JULIANE KOKOTT
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2015. május 21.[1]

C-251/14. sz. ügy

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

(a Kecskeméti Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság [Magyarország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Jogszabályok közelítése — 98/70/EK irányelv — A benzin és a dízelüzemanyagok minősége — Valamely műszaki szabvány kiegészítő minőségi követelményei — 98/34/EK irányelv — Információszolgáltatási eljárás a műszaki szabványok és szabályok terén”

I – **Bevezetés**

1. A tagállamok üzemanyagokra vonatkozó különböző előírásai hátrányosan érinthetik a belső piacot. Ezért az üzemanyag-irányelv[2] célja az, hogy előírások meghatározásán keresztül megszüntessen az üzemanyagok területén fennálló bizonyos kereskedelmi akadályokat. Az európai szabványosítási politikának is, mint az Unió által elismert szabványügyi szervezetek által folytatott politikának, főszabály szerint meg kell könnyítenie az áruk és a szolgáltatások szabad mozgását.[3]

2. Egy, az Európai Szabványosítási Bizottság (a továbbiakban: CEN) által a dízelüzemanyagokkal kapcsolatban elfogadott szabvány az üzemanyag-irányelv követelményein kívül előírást tartalmaz a dízelüzemanyag lobbanáspontjára vonatkozóan. Magyarország átvette e CEN-szabványt egy főszabály szerint szabadon alkalmazható nemzeti szabványban. A benzinkutakon történő dízelértékesítés esetén a lobbanáspontra vonatkozó előírás csak azáltal válik kötelezővé, hogy e nemzeti szabványra valamilyen magyar szabályozás hivatkozik.

3. A jelen eljárásban ezért mindenekelőtt az a kérdés merül fel, hogy egy ilyen szabvány kötelező jellege összeegyezető-e az üzemanyag-irányelvvel.

1 — Eredeti nyelv: német.

2 — A Bizottságot az EK-Szerződés 251. cikkében említett eljárásnak megfelelően elfogadott jogi aktusokban megállapított végrehajtási hatásköreinek gyakorlása során segítő bizottságokkal kapcsolatos rendelkezéseknek az 1999/468/EK tanácsi határozathoz történő hozzáigazításáról szóló, 2003. szeptember 29-i 1882/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 284., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 1. fejezet, 4. kötet, 447. o.) módosított, a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről, valamint a 93/12/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 1998. október 13-i 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 350., 58. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 23. kötet, 182. o.).

3 — Lásd a CEN, a CENELEC és az ETSI, valamint az Európai Bizottság és az Európai Szabadkereskedelmi Társulás közötti együttműködésről szóló, 2003. március 28-i általános iránymutatásokat (HL C 91., 7. o.).

4. E kérdést előterjesztő bíróság ezenkívül a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárásról szóló 98/34/EK irányelv[4] azon követelményeire kérdez rá, amelyeknek meg kell felelnie az olyan nemzeti szabályozásnak, amely valamely szabványban szereplő leírásokat jogilag kötelezőnek nyilvánít.

II – **Jogi háttér**

A – *Az uniós jog*

1. Az üzemanyag-irányelv

5. Az üzemanyag-irányelv célját az (1) preambulumbekezdése a következőképpen írja le:

„mivel a tagállamokban a közvetlen gyújtású és kompressziós gyújtású motorokkal felszerelt járművekben használt hagyományos és alternatív tüzelőanyagok előírásairól szóló jogszabályok vagy közigazgatási rendelkezések közötti eltérések akadályozzák a Közösségen belüli kereskedelmet, és ezáltal közvetlenül érintik a belső piac kialakítását és működését, valamint az európai járműipar és olajfinomító-ipar nemzetközi versenyképességét; a Szerződés 3b. cikke rendelkezéseinek megfelelően szükségesnek tűnik e területen a jogszabályok közelítése”.

6. A (2) preambulumbekezdés a következőképpen szól:

„mivel a Szerződés 100a. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy a belső piac létrehozását és működését célzó bizottsági javaslatok többek között biztosítsanak magas szintű védelmet az egészség- és környezetvédelemnek”.

7. A (20) preambulumbekezdés a következőket mondja ki:

„mivel az emberi egészség és/vagy a környezet védelme érdekében a különleges agglomerációkban vagy az egyedi levegőminőségi problémákkal küzdő, ökológiai szempontból különösen érzékeny területeken a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy az ebben az irányelvben meghatározott eljárásnak megfelelően megköveteljék, hogy a tüzelőanyagok csak akkor legyenek forgalomba hozhatók, ha azok az ebben az irányelvben meghatározottaknál szigorúbb környezeti előírásoknak felelnek meg; mivel ez az eljárás mentességet biztosít a […] 98/34/EK […] irányelvben megállapított tájékoztatási eljárás alól”.

8. Az üzemanyag-irányelv hatályát annak 1. cikke határozza meg, amely a következőképpen rendelkezik:

„Ez az irányelv a külső gyújtású és kompressziógyújtású motorokkal felszerelt gépjárművekben felhasználható tüzelőanyagokra határoz meg az egészség és a környezet védelemére vonatkozó műszaki előírásokat.”

4 — Az áruk szabad mozgása területén elfogadott egyes irányelveknek Bulgária és Románia csatlakozására tekintettel történő kiigazításáról szóló, 2006. november 20-i 2006/96/EK tanácsi irányelvvel (HL L 363., 81. o.) módosított, a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás és az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályok megállapításáról szóló, 1998. június 22-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 204., 37. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 20. kötet, 337. o.).

9. A dízelüzemanyag minőségét az üzemanyag-irányelv 4. cikke (1) bekezdésének e) pontja a következőképpen szabályozza:

„A tagállamok […] legkésőbb 2009. január 1-jéig biztosítják, hogy területükön kizárólag olyan dízelüzemanyagot lehessen forgalmazni, amely megfelel a IV. mellékletben meghatározott környezetvédelmi előírásoknak a kéntartalmat kivéve, amely legfeljebb 10 mg/kg lehet.”

10. Az üzemanyag-irányelv 5. cikke előírja az üzemanyagok szabad mozgását:

„Egyetlen tagállam sem tilthatja, korlátozhatja vagy akadályozhatja azon tüzelőanyagok forgalomba hozatalát, amelyek eleget tesznek az irányelv követelményeinek.”

11. Az üzemanyag-irányelv 6. cikke bizonyos feltételek mellett lehetővé teszi a tagállamoknak, hogy az irányelvben előírtaknál szigorúbb környezetvédelmi előírásokat fogadjanak el.

12. Az üzemanyag-irányelv IV. melléklete meghatározza a kompressziós gyújtású motorokkal felszerelt járművekhez használt, forgalomban lévő üzemanyagok környezetvédelmi előírásait. A következő paraméterek esetében állapítanak meg határértéket: cetánszám, sűrűség 15 Celsius fokon, desztilláció, policikikus aromás szénhidrogének és kéntartalom.

13. Az üzemanyag-irányelvet módosította a 2009/30/EK irányelv[5] (a továbbiakban: 2009/30 irányelv). E módosító irányelv az 5. cikke alapján a Hivatalos Lapban való kihirdetését követő 20. napon, vagyis 2009. június 25-én lépett hatályba, és ezen irányelvet a 4. cikke alapján 2010. december 31-éig kellett átültetni. Ez a jelen ügyben, amelynek az alapját egy 2009. október 5-én végzett jövedékiadó-ellenőrzés képezte, nem alkalmazandó, mivel Magyarország az üzemanyag-irányelvet csak a 2010. és 2011. években elfogadott törvényekkel ültette át.[6]

14. Mindazonáltal ki kell emelni a 2009/30 irányelv (31) preambulumbekezdését, mivel az a jelen ügyben érintett EN 590 CEN-szabványra vonatkozik:

„Helyénvaló a 98/70/EK irányelv IV. mellékletének kiigazítása annak érdekében, hogy az EN 590:2004 (»B5«) szabványban előírtnál több bioüzemanyagot tartalmazó dízelüzemanyagokat (»B7«) forgalomba lehessen hozni. Ezt a szabványt ennek megfelelően naprakésszé kell tenni, és ezenkívül határértékeket kell megállapítani a mellékletben nem szereplő műszaki paraméterekre, például az oxidációs stabilitásra, a lobbanáspontra, a kokszosodási maradékra, a hamutartalomra, a víztartalomra, az összes szennyeződésre, a rézlemez-korrózióra, a kenőképességre, a kinematikus viszkozitásra, a zavarosodási pontra, a hidegszűrhetőségi határhőmérsékletre, a foszfortartalomra, a savszámra, a peroxidokra, a savszámváltozásra, a fúvóka eltömődésre és a stabilitás növelésére irányuló adalékolásra.”

2. A 98/34 irányelv

15. A 98/34 irányelv alapján a tagállamoknak konzultálniuk kell a Bizottsággal bizonyos olyan szabályozások elfogadását megelőzően, amelyek a belső piacot érinthetik.

16. A 98/34 irányelv 1. cikke számos fogalommeghatározást tartalmaz.

5 — A benzinre, a dízelolajra és a gázolajra vonatkozó követelmények, illetőleg az üvegházhatású kibocsátott gázok mennyiségének nyomon követését és mérséklését célzó mechanizmus bevezetése tekintetében a 98/70/EK irányelv módosításáról, a belvízi hajókban felhasznált tüzelőanyagokra vonatkozó követelmények tekintetében az 1999/32/EK irányelv módosításáról, valamint a 93/12/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. április 23-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 140., 88. o.).

6 — Lásd az Eurlex-ben az ezen irányelvre vonatkozó magyar végrehajtási rendelkezéseket.

„3. »műszaki leírás«: egy dokumentumban szereplő részletes leírás, amely egy termék előírt tulajdonságait határozza meg, ilyen például a minőségi színvonal, a teljesítmény, a biztonság vagy a méretek, beleértve a termékre alkalmazandó olyan követelményeket, mint a termék megnevezése, a terminológia, a jelképek, a vizsgálat és a vizsgálati módszerek, a csomagolás, a jelölés vagy címkézés és a megfelelőségértékelési eljárások.

6. »szabvány«: egy elismert szabványügyi testület által ismételt vagy folyamatos alkalmazás céljára jóváhagyott műszaki leírás, amelynek betartása nem kötelező, és amely a következő kategóriák valamelyikébe tartozik:

– […];

– »európai szabvány«: valamely európai szabványügyi testület által elfogadott, a nyilvánosság számára elérhető szabvány;

– »nemzeti szabvány«: valamely nemzeti szabványügyi szervezet által elfogadott, a nyilvánosság számára elérhető szabvány;

[…]

11. »műszaki szabály«: műszaki leírások és más követelmények vagy szolgáltatásra vonatkozó szabályok, beleértve a vonatkozó közigazgatási rendelkezéseket is, amelyek betartása az értékesítés, a szolgáltatásnyújtás, valamely szolgáltató létrehozása vagy a valamely tagállamban vagy annak nagyobb részén történő használat esetén *de jure* vagy *de facto* kötelező, valamint a tagállamok törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezései, […] amelyek megtiltják valamely termék gyártását, behozatalát, értékesítést vagy használatát, vagy valamely szolgáltatás nyújtását vagy használatát, illetve valamely szolgáltató létrehozását.

A *de facto* műszaki szabályok a következőket foglalják magukban:

– valamely tagállam törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezései, amelyek […] műszaki leírásokra […] vonatkoznak, […], és amelyek betartása feltételezi a fent említett törvények, rendeletek és közigazgatási rendelkezések által előírt kötelezettségeknek való megfelelést,

[…]”

B – *Az európai szabványok*

17. A CEN-t az Unió és az EFTA európai szabványügyi szervezetként ismeri el.[7] Először 1993-ban fogadott el szabványt az európai dízelüzemanyagokra vonatkozóan (EN 590:1993), amely szabvány legalább 55 Celsius fokos megengedett lobbanáspontot írt elő, amelyet átvettek az e szabvány helyébe lépő EN 590:1999, EN 590:2004, EN 590:2009 és EN 590:2013 szabványok is.

7 — Lásd a fenti 3. lábjegyzetben hivatkozott, a CEN, a CENELEC és az ETSI, valamint az Európai Bizottság és az Európai Szabadkereskedelmi Társulás közötti együttműködésről szóló általános iránymutatásokat, továbbá a 2013. január 1-jén hatályba lépett, az európai szabványosításról szóló, 2012. október 25-i 1025/2012/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 316., 12. o.) I. mellékletét.

C – *A magyar jog*

1. A motorhajtóanyagok minőségi követelményeiről szóló miniszteri rendelet

18. A közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszternek a motorhajtóanyagok minőségi követelményeiről szóló, 2008. augusztus 22-i 20/2008. miniszteri rendelete (a továbbiakban: miniszteri rendelet) a 9. §-a (1) bekezdésének c) pontja alapján átülteti az üzemanyag-irányelv módosításáról szóló 2003/17/EK irányelvet[8] (a továbbiakban: 2003/17 irányelv). Nem tűnik úgy, hogy a miniszteri rendelet eltérne az irányelvtől.

2. A nemzeti szabványosításról szóló törvény

19. A nemzeti szabványosításról szóló 1995. évi XXVIII. törvény (a továbbiakban: nemzeti szabványosításról szóló törvény) 6. §-a valamely nemzeti szabvány kötelező jellegét a következőképpen szabályozza:

„(1) A nemzeti szabvány alkalmazása önkéntes.

(2) Műszaki tartalmú jogszabály hivatkozhat olyan nemzeti szabványra, amelynek alkalmazását úgy kell tekinteni, hogy az adott jogszabály vonatkozó követelményei is teljesülnek.

[…]”

3. A jövedéki adóról szóló törvény

20. A jövedéki adóról és a jövedéki termékek forgalmazásának különös szabályairól szóló 2003. évi CXXVII. törvény (a továbbiakban: jövedéki adóról szóló törvény) 110. §-ának (13) bekezdése többek között a biodízel értékesítését szabályozza:

„[A légi járművek kiszolgálását végző üzemanyagtöltő állomástól eltérő] [e]gyéb üzemanyagtöltő állomás tárolótartályából kizárólag a hatályos magyar szabványnak megfelelő, […] 2710 19 41 vámtarifaszámú gázolaj, 2710 19 41, 2710 19 45 vámtarifaszámú tüzelőolaj, […] valamint a hatályos magyar szabványnak megfelelő biodízel és E85 értékesíthető és csak kútoszlopon keresztül. […]

[…]”

III – **A tényállás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések**

21. 2009. október 5-én az elsőfokú közigazgatási hatóság jövedékiadó-ellenőrzést végzett Balázs György dízelüzemanyag-készletei tekintetében.

22. Az ezekből vett minta elemzése során megállapították, hogy a dízelüzemanyag lobbanáspontja nem felel meg az MSZ EN 590:2009 magyar szabvány előírásainak. E lobbanáspont ugyanis 44 Celsius-fok volt az előírt 55 fok helyett.[9] Az adóellenőrzés napján e szabvány nem volt magyar nyelven elérhető.

8 — A benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK irányelv módosításáról szóló, 2003. március 3-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 76., 10. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 31. kötet, 160. o.).

9 — Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemben valószínűleg elütés miatt az szerepel, hogy a szabvány 53 Celsius-fokos lobbanáspontot ír elő.

23. A Bács-Kiskun Megyei Vám- és Pénzügyőri Főigazgatóság Kiskőrösi Kirendeltsége 2013. március 21-én Balázs György terhére jövedéki törvénysértést állapított meg, és 4 418 080 HUF pénzbírság, 883 616 HUF jövedéki adó, valamint 58 900 HUF szakértői díj megfizetésére kötelezte. A Nemzeti Adó- és Vámhivatal Dél-alföldi Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága 2013. június 13-án helybenhagyta e határozatot.

24. E határozatot vitatta Balázs György a Kecskeméti Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (a továbbiakban: kérdést előterjesztő bíróság) előtt. Ebben az eljárásban a kérdést előterjesztő bíróság a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

1) Az [üzemanyag-irányelv] 4. cikk[ének] (1) bekezdése és 5. cikke úgy értelmezendő-e, hogy az annak alapján megalkotott nemzeti jogszabályban meghatározott minőségi követelményeken túl, más nemzeti jogszabály az irányelvben foglalt minőségi követelményekhez képest nemzeti szabványban írt többlet minőségi követelményeket nem támaszthat az üzemanyag forgalmazójával szemben[?]

2) A [98/34/EK irányelv] 1. cikk[ének] 6. és 11. pontjai úgy értelmezendők-e, hogy amennyiben műszaki szabály (a jelen esetben törvényi felhatalmazás alapján megalkotott miniszteri rendelet) hatályban van, ugyanazon kérdésben megalkotott nemzeti szabvány alkalmazása csak önkéntes lehet, vagyis törvény annak kötelező alkalmazását nem írhatja elő[?]

3) A [98/34/EK i]rányelv [1. cikkének] 6. pontja szerinti nemzeti szabvány nyilvánosság számára hozzáférhetőség kritériumának megfelel-e az a szabvány, amely abban az időpontban, amikor a hatóság szerint alkalmazni kellett volna, nem áll a nemzeti nyelven rendelkezésre[?]

25. Írásbeli észrevételeket Balázs György, a Görög Köztársaság, Magyarország és az Európai Bizottság terjesztett elő. A 2015. április 23-i tárgyaláson ezenkívül a Nemzeti Adó- és Vámhivatal Dél-alföldi Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága vett részt, míg Balázs György és Görögország távol maradt.

IV – **Jogi értékelés**

26. A tárgyalás során a Regionális Főigazgatóság előadta, hogy a kérdést előterjesztő bíróság kérdései nincsenek összefüggésben az alapüggyel. A megtámadott határozattal csupán a meg nem fizetett jövedéki adót követelték. A dízelüzemanyagokra vonatkozó előírások megsértését nem szankcionálták.

27. Amennyiben a Regionális Főigazgatóság ezzel azt akarja mondani, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem nem releváns a jogvita megoldása céljából, és ezért elfogadhatatlan, emlékeztetni kell arra, hogy a kérdést előterjesztő bíróság a határozathozatal szempontjából fennálló relevancia értékelését illetően mérlegelési jogkörrel rendelkezik, amelyet a Bíróság – a nyilvánvaló hiba kivételével – főszabály szerint nem vizsgál felül. [10]

28. A Regionális Főigazgatóság azonban a hozzá intézett kérdésre azt válaszolta, hogy a lobbanáspontra vonatkozó vizsgálati eredményeket felhasználta annak megállapításához, hogy Balázs György olyan üzemanyagot forgalmazott, amely magasabb adó alá tartozott, mint a megadóztatott dízelüzemanyag. Következésképpen a lobbanáspontra vonatkozó követelmények mégiscsak jelentőséggel bírnak az érintett üzemanyag adóztatása szempontjából. A kérdést előterjesztő bíróság kérdései már ezért, a Regionális Főigazgatóság érvelését követően sem nyilvánvalóan irrelevánsak a folyamatban lévő jogvita megoldása céljából.

29. Következésképpen az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre választ kell adni.

10 — Križan és társai ítélet (C-416/10, EU:C:2013:8, 54. pont); Quelle-ítélet (C-404/06, EU:C:2008:231, 19. és 20. pont).

A – *Az első kérdésről – az üzemanyagokra vonatkozó kiegészítő követelmények*

30. Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kívánja megtudni, hogy a tagállamok az üzemanyag-irányelv követelményein túl további minőségi követelményeket is megállapíthatnak-e a dízelüzemanyagok forgalmazására.

1. Az üzemanyag-irányelv 5. cikkétől való eltérésről

31. Az üzemanyag-irányelv 5. cikke alapján egyetlen tagállam sem tilthatja, korlátozhatja vagy akadályozhatja azon üzemanyagok forgalomba hozatalát, amelyek eleget tesznek ezen irányelv követelményeinek.

32. Magyarország és Görögország véleményével ellentétben nem csak minimumkövetelmények felállításáról van szó. Ehelyett a Bizottsággal értek egyet abban, hogy – az üzemanyag-irányelv 6. cikkének védzáradékára is figyelemmel [11] – e rendelkezés az irányelv hatálya alá tartozó piachoz való hozzáférés akadályai felállításának tilalmát mondja ki. [12]

33. Az üzemanyag-irányelv ezen értelmezése ugyanis nemcsak annak szövegéből következik, hanem összhangban áll annak jogalapjával és annak a preambulumbekezdésekben megállapított célkitűzésével is.

34. Az üzemanyag-irányelvet ugyanis eredetileg az EK-Szerződés 100a. cikkében (később EK 95. cikk, jelenleg EUMSZ 114. cikk) előírt, a belső piac megteremtésére és működésére vonatkozó hatásköri szabály alapján fogadták el. Az alapügy tényállásának az időpontjáig az irányelven – különösen a 2003/17 irányelven keresztül – végzett módosítások is az EK 95. cikkben előírt, belső piac megteremtésére és működésére vonatkozó hatásköri szabály alapján történtek. E hatáskör valamennyi változatban lehetővé teszi a tagállami rendelkezések közelítését. Ennek megfelelően az üzemanyag-irányelv (1) preambulumbekezdése alapján annak célja a tagállami jogszabályok közelítése, vagyis az esetleges különbségek kiküszöbölése.

35. Az üzemanyag-irányelv ezen, a kereskedelmi akadályok megszüntetésére irányuló célkitűzése nem valósulhat meg, ha a tagállamok szabadon bővíthetnék az irányelvben előírt, üzemanyagokra vonatkozó követelményeket. Az üzemanyag-irányelv rendelkezései ezért nem minimumszabályoknak, hanem kimerítő szabályozásnak tekintendők. [13]

36. Az üzemanyag-irányelv 5. cikkében előírt tilalom és a 6. cikknek – már a közös piac megteremtésére és működésére vonatkozó hatásköri szabályban, jelenleg az EUMSZ 114. cikk (10) bekezdésében előírt – védzáradéka közötti szabályozási összefüggés alátámasztja ezt az értelmezést: az üzemanyag-irányelv 6. cikke lehetővé teszi a tagállamoknak, hogy szigorúan meghatározott feltételek és egy európai vizsgálati eljárás mellett szigorúbb környezetvédelmi előírásokat fogadjanak el. Ezt az üzemanyag-irányelv (20) preambulumbekezdése ismét alátámasztja, amely szerint a tagállamok számára csak az ezen irányelvben meghatározott eljárásnak megfelelően lehet engedélyezni annak megkövetelését, hogy az üzemanyagok csak akkor legyenek forgalmazhatók, ha azok az ebben az irányelvben meghatározottaknál szigorúbb környezetvédelmi előírásoknak felelnek meg.

11 — Lásd a továbbiakban a 34. és 42. pontot.

12 — Lásd: Belgische Petroleum Unie és társai ítélet (C-26/11, EU:C:2013:44, 33. és 36.pont).

13 — Lásd ebben az értelemben: Bizottság kontra Dánia ítélet (278/85, EU:C:1987:439, 22. pont); Cindu Chemicals és társai ítélet (C-281/03 és C-282/03, EU:C:2005:549, 44. pont).

37. Az üzemanyag-irányelvtől való eltérés e szigorú feltételeire csak azért van szükség, mert az éppen nem minimumkövetelményeket állapít meg, hanem főszabály szerint kimerítő jellegű. [14]

38. Végül a Regionális Főigazgatóság állításával szemben nincs ok arra sem, hogy az olyan kiskereskedőktől, mint Balázs György, megtagadják az üzemanyag-irányelv 5. cikkére való hivatkozás lehetőségét. Épp ellenkezőleg: a tagállamok e tilalmat könnyen megkerülhetnék, ha az kiskereskedelmi szinten nem lenne érvényes.

2. Az irányelv hatályáról

39. Az üzemanyag-irányelv 5. cikkében előírt tilalom azonban az irányelv hatályára korlátozódik. [15] Ennek 1. cikke alapján annak tárgya a külső gyújtású és kompressziós gyújtású motorokkal felszerelt gépjárművekben felhasználható üzemanyagokra az *egészség és a környezet védelmére* vonatkozóan meghatározott műszaki előírások. [16]

40. Az üzemanyag-irányelv 1. cikkével fennálló e szabályozási összefüggésből két következtetés vonható le.

41. Amint a Belgische Petroleum Unie és társai ügyre vonatkozó indítványomban már kifejtettem, az üzemanyag-irányelv 5. cikkében előírt tilalmat nem az alapszabadságok korlátozásának átfogó tilalmaként kell érteni. Így a szabványnak megfelelő üzemanyag forgalmazásának nem minden korlátozása ellentétes az üzemanyag-irányelv 5. cikkével, hanem az tulajdonképpen csak *műszaki* üzemanyag-előírásokat érinthet. Ez azt jelenti, hogy például az árszabályozások, az üzemanyagok reklámozására vonatkozó rendelkezések vagy az ásványolaj termékek adóztatása nem tartozik az üzemanyag-irányelv 5. cikkében előírt korlátozási tilalom alá. [17]

42. A jelen ügyben hozzá kell tenni, hogy az üzemanyag-irányelv 5. cikkében előírt tilalom nem is minden műszaki üzemanyag-előírást érint, hanem csak az 1. cikkben említett, az „*egészség és a környezet védelmére*” vonatkozóakat. Ez megerősíti az üzemanyag-irányelv (2) premabulumbekezdését, miszerint a Bizottság a javaslataiban csak az egészség- és környezetvédelemmel kapcsolatos magas védelemből indul ki, miközben a közös piac megteremetésére és működésére vonatkozó hatásköri szabályban ebben az összefüggésben szintén említett „biztonság” és „fogyasztóvédelem” szakterülete itt nem szerepel.

43. A 2000/71 és 2003/17 módosító irányelvek sem vonták be e két szakterületet az üzemanyag-irányelv hatálya alá. [18] Ezzel szemben a 2003/17 irányelv (2) preambulumbekezdése szintén továbbra is csak az „egészség- és környezetvédelmet” említi. Ennek során abból kell kiindulni, hogy a dízel lobbanáspontjára vonatkozó előírásnál éppen a „biztonság” fogalma bírna különös jelentőséggel, mivel az magában foglalja az áruk műszaki biztonságát. [19]

14 — Lásd: Bizottság kontra Franciaország ítélet (C-52/00, EU:C:2002:252, 19. és 20. pont); Bizottság kontra Görögország ítélet (C-154/00, EU:C:2002:254, 15. és 16. pont); González Sánchez-ítélet (C-183/00, EU:C:2002:255, 28. és 29. pont).

15 — A vegyi anyagok jogi szabályozásával kapcsolatban lásd: Toolex-ítélet (C-473/98, EU:C:2000:379, 27. és az azt követő pontok).

16 — Lásd: a Belgische Petroleum Unie és társai ügyre vonatkozó indítványom (C-26/11, EU:C:2012:480, 43. pont).

17 — A Belgische Petroleum Unie és társai ügyre vonatkozó indítványom (C-26/11, EU:C:2012:480, 41. és az azt követő pontok).

18 — Ezzel szemben a 2009/30 legutóbbi módosító irányelv különösen a Parlament kezdeményezésére olyan szabályozásokat is tartalmaz, amelyeket a Bíróság a fogyasztóvédelem célja alá sorolt be; lásd: Afton Chemical ítélet (C-343/09, EU:C:2010:419, 48., 49., 55., 56., 88., 92. és 95. pont). E módosítások azonban az alapügyben még nem alkalmazandók.

19 — Pipkorn, J., Bardenhewer-Rating, A., Taschner, H. C., in: von der Groeben, H., Schwarze, J. (szerk.), *Kommentar zum Vertrag über die Europäische Union und zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft*, 6. kiadás, Nomos, Baden-Baden 2003., 2. kötet, EK 95. cikk, 1436. o., 72. pont; Tietje, S., in: Grabitz/Hilf/Nettesheim (szerk.), *Das Recht der Europäischen Union*, 43. átdolgozott kiadás, 2011. március, EUMSZ 114. cikk, 146. pont; Kahl, in: Calliess/Ruffert (szerk.), *EUV/AEUV*, 4. kiadás, 2011., EUMSZ 114. cikk, 36. pont; Leible/Schröder, in: Streinz (szerk.), *EUV/AEUV*, 2. kiadás, 2012., EUMSZ 114. cikk, 80. pont.

44. Bár a 2009/30 legutóbbi módosító irányelv a fémtartalmú adalékokra vonatkozóan tartalmaz pontos szabályokat is, amelyeket a Bíróság a fogyasztóvédelem célja alá sorolt be,[20] kétséges, hogy e szabályok a fogyasztóvédelem végleges harmonizációjára irányulnak. Ezenkívül az alapügyben ezek még nem alkalmazandók. Ezért a Bíróságnak sem kell ezekkel kapcsolatban a jelen eljárásban nyilatkoznia.

45. Az üzemanyag-irányelv egészség- és környezetvédelmi szempontokra korlátozott e célkitűzésének megfelelően az üzemanyag-irányelv 6. cikke (1) bekezdésének védzáradéka a tagállamoknak engedélyezi, hogy csupán kiegészítő jelleggel olyan szigorúbb *környezetvédelmi* előírásokat állapítsanak meg, amelyek „valamely adott agglomerációs övezetben a lakosság egészségének védelm[ére], illetve egyes ökológiai vagy környezetvédelmi szempontból érzékeny területen a környezet védelm[ére]” irányulnak. A kivételesen megengedett tagállami intézkedések célkitűzése ezáltal szintén egészség- és környezetvédelmi szempontokra korlátozódik.

46. Ezért az üzemanyag-irányelv a biztonságra és a fogyasztóvédelemre tekintettel nem harmonizálja az előírásokat.

47. Következésképpen az üzemanyag-irányelv 5. cikkével ugyan főszabály szerint valamennyi olyan nemzeti szabályozás ellentétes, amely az egészség- és környezetvédelmi szempontokon alapuló műszaki üzemanyag-előírásokhoz kapcsolódik, ám azzal nem ellentétesek a más előírásokhoz kapcsolódó szabályozások, különösen amennyiben az üzemanyag biztonságára vagy a fogyasztóvédelemre irányulnak.

3. Az üzemanyag-irányelv 5. cikke szerinti korlátozási tilalom alkalmazásáról

48. Magyarországon két jogszabály áll fenn az üzemanyagok forgalomba hozatalának szabályozására: a miniszteri rendelet és a jövedéki adóról szóló törvény.

49. A magyar miniszteri rendelet a 9. §-a alapján az üzemanyag-irányelv azon minőségi követelményeit ülteti át, amelyeket a 2003/17 módosító irányelv megállapított. Ezenkívül maga a miniszteri rendelet a dízelüzemanyagokra vonatkozóan nem tartalmaz az üzemanyag-irányelv hatályos változatán túlmenő olyan követelményeket, mint a lobbanáspontra vonatkozó határérték. E rendelet valamely nemzeti, illetve európai szabványban található esetleges kiegészítő minőségi követelményeket sem nyilvánít jogilag kötelezőnek. A miniszteri rendelet 3. §-ának (2) bekezdése alapján csupán az a vélelem áll fenn, hogy a mindenkor érvényes nemzeti szabvány vagy az azzal egyenértékű európai szabvány követelményeinek megfelelő üzemanyagok megfelelnek a miniszteri rendelet követelményeinek.

50. Ez nem tekinthető az üzemanyag-irányelv 5. cikke megsértésének.

51. Bár a magyar MSZ EN 590:2009 szabvány, amely megfelel az EN 590:2009 CEN-szabványnak, tartalmaz kiegészítő minőségi követelményeket, különösen egy, a lobbanáspontra vonatkozó határértéket, a szabványosításáról szóló magyar törvény 6. §-ának (1) bekezdése alapján valamely nemzeti szabvány alkalmazása főszabály szerint önkéntesen történik.

52. Azonban a jövedéki adóról szóló magyar törvény 110. §-ának (13) bekezdése tartalmaz egy szabályt a dízelüzemanyagok értékesítésével kapcsolatban: eszerint az üzemanyagtöltő állomások kizárólag a hatályos magyar szabványnak megfelelő üzemanyagot értékesíthetik. Ezáltal a szabvány és annak kiegészítő követelményei a magyar jog szerint kötelezővé válnak.

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

53. A jövedéki adóról szóló törvény 110. §-ának (13) bekezdése első ránézésre csak értékesítési módokat szabályoz, vagyis azt, hogy milyen termékeket lehet üzemanyagtöltő állomásokon értékesíteni. Mivel azonban a gyakorlatban az üzemanyagtöltő állomások a végső fogyasztó által használt egyetlen értékesítési helyek, valójában a dízelüzemanyag termékekre vonatkozó követelményekről van szó, amelyeket nem lehet pusztán értékesítési módoknak tekinteni. [21]

54. A lobbanáspontra vonatkozó műszaki előírás azonban nem az üzemanyag-irányelv 1. cikkében ezen irányelv hatályának a feltételeként előírt egészség- vagy környezetvédelmi szempontokon, hanem biztonsági szempontokon és a fogyasztóvédelmen alapul.

55. Valamely anyag lobbanáspontja támpontot nyújt annak gyúlékonyságát és robbanékonyságát illetően, tehát a termékbiztonság mérvadó szempontjának minősül. A lobbanáspont ugyanis azon legalacsonyabb hőmérsékletre vonatkozik, amelyen sok tüzelőanyag párolog, és a levegővel külső gyújtásra gyúlékony keveréket képezhet. [22]

56. Ezenkívül a tárgyaláson valamennyi fél egyetértett abban, hogy a gépjárművek motorjának a működőképessége és védelme érdekében fontos a szabványban előírt lobbanáspont betartása. E paraméter így a fogyasztóknak a gépjárművükben okozott károktól való védelmére is irányul.

57. Következésképpen az üzemanyag-irányelv 5. cikke legalábbis a dízelüzemanyag lobbanáspontjának előírására nem alkalmazandó.

58. E megállapítást megerősíti az, hogy az uniós jogalkotó a 2009/30 módosító irányelv (31) preambulumbekezdésében kifejezetten felszólít arra, hogy az EN 590:2004 CEN-szabványt ki kell igazítani, és az üzemanyag-irányelvben nem szereplő olyan műszaki paraméterekre, mint például a lobbanáspont, határértéket kell megállapítani. E felszólításnak aligha lenne értelme, ha az üzemanyag-irányelv ilyen kiegészítő követelményeknek már akadályát képezné. Ugyanis, bár valamely CEN-szabvány mint olyan nem kötelező, nyilvánvaló az abban szereplő paraméterek kötelezővé tétele, legalábbis annyiban, amennyiben azok a termékbiztonságot szolgálják.

59. A biztonsági szempontokon alapuló üzemanyag-előírásokra vonatkozó harmonizált követelmények hiánya azonban az üzemanyagok forgalomba hozatalára tekintettel nem biztosít a tagállamoknak korlátlan mérlegelést az ilyen nemzeti műszaki előírások bevezetése során. [23]

60. Ugyanis, amennyiben valamely területet uniós szinten nem harmonizáltak véglegesen, a tagállam a termék forgalomba hozatalára csak olyan követelményeket írhat elő, amelyek a Szerződésből eredő kötelezettségeknek, és különösen az áruk szabad mozgása EUMSZ 34. és EUMSZ 36. cikkben megállapított elvének eleget tesznek. [24] Ezenkívül a 98/34 irányelv 8. cikke alapján a Bizottsággal közölni kell a hatálybalépésüket megelőzően olyan szabálytervezeteket, amelyekkel műszaki leírásokat tesznek kötelezővé, hogy az áruk szabad mozgására vonatkozó rendelkezésekre tekintettel megelőző ellenőrzést lehessen végezni. [25]

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

22 — Lásd a műszaki meghatározáshoz például: http://www.urz.uni-heidelberg.de/saphelp/helpdata/DE/35/26bf45afab52b9e10000009b38f974/content.htm, legutóbb 2015. április 13-án megtekintve.

23 — Trstenjak főtanácsnok Fra.bo ügyre vonatkozó indítványa (C-171/11, EU:C:2012:176, 22. pont), lásd: Lidl Magyarország ítélet (C-132/08, EU:C:2009:281, 45. pont); Brandsma-ítélet (C-293/94, EU:C:1996:254, 10. és az azt követő pontok).

24 — Bizottság kontra Portugália ítélet (C-432/03, EU:C:2005:669, 35. pont). Lásd továbbá: Toolex-ítélet (C-473/98, EU:C:2000:379, 33. pont).

25 — Lásd: CIA Security International ítélet (C-194/94, EU:C:1996:172, 40. pont); Lidl Italia ítélet (C-303/04, EU:C:2005:528, 22. pont); Sandström-ítélet (C-433/05, EU:C:2010:184, 42. pont); Belgische Petroleum Unie és társai ítélet (C-26/11, EU:C:2013:44, 49. pont).

4. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre adandó válaszról

61. Ilyen körülmények között az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre azt a választ kell adni, hogy az üzemanyag-irányelv csak az egészség- és környezetvédelmi szempontokon alapuló dízelüzemanyag-előírásokat harmonizálja teljes mértékben. Ezzel szemben az üzemanyag-irányelv 5. cikkének tilalma nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy olyan kiegészítő üzemanyag-előírásokat állapítsanak meg, amelyek biztonsági szempontokon alapulnak, mint például a dízelüzemanyagok lobbanáspontjára vonatkozó határérték.

B – *A második kérdésről – a műszaki szabályok mellett fennálló szabványok kötelező jellege*

62. Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság azt kívánja megtudni, hogy a 98/34 irányelv 1. cikkének 6. pontjában szereplő „szabvány” és a 11. pontjában szereplő „műszaki szabály” fogalommeghatározásából az következik-e, hogy egy adott területen valamely kötelező műszaki szabály mellett csak nem kötelező „szabványok” állhatnak fenn.

63. E kérdés alapja láthatóan az, hogy a 98/34 irányelv 1. cikkének 6. pontjában szereplő „szabvány” nem kötelező, ezzel szemben a 11. pontja szerinti „műszaki szabvány” kötelező jellegű.

64. Magyarországon fennáll egy közvetlenül kötelező műszaki dízelüzemanyag-előírás, vagyis a miniszteri rendelet, amely az üzemanyag-irányelvet átülteti. Azonban a jövedéki adóról szóló magyar törvény 110. §-ának (13) bekezdése alapján emellett kötelező a dízelüzemanyagok töltőállomásokon keresztül történő értékesítésére vonatkozó hatályos magyar szabvány.

65. Ezzel kapcsolatban mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy a 98/34 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének első albekezdése alapján szabvány is lehet kötelező jellegű azáltal, hogy valamely tagállam egy európai vagy nemzetközi szabványt, mint például egy CEN-szabvány, egy műszaki szabályba átvesz. Nem látok arra okot, hogy miért kellene egy ilyen átvételt a nemzeti szabványoknál kizárni, különösen ha ezek megfelelnek a CEN-szabványoknak.

66. Ezenkívül a 98/34 irányelv nem tartalmaz olyan szabályozást, amely megakadályozná a tagállamokat abban, hogy egy adott területen több műszaki leírást kötelezőnek nyilvánítsanak.

67. A nem kötelező szabványok és a kötelező műszaki szabályok közötti megkülönböztetés sem zárja ki több kötelező műszaki szabály egymás melletti fennállását. E megkülönböztetés csupán a különböző információszolgáltatási eljárásokra irányul, amelyeket a szabványok esetében a 98/34 irányelv 2–6. cikke, a műszaki szabályok esetében pedig a 98/34 irányelv 8. és 9. cikke állapít meg.

68. Ha több szabályozás párhuzamos érvényessége kétségbe vonná az adott betartandó szabványt, ez csak akkor vetne fel uniós jogi kérdéseket, ha az uniós jog által előírt szabályozásokat érintene. Itt jönnének szóba ezért az üzemanyag-irányelv előírásai, azonban az előzetes döntéshozatal iránti kérelem nem tartalmaz utalást arra, hogy azok alkalmazása Magyarországon veszélyben lenne. Mindenesetre a 98/34 irányelv nem tartalmaz rendelkezést az ilyen jellegű szabályozási ütközésekre.

69. A második kérdésre tehát azt a választ kell adni, hogy a 98/34 irányelv nem tiltja meg a tagállamoknak, hogy valamely törvényi szabályozásban szereplő műszaki szabály hatályban léte esetén előírják az e területen megállapított kiegészítő nemzeti szabvány kötelező alkalmazását is.

C – *A harmadik kérdésről – a nemzeti nyelven való rendelkezésre állás*

70. Harmadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság azt kívánja megtudni, hogy az olyan nemzeti szabvány, amely abban az időpontban, amelyben a hatóságok szerint azt alkalmazni kellett volna, nem volt nemzeti nyelven elérhető, eleget tesz-e a 98/34 irányelv 1. cikkének 6. pontjában a nemzeti szabvány esetében a nyilvánosság számára való elérhetőségre vonatkozóan megállapított kritériumnak.

71. E kérdés arra vonatkozik, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem szerint a magyar MSZ EN 590:2009 szabvány a jogsértés időpontjában magyarul nem, hanem csak angol nyelven volt elérhető.

72. Elszigetelten vizsgálva nem látom, hogy milyen mértékben releváns az alapügy megoldása céljából az, hogy a magyar szabvány megfelel-e a 98/34 irányelv 1. cikke 6. pontja fogalommeghatározásának. Számomra úgy tűnik, e kérdés inkább arra irányul, hogy a 98/34 irányelvvel ellentétes-e az olyan műszaki leírás kötelező jellege, amely a nyilvánosság számára nem elérhető, mivel nemzeti nyelven nem áll rendelkezésre.

73. Ugyanakkor mindenekelőtt kétséges, hogy a 98/34 irányelv 1. cikkének 6. pontja értelmében vett, nyilvánosság számára való elérhetőség feltételezi-e a nemzeti nyelven való rendelkezésre állást. A nyilvánosság számára való elérhetőség e kritériuma ugyanis nem csak a nemzeti szabványokkal való összefüggésben kerül említésre, hanem az európai és a nemzetközi szabványok esetében is. Az utóbb említett két szabványtípus azonban a tagállamok túlnyomó részében nemzeti nyelven nem áll rendelkezésre. Így a CEN/CENELEC hivatalos nyelve a német, az angol és a francia.[26] Mindemellett nem követelmény, hogy valamely szabvány mindhárom nyelven rendelkezésre álljon. Mivel az uniós jogalkotónak e körülményt ismernie kellett, nem állapítható meg, hogy a nyilvánosság számára való elérhetőség feltételezi az adott nemzeti nyelven való rendelkezésre állást.

74. A jelen ügyben azonban nem kell eldönteni, hogy ez érvényes-e a nemzeti szabványokra is. Az alapügy ugyanis nem valamely szabvány mint nem kötelező műszaki leírás joghatásaira, hanem azon leírások *kötelező* jellegére vonatkozik, amelyeket valamely szabvány magában foglal. Tehát a 98/34 irányelv 1. cikkének 11. pontja értelmében vett műszaki szabályok hatékony érvényesüléséről van szó.

75. A műszaki szabály fogalommeghatározása azonban nem tartalmaz sem a nyilvánosság számára való elérhetőségre vonatkozó ismertetőjegyet, sem pedig utalást a szabály nyelvére. A 98/34 irányelv többi rendelkezésében sem található a műszaki szabályok alkalmazhatóságára tekintettel azon nyelvre vonatkozó szabályozás, amelyen azt megfogalmazták.

76. Következésképpen a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 98/34 irányelv nem követeli meg, hogy a tagállamok a műszaki szabályokat a hivatalos nyelvükön elérhetővé tegyék.

V – **Végkövetkeztetések**

77. Következésképpen azt javaslom a Bíróságnak, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelemre a következő választ adja:

1) Az 1882/2003/EK rendelettel módosított, a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK irányelv teljes mértékben csak az egészség- és környezetvédelmi szempontokon alapuló dízelüzemanyag-előírásokat harmonizálja. Ezzel szemben az üzemanyag-irányelv

26 — Lásd a CEN/CENELEC belső szabályzata 8. szakaszának 2. részét – A szabványosítási munkára vonatkozó közös szabályok, http://boss.cen.eu/ref/IR2_D.pdf, legutóbb 2015. április 13-án megtekintve.

5. cikkének tilalma nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy olyan kiegészítő üzemanyag-előírásokat állapítsanak meg, amelyek biztonsági szempontokon alapulnak, mint például a dízelüzemanyagok lobbanáspontjára vonatkozó határérték.

2) A 2006/96/EK irányelvvel módosított, a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás és az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályok megállapításáról szóló 98/34/EK nem tiltja meg a tagállamoknak, hogy valamely törvényi szabályozásban szereplő műszaki szabály hatályban léte esetén előírják az e területen megállapított kiegészítő nemzeti szabvány kötelező alkalmazását is.

3) A 98/34 irányelv nem követeli meg, hogy a tagállamok a műszaki szabályokat a hivatalos nyelvükön elérhetővé tegyék.