάλλου, δεν τυγχάνουν ακόμη εφαρμογής επί της διαφοράς της κύριας δίκης. Κατά συνέπεια, δεν χρειάζεται να αποφανθεί επ' αυτών το Δικαστήριο στην παρούσα διαδικασία.

45. Σύμφωνα με αυτόν τον περιορισμένο σε ζητήματα υγείας και περιβάλλοντος σκοπό της οδηγίας περί καυσίμων, η ρήτρα διασφαλίσεως του άρθρου 6, παράγραφος 1, της οδηγίας περί καυσίμων επιτρέπει μόνον συμπληρωματικά στα κράτη μέλη να προβλέπουν αυστηρότερες *περιβαλλοντικές* προδιαγραφές, οι οποίες προστατεύουν «την υγεία του πληθυσμού σε συγκεκριμένο οικισμό ή το περιβάλλον σε συγκεκριμένη περιοχή του εν λόγω κράτους μέλους που είναι οικολογικά ή περιβαλλοντικά ευαίσθητη». Επομένως, ο σκοπός των κατ' εξαίρεση επιτρεπτών μέτρων των κρατών μελών περιορίζεται και πάλι σε ζητήματα υγείας ή προστασίας του περιβάλλοντος.

46. Κατά συνέπεια, η οδηγία περί καυσίμων δεν εναρμονίζει τις προδιαγραφές που αφορούν ζητήματα ασφαλείας και προστασίας των καταναλωτών.

47. Ως εκ τούτου, το άρθρο 5 της οδηγίας περί καυσίμων αντίκειται σε όλες τις εθνικές ρυθμίσεις που ανάγουν σε κριτήριο τεχνικές προδιαγραφές των καυσίμων που αφορούν ζητήματα σχετικά με την υγεία και το περιβάλλον, όχι όμως στην αναγωγή σε κριτήριο άλλων προδιαγραφών, ιδίως καθόσον αποσκοπούν στην ασφάλεια των καυσίμων ή στην προστασία των καταναλωτών.

3. Ως προς την εφαρμογή της απαγορεύσεως των περιορισμών κατά το άρθρο 5 της οδηγίας περί καυσίμων

48. Στην Ουγγαρία υπάρχουν δύο νομοθετικά κείμενα που διέπουν τη διάθεση των καυσίμων στην αγορά: η υπουργική απόφαση και ο νόμος περί ειδικών φόρων καταναλώσεως.

18 — Αντιθέτως, η νεότερη τροποποιητική οδηγία 2009/30 περιλαμβάνει, με πρωτοβουλία ιδίως του Κοινοβουλίου, και ρυθμίσεις που το Δικαστήριο υπήγαγε στον σκοπό της προστασίας των καταναλωτών· βλ. απόφαση Afton Chemical (C-343/09, EU:C:2010:419, σκέψεις 48, 49, 55, 56, 88, 92 και 95). Οι εν λόγω τροποποιήσεις δεν τυγχάνουν όμως ακόμη εφαρμογής στη διαφορά της κύριας δίκης.

19 — Pipkorn, J., Bardenhewer-Rating, A., Taschner, H. C., σε: von der Groeben, H., Schwarze, J. (επιμ.), *Kommentar zum Vertrag über die Europäische Union und zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft*, 6η έκδοση, Nomos, Baden-Baden 2003, τόμος 2, άρθρο 95 ΕΚ, σ. 1436, σημείο 72· S. Tietje, σε: Grabitz/Hilf/Nettesheim (επιμ.), *Das Recht der Europäischen Union*, 43η συμπληρωματική έκδοση Μάρτιος 2011, άρθρο 114 ΣΛΕΕ, σημείο 146· Kahl, σε: Calliess/Ruffert (επιμ.), *EUV/AEUV*, 4η έκδοση 2011, άρθρο 114 ΣΛΕΕ, σημείο 36· Leible/Schröder, σε: Streinz (επιμ.), *EUV/AEUV*, 2η έκδοση 2012, άρθρο 114 ΣΛΕΕ, σημείο 80.

20 — Απόφαση Afton Chemical (C-343/09, EU:C:2010:419, σκέψεις 48, 49, 55, 56, 88, 92 και 95).

49. Η ουγγρική υπουργική απόφαση μεταφέρει στο εσωτερικό δίκαιο, σύμφωνα με το άρθρο της 9, τα κριτήρια ποιότητας της οδηγίας περί καυσίμων, όπως αυτά καθορίστηκαν με την τροποποιητική οδηγία 2003/17. Πέραν αυτού, η ίδια η υπουργική απόφαση δεν περιέχει περαιτέρω κριτήρια για τα καύσιμα ντίζελ, πέραν εκείνων της οδηγίας περί καυσίμων, όπως αυτή ισχύει, όπως οριακή τιμή για το σημείο αναφλέξεως. Ούτε κηρύσσει υποχρεωτικά τα πρόσθετα κριτήρια ποιότητας που ενδεχομένως περιλαμβάνονται σε ένα εθνικό ή ευρωπαϊκό πρότυπο. Σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 2, της υπουργικής αποφάσεως, απλώς τεκμαίρεται ότι τα καύσιμα που πληρούν τα κριτήρια του εκάστοτε ισχύοντος εθνικού προτύπου ή του αντίστοιχου ευρωπαϊκού προτύπου πληρούν τα κριτήρια της υπουργικής αποφάσεως.

50. Αυτό δεν συνιστά παράβαση του άρθρου 5 της οδηγίας περί καυσίμων.

51. Το ουγγρικό πρότυπο MSZ EN 590:2009, που αντιστοιχεί στο πρότυπο CEN EN 590:2009, περιλαμβάνει βέβαια πρόσθετα κριτήρια ποιότητας, ιδίως οριακή τιμή για το σημείο αναφλέξεως, όμως σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 1, του ουγγρικού νόμου περί τυποποιήσεως, η τήρηση του εθνικού προτύπου είναι καταρχήν προαιρετική.

52. Εντούτοις, ο ουγγρικός νόμος περί ειδικών φόρων καταναλώσεως περιέχει, στο άρθρο 110, παράγραφος 13, ρύθμιση σχετικά με την πώληση καυσίμων ντίζελ: σύμφωνα με τη ρύθμιση αυτή, τα πρατήρια καυσίμων μπορούν να διαθέτουν προς πώληση μόνον καύσιμα ντίζελ που είναι σύμφωνα με το ισχύον ουγγρικό πρότυπο. Με τον τρόπο αυτό καθίστανται υποχρεωτικά, κατά το ουγγρικό δίκαιο, το πρότυπο και τα πρόσθετα κριτήριά του.

53. Εκ πρώτης όψεως, το άρθρο 110, παράγραφος 13, του νόμου περί ειδικών φόρων καταναλώσεως ρυθμίζει, βεβαίως, μόνον τους όρους πωλήσεως, συγκεκριμένα ποια προϊόντα μπορούν να πωλούνται από τα πρατήρια καυσίμων. Δεδομένου όμως ότι τα πρατήρια καυσίμων στην πράξη αποτελούν τα μοναδικά σημεία πωλήσεως που χρησιμοποιούν οι τελικοί καταναλωτές, στην πραγματικότητα πρόκειται για κριτήρια που αφορούν το προϊόν του καυσίμου ντίζελ και δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι αφορούν απλώς τις μορφές πωλήσεως [21].

54. Η τεχνική προδιαγραφή του σημείου αναφλέξεως δεν στηρίζεται όμως σε λόγους υγείας ή περιβάλλοντος, προϋπόθεση που θέτει το άρθρο 1 για την υπαγωγή στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας περί καυσίμων, αλλά σε λόγους ασφάλειας και προστασίας των καταναλωτών.

55. Το σημείο αναφλέξεως ενός υλικού αποτελεί ένδειξη για την επικινδυνότητα αναφλέξεως και εκρήξεως του υλικού, και συνεπώς κρίσιμο στοιχείο για την ασφάλεια του προϊόντος. Συγκεκριμένα, δηλώνει τη χαμηλότερη θερμοκρασία στην οποία εξατμίζεται ποσότητα καύσιμης ύλης τόσο μεγάλη, ώστε με τον αέρα να μπορούν, με επιβαλλόμενη ανάφλεξη, να σχηματιστούν εύφλεκτα μίγματα [22].

56. Πέραν αυτού, όλοι όσοι μετείχαν στην επ' ακροατηρίου συζήτηση συμφωνούν ότι η τήρηση του προβλεπόμενου στο πρότυπο σημείου αναφλέξεως είναι σημαντική για την ικανότητα λειτουργίας και την προστασία των κινητήρων των οχημάτων. Κατά συνέπεια, η εν λόγω παράμετρος αποσκοπεί και στην προστασία των καταναλωτών από ζημίες των οχημάτων τους.

57. Κατά συνέπεια, το άρθρο 5 της οδηγίας περί καυσίμων δεν τυγχάνει εφαρμογής, τουλάχιστον όσον αφορά την προδιαγραφή του σημείου αναφλέξεως των καυσίμων ντίζελ.

21 — Αποφάσεις Canal Satélite Digital (C-390/99, EU:C:2002:34, σκέψη 30) και Dynamic Medien (C-244/06, EU:C:2008:85, σκέψη 31).

22 — Βλ., όσον αφορά τον τεχνικό ορισμό, π.χ. http://www.urz.uni-heidelberg.de/saphelp/helpdata/DE/35/26bf45afab52b9e10000009b38f974/content.htm, ως είχε στις 13 Απριλίου 2015.

58. Με το συμπέρασμα αυτό συνάδει το γεγονός ότι ο νομοθέτης της Ένωσης, με την αιτιολογική σκέψη 31 της τροποποιητικής οδηγίας 2009/30, ρητώς ζητεί την ενημέρωση του προτύπου CEN EN 590:2004 και τη θέσπιση ορίων για τεχνικές παραμέτρους που δεν περιλαμβάνονται στην οδηγία περί καυσίμων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται το σημείο αναφλέξεως. Αυτό το αίτημα δεν θα μπορούσε να ικανοποιηθεί εάν η οδηγία περί καυσίμων εμπόδιζε τη θέσπιση τέτοιου είδους πρόσθετων κριτηρίων. Και τούτο διότι, μολονότι η τήρηση αυτού καθεαυτόν του προτύπου CEN δεν είναι υποχρεωτική, είναι εύλογο να καθίσταται υποχρεωτική η τήρηση των παραμέτρων που αυτό περιέχει, σε κάθε περίπτωση στο μέτρο που εξυπηρετούν την ασφάλεια του προϊόντος.

59. Η έλλειψη εναρμονισμένων κριτηρίων για τις προδιαγραφές των καυσίμων που στηρίζονται σε λόγους ασφάλειας δεν σημαίνει, ωστόσο, ότι τα κράτη μέλη έχουν απεριόριστη διακριτική ευχέρεια στο πλαίσιο θεσπίσεως τέτοιων εθνικών τεχνικών προδιαγραφών για τη διάθεση των καυσίμων[23].

60. Στο μέτρο που ένας τομέας δεν έχει πλήρως εναρμονιστεί στο επίπεδο της Ένωσης, ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να υποβάλει τη διάθεση στην αγορά ενός προϊόντος παρά μόνο σε κριτήρια που συνάδουν προς τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη Συνθήκη και ιδίως προς την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων κατά τα άρθρα 34 ΣΛΕΕ και 36 ΣΛΕΕ[24]. Εκτός αυτού, πρέπει να γνωστοποιεί, σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας 98/34, στην Επιτροπή τα σχέδια των κανόνων με τους οποίους καθίσταται υποχρεωτική η τήρηση τεχνικών προδιαγραφών, πριν τη θέση τους σε ισχύ, ώστε να είναι δυνατή η διενέργεια προληπτικού ελέγχου βάσει των διατάξεων περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων[25].

4. Επί της απαντήσεως του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

61. Υπό τις συνθήκες αυτές, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η οδηγία περί καυσίμων εναρμονίζει πλήρως μόνον τις τεχνικές προδιαγραφές των καυσίμων ντίζελ για λόγους υγείας και περιβάλλοντος. Αντιθέτως, η απαγόρευση του άρθρου 5 της οδηγίας περί καυσίμων δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να θεσπίζουν πρόσθετες προδιαγραφές για τα καύσιμα για λόγους ασφαλείας, όπως οριακή τιμή για το σημείο αναφλέξεως των καυσίμων ντίζελ.

Β — *Επί του δευτέρου ερωτήματος — Δεσμευτικότητα των προτύπων παράλληλα με τους τεχνικούς κανόνες*

62. Με το δεύτερο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατά πόσον από τους ορισμούς του «προτύπου» στο άρθρο 1, σημείο 6, της οδηγίας 98/34 και του «τεχνικού κανόνα» στο σημείο 11 συνάγεται ότι σε συγκεκριμένο τομέα πέραν του υποχρεωτικού τεχνικού κανόνα μπορούν να υφίστανται μόνον προαιρετικά «πρότυπα».

63. Βάση του ερωτήματος αυτού αποτελεί προφανώς το γεγονός ότι η τήρηση «προτύπου», κατά το άρθρο 1, σημείο 6, της οδηγίας 98/34, δεν είναι υποχρεωτική, ενώ αντιθέτως η τήρηση «τεχνικού κανόνα», κατά το σημείο 11, είναι υποχρεωτική.

23 — Προτάσεις της γενικής εισαγγελέα V. Trstenjak στην υπόθεση Fra.bo (C-171/11, EU:C:2012:176, σημείο 22), βλ. αποφάσεις Lidl Magyarország (C-132/08, EU:C:2009:281, σκέψη 45) και Brandsma (C-293/94, EU:C:1996:254, σκέψεις 10 επ.).

24 — Απόφαση Επιτροπή κατά Πορτογαλίας (C-432/03, EU:C:2005:669, σκέψη 35). Βλ. επίσης απόφαση Toolex (C-473/98, EU:C:2000:379, σκέψη 33).

25 — Βλ. αποφάσεις CIA Security International (C-194/94, EU:C:1996:172, σκέψη 40), Lidl Italia (C-303/04, EU:C:2005:528, σκέψη 22), Sandström (C-433/05, EU:C:2010:184, σκέψη 42) και Belgische Petroleum Unie κ.λπ. (C-26/11, EU:C:2013:44,σκέψη 49).

64. Στην Ουγγαρία υφίσταται μια τεχνική προδιαγραφή για καύσιμα ντίζελ της οποίας η τήρηση είναι άμεσα υποχρεωτική, ήτοι η υπουργική απόφαση που μεταφέρει στο εσωτερικό δίκαιο την οδηγία περί καυσίμων. Εντούτοις, βάσει του άρθρου 110, παράγραφος 13, του ουγγρικού νόμου περί ειδικών φόρων καταναλώσεως είναι, πέραν αυτής, υποχρεωτική η τήρηση του ισχύοντος ουγγρικού προτύπου για τη διάθεση καυσίμου ντίζελ στην αγορά από τα πρατήρια καυσίμων.

65. Συναφώς επισημαίνεται, καταρχάς, ότι σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 98/34, και η τήρηση προτύπου μπορεί να καταστεί υποχρεωτική εφόσον κράτος μέλος μεταφέρει ένα ευρωπαϊκό ή διεθνές πρότυπο, όπως ένα πρότυπο CEN, σε τεχνικό κανόνα. Δεν υφίσταται λόγος αποκλεισμού μιας τέτοιας μεταφοράς στην περίπτωση εθνικών προτύπων, ιδίως εφόσον τα πρότυπα αυτά αντιστοιχούν σε πρότυπα CEN.

66. Εξάλλου, η οδηγία 98/34 δεν περιέχει ρύθμιση εμποδίζουσα τα κράτη μέλη να κηρύξουν υποχρεωτική την τήρηση περισσότερων τεχνικών προδιαγραφών σε συγκεκριμένο τομέα.

67. Ούτε η διάκριση μεταξύ προαιρετικών προτύπων και υποχρεωτικών τεχνικών κανόνων αποκλείει την παράλληλη ύπαρξη περισσοτέρων υποχρεωτικών τεχνικών κανόνων. Αυτή η διάκριση αποσκοπεί μόνον στην καθιέρωση διαφορετικής διαδικασίας πληροφορήσεως, που θεσπίζεται με τα άρθρα 2 έως 6 της οδηγίας 98/34 για τα πρότυπα, ενώ για τους τεχνικούς κανόνες θεσπίζεται με τα άρθρα 8 και 9.

68. Εάν η παράλληλη ισχύς περισσοτέρων κανονιστικών ρυθμίσεων δημιουργούσε αμφιβολίες σχετικά με το εκάστοτε τηρητέο πρότυπο, θα ανέκυπταν ζητήματα δικαίου της Ένωσης μόνον σε περίπτωση που θίγονταν ρυθμίσεις του δικαίου της Ένωσης. Εν προκειμένω, θα μπορούσε να τεθεί ζήτημα για τις προδιαγραφές της οδηγίας περί καυσίμων, όμως η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δεν περιέχει καμία ένδειξη ότι εθίγη η εφαρμογή τους στην Ουγγαρία. Σε κάθε περίπτωση, η οδηγία 98/34 δεν περιέχει διάταξη σχετικά με τέτοιου είδους συγκρούσεις ρυθμίσεων.

69. Κατά συνέπεια, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η οδηγία 98/34 δεν απαγορεύει στα κράτη μέλη, στην περίπτωση ισχύος ενός τεχνικού κανόνα, να προβλέπουν με νομοθετική ρύθμιση την υποχρεωτική εφαρμογή πρόσθετου εθνικού προτύπου που έχει θεσπιστεί στον συγκεκριμένο τομέα.

Γ — *Επί του τρίτου ερωτήματος — Διαθεσιμότητα στην εθνική γλώσσα*

70. Με το τρίτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατά πόσον πληροί το κριτήριο της θέσεως του εθνικού προτύπου στη διάθεση του κοινού, όπως ορίζεται στο άρθρο 1, σημείο 6, της οδηγίας 98/34, εθνικό πρότυπο το οποίο, κατά τον χρόνο υποχρεωτικής εφαρμογής του σύμφωνα με τη διοικητική αρχή, δεν είναι διαθέσιμο στην εθνική γλώσσα.

71. Το ερώτημα αυτό ανακύπτει διότι, κατά τον χρόνο της παραβάσεως, το ουγγρικό πρότυπο MSZ EN 590:2009 δεν ήταν, σύμφωνα με την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, διαθέσιμο στην ουγγρική γλώσσα, αλλά μόνον στην αγγλική.

72. Εάν το ζήτημα εξεταστεί μεμονωμένα, δεν προκύπτει κατά πόσον είναι κρίσιμο για την απόφαση επί της διαφοράς της κύριας δίκης το αν το ουγγρικό πρότυπο ανταποκρίνεται στον ορισμό του άρθρου 1, σημείο 6, της οδηγίας 98/34. Πρόκειται, αντιθέτως, για το ζήτημα κατά πόσον αντιβαίνει στην οδηγία 98/34 η δεσμευτικότητα τεχνικής προδιαγραφής που δεν έχει τεθεί στη διάθεση του κοινού, διότι δεν είναι διαθέσιμη στην εθνική γλώσσα.

73. Συναφώς αμφισβητείται, καταρχάς, κατά πόσον η θέση στη διάθεση του κοινού, κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 6, της οδηγίας 98/34, προϋποθέτει τη διαθεσιμότητα στην εθνική γλώσσα. Συγκεκριμένα, το κριτήριο της θέσεως του εθνικού προτύπου στη διάθεση του κοινού δεν αναφέρεται μόνον σε σχέση με εθνικά πρότυπα, αλλά και με ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα. Οι δύο όμως

τελευταίοι τύποι προτύπων δεν θα είναι διαθέσιμοι, στα περισσότερα κράτη μέλη, στην εθνική τους γλώσσα. Οι επίσημες γλώσσες των CEN/CENELEC είναι η γερμανική, η αγγλική και η γαλλική [26]. Δεν είναι δε απαραίτητο ένα πρότυπο να είναι διαθέσιμο και στις τρεις γλώσσες. Δεδομένου ότι το γεγονός αυτό πρέπει να ήταν γνωστό στον νομοθέτη της Ένωσης, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι η θέση στη διάθεση του κοινού προϋποθέτει διαθεσιμότητα στην εκάστοτε εθνική γλώσσα.

74. Εν προκειμένω, το Δικαστήριο δεν χρειάζεται πάντως να αποφανθεί κατά πόσον αυτό ισχύει και για εθνικά πρότυπα. Και τούτο διότι η διαφορά της κύριας δίκης δεν αφορά τις συνέπειες του προτύπου ως προαιρετικής τεχνικής προδιαγραφής, αλλά τη *δεσμευτικότητα* προδιαγραφών που περιέχονται σε πρότυπο. Το κρίσιμο ζήτημα είναι, συνεπώς, η εγκυρότητα τεχνικών κανόνων κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 11, της οδηγίας 98/34.

75. Ο ορισμός του τεχνικού κανόνα δεν περιέχει όμως ούτε το στοιχείο της θέσεως στη διάθεση του κοινού ούτε αναφορά στην γλώσσα του κανόνα. Και κατά τα λοιπά, από την οδηγία 98/34 δεν προκύπτει ρύθμιση περί της δυνατότητας εφαρμογής τεχνικών κανόνων η οποία να αφορά τη γλώσσα στην οποία είναι συντεταγμένοι οι εν λόγω κανόνες.

76. Κατά συνέπεια, στο τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η οδηγία 98/34 δεν απαιτεί από τα κράτη μέλη να καθιστούν τους τεχνικούς κανόνες διαθέσιμους στην επίσημη γλώσσα τους.

V – **Πρόταση**

77. Επομένως, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στην αίτηση προδικαστικής αποφάσεως ως ακολούθως:

1) Η οδηγία 98/70/ΕΚ σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 1882/2003, εναρμονίζει πλήρως μόνον τις τεχνικές προδιαγραφές των καυσίμων ντίζελ για λόγους υγείας και περιβάλλοντος. Αντιθέτως, η απαγόρευση του άρθρου 5 της οδηγίας 98/70 δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να θεσπίζουν πρόσθετες προδιαγραφές για τα καύσιμα για λόγους ασφαλείας, όπως οριακή τιμή για το σημείο αναφλέξεως των καυσίμων ντίζελ.

2) Η οδηγία 98/34/ΕΚ για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφορήσεως στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2006/96/ΕΚ, δεν απαγορεύει στα κράτη μέλη, στην περίπτωση ισχύος ενός τεχνικού κανόνα, να προβλέπουν με νομοθετική ρύθμιση την υποχρεωτική εφαρμογή πρόσθετου εθνικού προτύπου που έχει θεσπιστεί στον συγκεκριμένο τομέα.

3) Η οδηγία 98/34 δεν απαιτεί από τα κράτη μέλη να καθιστούν τους τεχνικούς κανόνες διαθέσιμους στην επίσημη γλώσσα τους.

26 — Βλ. κεφάλαιο 8 του τμήματος 2 των κανόνων λειτουργίας της CEN/CENELEC — Κοινοί κανόνες για την εργασία τυποποιήσεως, http://boss.cen.eu/ref/IR2_D.pdf, ως είχε στις 13 Απριλίου 2015.