Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
JULIANE KOKOTT
prezentate la 21 mai 2015 [1]

Cauza C-251/14

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

[cerere de decizie preliminară formulată de Kecskeméti Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Ungaria)]

„Apropierea legislațiilor — Directiva 98/70/CE — Calitatea benzinei și a motorinei — Cerințe de calitate suplimentare privind un standard tehnic — Directiva 98/34/CE — Procedura pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice”

I – **Introducere**

1. Existența unor specificații diferite privind combustibilii la nivelul statelor membre poate afecta piața internă. Pentru acest motiv, Directiva privind combustibilii [2] urmărește eliminarea anumitor obstacole comerciale în sectorul combustibililor prin stabilirea unor specificații. De asemenea, politica europeană de standardizare, astfel cum este aplicată de organizațiile de standardizare recunoscute de Uniune, are în principiu drept scop facilitarea liberei circulații a mărfurilor și a serviciilor [3].

2. Un standard referitor la motorină adoptat de Comitetul European pentru Standardizare (denumit în continuare „CEN”) conține, pe lângă cerințele prevăzute de Directiva privind combustibilii, o specificație privind punctul de aprindere al motorinei. Ungaria a preluat acest standard CEN într-un standard național care se aplică, în principiu, în mod facultativ. Specificația privind punctul de aprindere devine obligatorie pentru vânzarea motorinei în stațiile de alimentare doar dacă o reglementare maghiară face referire la standardul național menționat.

3. Prin urmare, în prezenta procedură se ridică în primul rând problema dacă obligativitatea unei astfel de specificații este compatibilă cu Directiva privind combustibilii.

1 — Limba originală: germana.

2 — Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind calitatea benzinei și a motorinei și de modificare a Directivei 93/12/CEE a Consiliului (JO L 350, p. 58, Ediție specială, 13/vol. 26, p. 3), astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 septembrie 2003 de adaptare la Decizia 1999/468/CE a Consiliului a dispozițiilor privind comitetele care asistă Comisia în exercitarea competențelor de executare prevăzute de actele care fac obiectul procedurii menționate la articolul 251 din Tratatul CE (JO L 284, p. 1, Ediție specială, 01/vol. 4, p. 213).

3 — A se vedea Orientările generale privind cooperarea dintre CEN, CENELEC și ETSI și Comisia Europeană și Asociația Europeană a Liberului Schimb din 28 martie 2003 (JO C 91, p. 7).

4. În plus, instanța de trimitere adresează Curții întrebări referitoare la cerințele impuse de Directiva 98/34/CE de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice[4] în privința unei reglementări naționale care conferă un caracter obligatoriu specificațiilor cuprinse într-un standard.

II – **Cadrul juridic**

A – *Dreptul Uniunii*

1. Directiva privind combustibilii

5. Considerentul (1) al Directivei privind combustibilii stabilește obiectivul acesteia după cum urmează:

„întrucât disparitățile dintre actele cu putere de lege sau actele administrative adoptate de către statele membre privind specificațiile referitoare la combustibilii convenționali și alternativi folosiți de către vehicule echipate cu motor cu aprindere prin scânteie și motor cu aprindere prin compresie creează bariere comerciale în cadrul Comunității și pot, prin urmare, afecta direct instituirea și funcționarea pieței interne și competitivitatea internațională a vehiculelor și a rafinăriilor europene; întrucât, în conformitate cu dispozițiile articolului 3b din tratat, se impune, prin urmare, apropierea legislațiilor în acest domeniu;”

6. Considerentul (2) al directivei are următorul cuprins:

„întrucât articolul 100a alineatul (3) din tratat preconizează că propunerile Comisiei care au în vedere instituirea și funcționarea pieței interne, referitoare, între altele, la protecția sănătății și a mediului vor avea la bază un grad ridicat de protecție;”

7. În considerentul (20) se precizează următoarele:

„întrucât, în vederea protejării sănătății umane și a mediului în anumite aglomerații sau în anumite zone sensibile din punct de vedere ecologic, cu probleme speciale privind calitatea aerului, statelor membre ar trebui să li se acorde permisiunea, sub rezerva unei proceduri stabilite în prezenta directivă, de a solicita comercializarea combustibililor numai dacă aceștia sunt în conformitate cu specificații de mediu mai stricte decât cele stabilite în temeiul prezentei directive; întrucât prezenta procedură este o derogare de la procedura de informare stabilită în Directiva 98/34/CE […]”.

8. Articolul 1 din Directiva privind combustibilii stabilește domeniul de aplicare al acesteia și prevede:

„Prezenta directivă stabilește specificații tehnice având în vedere considerente de sănătate și de mediu pentru combustibilii care vor fi folosiți pentru vehicule echipate cu motor cu aprindere prin scânteie și motor cu combustie prin compresie.”

4 — Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice și a normelor privind serviciile societății informaționale (JO L 204, p. 37, Ediție specială, 13/vol. 23, p. 207), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2006/96/CE a Consiliului din 20 noiembrie 2006 de adaptare a anumitor directive în domeniul liberei circulații a mărfurilor, având în vedere aderarea Bulgariei și a României (JO L 363, p. 81, Ediție specială, 13/vol. 57, p. 176).

9. Calitatea motorinei este reglementată la articolul 4 alineatul (1) litera (e) din Directiva privind combustibilii după cum urmează:

„Cel târziu la 1 ianuarie 2009, statele membre iau măsuri pentru ca motorina să poată fi comercializată pe teritoriul lor numai dacă respectă specificația de protecție a mediului prezentată în anexa IV, cu excepția conținutului de sulf, care trebuie să fie de maximum 10 mg/kg."

10. Articolul 5 din Directiva privind combustibilii prevede libera circulație a combustibililor:

„Niciun stat membru nu poate interzice, limita sau împiedica introducerea pe piață a combustibililor care îndeplinesc cerințele prezentei directive."

11. Articolul 6 din Directiva privind combustibilii permite statelor membre să adopte, în anumite condiții, specificații de mediu mai stricte decât cele prevăzute de directiva menționată.

12. În anexa IV la Directiva privind combustibilii sunt stabilite specificațiile de mediu aplicabile combustibililor de pe piață destinați vehiculelor echipate cu motor cu aprindere prin compresie. Limitele valorice sunt stabilite pentru următorii parametri: cifră cetanică, densitate la 15 grade Celsius, distilare, hidrocarburi policiclice aromatice și conținutul în sulf.

13. Directiva privind combustibilii a fost modificată prin Directiva 2009/30/CE [5] (denumită în continuare „Directiva 2009/30"). Potrivit articolului 5 din directiva de modificare, aceasta a intrat în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial, și anume la 25 iunie 2009, iar potrivit articolului 4, trebuia transpusă până la 31 decembrie 2010. Această directivă nu este aplicabilă în prezentul litigiu, care a luat naștere în urma unui control al accizelor efectuat la 5 octombrie 2009, întrucât Ungaria a transpus Directiva privind combustibilii prin legi adoptate abia în anii 2010 și 2011 [6].

14. Cu toate acestea, trebuie amintit considerentul (31) al Directivei 2009/30, întrucât se referă la standardul CEN EN 590 vizat de prezenta procedură:

„Este necesară adaptarea anexei IV la Directiva 98/70/CE pentru a permite introducerea pe piață a motorinelor diesel cu un conținut mai ridicat de biocarburant decât cel prevăzut în standardul EN 590:2004 («B7»). Acest standard ar trebui actualizat în mod corespunzător și ar trebui, de asemenea, stabilite limite pentru parametrii tehnici care nu sunt incluși în respectiva anexă, cum ar fi stabilitatea la oxidare, punctul de aprindere, reziduurile de carbon, conținutul de cenușă, conținutul de apă, impuritățile totale, coroziunea benzii de cupru, onctuozitatea, vâscozitatea cinematică, punctul de turbiditate, punctul de colmatare a filtrului la rece, conținutul de fosfor, indicele de aciditate, peroxizii, variația indicelui de aciditate, îmbâcsirea injectorului și adăugarea de aditivi pentru stabilitate."

2. Directiva 98/34

15. Potrivit Directivei 98/34, statele membre au obligația de a consulta Comisia înainte de a adopta anumite reglementări care pot afecta piața internă.

16. Articolul 1 din Directiva 98/34 prevede principalele definiții:

„[…]

5 — Directiva 2009/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de modificare a Directivei 98/70/CE în ceea ce privește specificațiile pentru benzine și motorine, de introducere a unui mecanism de monitorizare și reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și de modificare a Directivei 1999/32/CE a Consiliului în ceea ce privește specificațiile pentru carburanții folosiți de navele de navigație interioară și de abrogare a Directivei 93/12/CE (JO L 140, p. 88).

6 — A se vedea dispozițiile maghiare de punere în aplicare a acestei directive publicate pe site-ul EUR-Lex.

3. «specificație tehnică», o specificație inclusă într-un document care stabilește caracteristicile unui produs, cum ar fi nivelurile de calitate, performanță, securitate sau dimensiunile, inclusiv cerințele care se aplică produsului cu privire la numele sub care acesta este comercializat, terminologia, simbolurile, încercările și metodele de încercare, ambalarea, marcarea sau etichetarea și procedurile pentru evaluarea conformității. […]

6. «standard», o specificație tehnică aprobată de un organism de standardizare recunoscut, având o aplicare repetată sau continuă, a cărei respectare nu este obligatorie și care poate fi:

— […];

— standard european: un standard adoptat de către un organism european de standardizare și pus la dispoziția publicului;

— standard național: un standard adoptat de către un organism național de standardizare și pus la dispoziția publicului;

[…]

11. «reglementare tehnică», specificațiile tehnice sau alte cerințe sau norme cu privire la servicii, inclusiv dispozițiile administrative relevante, a căror respectare este obligatorie, *de iure* sau *de facto*, în cazul comercializării, prestării unui serviciu, stabilirii unui prestator de servicii sau utilizării într-un stat membru sau într-o parte semnificativă a acestuia, precum și actele cu putere de lege sau actele administrative ale statelor membre, […], care interzic fabricarea, importul, comercializarea sau utilizarea unui produs sau care interzic prestarea sau utilizarea unui serviciu sau stabilirea în calitate de prestator de servicii.

De facto, reglementările tehnice includ:

— actele cu putere de lege sau actele administrative ale unui stat membru care fac referire fie la specificații tehnice […] a căror respectare conferă prezumția de conformitate cu obligațiile impuse de actele cu putere de lege sau actele administrative menționate anterior;

[…]”

B – *Standardele europene*

17. CEN este recunoscut de Uniune și de AELS ca fiind organismul european de standardizare[7]. Acesta a adoptat pentru prima dată în anul 1993 un standard pentru combustibilii diesel europeni (EN 590:1993), care prevedea un punct de aprindere de cel puțin 55 de grade Celsius și care a fost stabilit în mod similar și în standardele de înlocuire EN 590:1999, EN 590:2004, EN 590:2009 și EN 590:2013.

7 — A se vedea Orientările generale privind cooperarea dintre CEN, CENELEC și ETSI și Comisia Europeană și Asociația Europeană a Liberului Schimb, citate la nota de subsol 3, precum și anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind standardizarea europeană (JO L 316, p. 12), în vigoare începând de la 1 ianuarie 2013.

C – *Dreptul maghiar*

1. Ordinul ministerial privind cerințele de calitate a carburanților auto

18. Articolul 9 alineatul (1) litera c) din Ordinul ministerial nr. 20/2008 al Ministerului Transporturilor, Telecomunicațiilor și Energiei din 22 august 2008 privind cerințele de calitate a carburanților (denumit în continuare „Ordinul ministerial”) prevede că prin acest ordin se transpune Directiva 2003/17/CE de modificare a Directivei privind combustibilii [8] (denumită în continuare „Directiva 2003/17”). Nu rezultă că ordinul conține derogări de la dispozițiile directivei.

2. Legea privind standardizarea națională

19. Articolul 6 din Legea XXVIII din 1995 privind standardizarea națională (denumită în continuare „Legea privind standardizarea națională”) prevede, în ceea ce privește caracterul obligatoriu al unui standard național, următoarele:

„(1) Aplicarea standardului național este voluntară.

(2) Legislația cu conținut tehnic poate face trimitere la un standard național, în sensul că prin punerea în aplicare a acestuia sunt îndeplinite cerințele relevante stabilite în legislația în cauză.

[…]”

3. Legea privind accizele

20. Articolul 110 alineatul (13) din Legea CXXVII din 2003 privind accizele și reglementarea specifică în domeniul introducerii pe piață a unor produse supuse accizelor (denumită în continuare „Legea privind accizele”) reglementează, printre altele, comercializarea combustibililor biodiesel:

„[…] Din rezervoarele de stocare ale stațiilor de distribuție a carburanților [altele decât cele care efectuează aprovizionarea aeronavelor] se pot vinde, exclusiv prin intermediul benzinăriilor, numai […] motorina prevăzută la poziția tarifară 2710 19 41 și combustibilul pentru încălzire prevăzut la pozițiile tarifare 2710 19 41 și 2710 19 45 care respectă standardul maghiar în vigoare […], precum și combustibilul biodiesel și E85 care respectă standardul maghiar în vigoare. […]

[…]”

III – **Situația de fapt și cererea de decizie preliminară**

21. La 5 octombrie 2009, autoritatea administrativă de prim nivel a efectuat un control fiscal în temeiul legislației privind accizele, referitor la stocurile de motorină deținute de György Balázs.

22. În urma analizei unei mostre de motorină prelevate s-a constatat că punctul de aprindere nu respecta dispozițiile standardului maghiar MSZ EN 590:2009. Astfel, acesta era situat la 44 de grade Celsius în loc de 55 de grade Celsius, valoare prevăzută de standardul menționat [9]. La data efectuării controlului fiscal, acest standard nu era disponibil în limba maghiară.

8 — Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 3 martie 2003 de modificare a Directivei 98/70/CE privind calitatea benzinelor și a motorinelor (JO L 76, p. 10, Ediție specială, 13/vol. 39, p. 144).

9 — În cererea de decizie preliminară se menționează, probabil din cauza unei greșeli de redactare, că standardul prevede un punct de aprindere de 53 de grade Celsius.

23. La 21 martie 2013, Delegația din Kiskörös a Direcției Provinciale a Vămilor și a Finanțelor din Bács-Kiskun din cadrul Administrației Naționale Fiscale și Vamale a constatat că György Balázs a încălcat Legea privind accizele și a stabilit în sarcina acestuia obligația de plată a unei amenzi în cuantum de 4 418 080 HUF, precum și a unor accize în cuantum de 883 616 HUF și a unor onorarii de expertiză în cuantum de 58 900 HUF. La 13 iunie 2013, Direcția Regională a Vămilor și a Finanțelor din Dél-alföld din cadrul Administrației Naționale Fiscale și Vamale a confirmat această decizie.

24. György Balázs a contestat decizia respectivă în fața Secției de contencios administrativ și pentru litigii de muncă a Tribunalului din Kecskemét (denumit în continuare „instanța de trimitere"). În această procedură, instanța de trimitere adresează Curții următoarele întrebări:

„1) Articolul 4 alineatul (1) și articolul 5 din Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind calitatea benzinei și a motorinei și de modificare a Directivei 93/12/CEE a Consiliului trebuie interpretate în sensul că, în afara cerințelor de calitate stabilite în legislația națională adoptată în temeiul directivei în cauză, nu pot fi impuse furnizorilor de combustibil, printr-o altă reglementare națională, cerințe de calitate prevăzute în cadrul unui standard național și care sunt suplimentare în raport cu dispozițiile directivei menționate?

2) Articolul 1 punctele 6 și 11 din Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice [și al normelor referitoare la serviciile societății informaționale] trebuie interpretat în sensul că, dacă este în vigoare o reglementare tehnică (în prezenta cauză, un ordin ministerial adoptat în temeiul unei abilitări legislative), aplicarea unui standard național adoptat în același domeniu poate fi doar voluntară, respectiv că legea nu poate stabili aplicarea obligatorie a acestuia?

3) Îndeplinește criteriul de punere la dispoziția publicului a standardului național, prevăzut la articolul 1 punctul 6 din Directiva 98/34/CE, un standard care, la data la care ar fi trebuit aplicat potrivit autorității administrative, nu era disponibil în limba națională?"

25. Au depus observații scrise domnul Balázs, Republica Elenă, Ungaria și Comisia Europeană. La ședința din 23 aprilie 2015 a participat și Direcția Regională a Vămilor și a Finanțelor din Dél-alföld, în timp ce domnul Balázs și Grecia nu au luat parte la această ședință.

IV – **Apreciere juridică**

26. Direcția Regională a Vămilor și a Finanțelor a susținut în ședință că întrebările adresate de instanța de trimitere nu au nicio legătură cu litigiul principal. Prin decizia atacată s-a solicitat doar plata accizelor neachitate și nu s-a impus nicio sancțiune pentru încălcarea specificațiilor privind motorina.

27. În cazul în care prin această susținere Direcția Regională a Vămilor și a Finanțelor a dorit să afirme că cererea de decizie preliminară nu este relevantă pentru soluționarea litigiului, fiind astfel inadmisibilă, se poate invoca argumentul că instanța de trimitere dispune de o putere de apreciere a pertinenței cererii de decizie preliminară, care – cu excepția cazului în care conține erori evidente – nu face, în principiu, obiectul unei verificări din partea Curții [10].

10 — Hotărârile Križan și alții (C-416/10, EU:C:2013:8, punctul 54) și Quelle (C-404/06, EU:C:2008:231, punctele 19 și 20).

28. În răspunsul la o întrebare care i-a fost adresată, Direcția Regională a Vămilor și a Finanțelor a admis însă că rezultatele testului privind punctul de aprindere au fost utilizate pentru a se stabili dacă domnul Balázs comercializa un combustibil supus unei accize mai mari decât motorina impozitată. Prin urmare, cerințele privind punctul de aprindere prezintă într-adevăr importanță pentru impozitarea combustibilului vizat. Fie și numai pentru acest motiv, întrebările adresate de instanța de trimitere nu sunt, nici potrivit observațiilor formulate de Direcția Regională a Vămilor și a Finanțelor, lipsite în mod vădit de pertinență pentru soluționarea litigiului pendinte.

29. Prin urmare, trebuie să se răspundă la cererea de decizie preliminară.

A – *Cu privire la prima întrebare – cerințe suplimentare pentru combustibili*

30. Prin intermediul primei întrebări preliminare, instanța de trimitere dorește să afle în esență dacă statele membre pot să stabilească cerințe de calitate suplimentare, în raport cu cele prevăzute de Directiva privind combustibilii, pentru introducerea pe piață a motorinei.

1. Cu privire la derogarea de la articolul 5 din Directiva privind combustibilii

31. Potrivit articolului 5 din Directiva privind combustibilii, niciun stat membru nu poate interzice, limita sau împiedica introducerea pe piață a combustibililor care îndeplinesc cerințele prezentei directive.

32. Contrar opiniei exprimate de Ungaria și de Grecia, prin această directivă nu se stabilesc numai cerințe minime. Dimpotrivă, trebuie să se considere, la fel cum susține Comisia, că – sub rezerva clauzei de salvgardare de la articolul 6 din Directiva privind combustibilii [11] –, se impune prevederea unei interdicții de a crea obstacole în calea accesului pe piață în domeniul de aplicare al directivei [12].

33. Această interpretare a Directivei privind combustibilii nu rezultă numai din modul de redactare a acesteia, ci este și conformă cu temeiul său juridic și cu obiectivul care rezultă din considerentele sale.

34. Astfel, Directiva privind combustibilii a fost adoptată inițial în temeiul articolului 100a TCE (devenit ulterior articolul 95 CE, în prezent articolul 114 TFUE), referitor la competența în materia pieței interne. Modificările aduse acestei directive până la data producerii faptelor din litigiul principal, în special prin Directiva 2003/17, s-au întemeiat de asemenea pe competența în materia pieței interne prevăzută la articolul 95 CE. În toate versiunile, această competență permite apropierea legislațiilor din statele membre. În mod corespunzător, în considerentul (1) al Directivei privind combustibilii se precizează că obiectivul acesteia este apropierea legislațiilor statelor membre, și anume eliminarea eventualelor disparități.

35. Acest obiectiv al Directivei privind combustibilii, și anume eliminarea obstacolelor comerciale, nu ar putea fi atins în cazul în care statelor membre li s-ar permite să extindă cerințele pentru combustibili prevăzute de directivă. Prin urmare, dispozițiile Directivei privind combustibilii nu trebuie considerate norme minime, ci reglementări cu caracter exhaustiv [13].

36. Această interpretare este susținută de contextul normativ al interdicției prevăzute la articolul 5 din Directiva privind combustibilii și al clauzei de salvgardare de la articolul 6, care este prevăzută deja de norma de competență în materia pieței interne, în prezent articolul 114 alineatul (10) TFUE: articolul 6 din Directiva privind combustibilii permite statelor membre să adopte, în condiții strict stabilite și sub

11 — A se vedea punctele 36 și 45 de mai jos.

12 — A se vedea Hotărârea Belgische Petroleum Unie și alții (C-26/11, EU:C:2013:44, punctele 33 și 36).

13 — A se vedea în acest sens Hotărârile Comisia/Danemarca (278/85, EU:C:1987:439, punctul 22) și Cindu Chemicals și alții (C-281/03 și C-282/03, EU:C:2005:549, punctul 44).

rezerva unei proceduri de verificare la nivel european, specificații de mediu mai stricte. Această interpretare este reconfirmată de considerentul (20) al Directivei privind combustibilii, potrivit căruia statelor membre ar trebui să li se acorde permisiunea, doar sub rezerva unei proceduri stabilite în directivă, de a solicita comercializarea combustibililor numai dacă aceștia sunt în conformitate cu specificații de mediu mai stricte decât cele stabilite în temeiul acestei directive.

37. Aceste condiții stricte pe care trebuie să le îndeplinească o derogare de la Directiva privind combustibilii sunt necesare întrucât directiva nu stabilește cerințe minime, ci are, în principiu, un caracter exhaustiv [14].

38. În sfârșit, contrar opiniei exprimate de Direcția Regională a Vămilor și a Finanțelor, nu există nici vreun motiv pentru a refuza unui comerciant cu amănuntul precum domnul Balázs posibilitatea de a invoca articolul 5 din Directiva privind combustibilii. Dimpotrivă, statele membre ar putea eluda fără probleme această interdicție în cazul în care nu s-ar aplica comerțului cu amănuntul.

2. Cu privire la domeniul de aplicare al directivei

39. Interdicția prevăzută la articolul 5 din Directiva privind combustibilii este însă limitată la domeniul de aplicare al acestei directive [15]. Conform articolului 1, acesta are ca obiect specificații tehnice *având în vedere considerente de sănătate și de mediu* pentru combustibilii care vor fi folosiți pentru vehicule echipate cu motor cu aprindere prin scânteie și motor cu combustie prin compresie [16].

40. Din coroborarea dintre acest context normativ și articolul 1 din Directiva privind combustibilii rezultă două concluzii.

41. Astfel cum am subliniat deja în Concluziile noastre prezentate în cauza Belgische Petroleum Unie și alții, interdicția prevăzută la articolul 5 din Directiva privind combustibilii nu trebuie înțeleasă în sensul unor interdicții globale de restricționare a libertăților fundamentale. În consecință, articolul 5 din Directiva privind combustibilii nu se opune oricărei restricții privind comercializarea carburanților care corespund standardelor, ci se poate referi numai la specificații *tehnice* privind combustibilii. Aceasta înseamnă că, de exemplu, reglementările privind prețurile, dispozițiile referitoare la publicitatea carburanților sau la impozitarea produselor petroliere nu ar intra sub incidența interdicției de restricționare prevăzute la articolul 5 din Directiva privind combustibilii [17].

42. În plus, în speță trebuie să se adauge faptul că interdicția prevăzută la articolul 5 din Directiva privind combustibilii nici nu se referă măcar la toate specificațiile tehnice pentru combustibili, ci doar la specificațiile tehnice menționate la articolul 1, având în vedere „*considerente de sănătate și de mediu*”. Acest aspect este confirmat de considerentul (2) al Directivei privind combustibilii, potrivit căruia Comisia s-a întemeiat, în propunerea sa, numai pe un nivel ridicat de protecție în ceea ce privește sănătatea și protecția mediului, fără a aminti domeniile „siguranță” și „protecția consumatorului”, menționate de asemenea în acest context în materia competenței privind piața internă.

14 — A se vedea Hotărârile Comisia/Franța (C-52/00, EU:C:2002:252, punctele 19 și 20), Comisia/Grecia (C-154/00, EU:C:2002:254, punctele 15 și 16) și González Sánchez (C-183/00, EU:C:2002:255, punctele 28 și 29).

15 — A se vedea Hotărârea Toolex (C-473/98, EU:C:2000:379, punctul 27 și următoarele), referitoare la o reglementare privind produsele chimice.

16 — A se vedea Concluziile noastre prezentate în cauza Belgische Petroleum Unie și alții (C-26/11, EU:C:2012:480, punctul 43).

17 — Concluziile noastre prezentate în cauza Belgische Petroleum Unie și alții (C-26/11, EU:C:2012:480, punctul 41 și următoarele).

43. Nici modificările aduse prin Directiva 2000/71 și prin Directiva 2003/17 nu au inclus aceste domenii în domeniul de aplicare al Directivei privind combustibilii [18]. Dimpotrivă, și considerentul (2) al Directivei 2003/17 menționează în continuare doar „protecția sănătății și a mediului". În această privință, trebuie să se pornească de la premisa că tocmai noțiunea „siguranță" este deosebit de importantă în cadrul specificației privind punctul de aprindere a motorinei, întrucât include și siguranța tehnică a mărfurilor [19].

44. Este adevărat că Directiva de modificare 2009/30, cea mai recentă, cuprinde și dispoziții punctuale privind aditivii metalici în carburanți, pe care Curtea le-a considerat relevante în contextul obiectivului de protecție a consumatorilor [20]. Este totuși îndoielnic dacă aceste dispoziții urmăresc o armonizare completă a protecției consumatorilor. În plus, acestea nu sunt încă aplicabile în litigiul principal. Prin urmare, în prezenta procedură, Curtea nici nu trebuie să se pronunțe cu privire la aceste dispoziții.

45. Corespunzător acestui obiectiv al Directivei privind combustibilii, limitat la considerente de sănătate și de mediu, clauza de salvgardare prevăzută la articolul 6 alineatul (1) din Directiva privind combustibilii permite statelor membre doar să prevadă în mod complementar specificații de *mediu* mai stricte în vederea protecției „sănătății populației într-o anumită aglomerare sau a protecției mediului într-o anumită zonă sensibilă din punct de vedere ecologic sau al protecției mediului". Scopul urmărit prin măsurile pe care statele membre le pot adopta în mod excepțional este astfel limitat, la rândul său, la aspecte care țin de protecția sănătății sau a mediului.

46. Prin urmare, Directiva privind combustibilii nu armonizează specificațiile în ceea ce privește aspectele legate de siguranță și de protecția consumatorilor.

47. În consecință, deși articolul 5 din Directiva privind combustibilii se opune, în principiu, oricărei reglementări naționale referitoare la specificații tehnice pentru combustibili care se întemeiază pe considerente de sănătate și de mediu, acesta nu se opune însă posibilității de a face legătura cu alte specificații, în special în măsura în care au ca scop siguranța combustibililor sau protecția consumatorilor.

3. Cu privire la aplicarea interdicției de restricționare potrivit articolului 5 din Directiva privind combustibilii

48. În Ungaria există două acte normative care reglementează introducerea pe piață a combustibililor: Ordinul ministerial și Legea privind accizele.

49. Potrivit articolului 9 din Ordinul ministerial maghiar, acesta transpune cerințele de calitate prevăzute de Directiva privind combustibilii, astfel cum au fost stabilite prin Directiva de modificare 2003/17. Pe de altă parte, Ordinul ministerial însuși nu cuprinde cerințe pentru motorină care să fie suplimentare față de cele prevăzute de versiunea în vigoare a Directivei privind combustibilii, precum o valoare-limită pentru punctul de aprindere. Ordinul nu prevede nici caracterul obligatoriu din punct de vedere juridic al unor eventuale cerințe de calitate suplimentare prevăzute de un standard național sau european. Articolul 3 alineatul (2) din Ordinul ministerial instituie doar prezumția potrivit căreia combustibilii care corespund standardului național în vigoare sau standardului european echivalent îndeplinesc cerințele impuse de ordinul ministerial menționat.

18 — În schimb, cea mai recentă directivă de modificare (2009/30) conține, la inițiativa Parlamentului în special, și dispoziții pe care Curtea le-a considerat relevante în contextul obiectivului de protecție a consumatorilor; a se vedea Hotărârea Afton Chemical (C-343/09, EU:C:2010:419, punctele 48, 49, 55, 56, 88, 92 și 95). Aceste modificări nu sunt însă aplicabile în speță.

19 — Pipkorn, J., Bardenhewer-Rating, A., Taschner, H. C., în von der Groeben, H., Schwarze, J. (editori), *Kommentar zum Vertrag über die Europäische Union und zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft*, ediția a șasea, Nomos, Baden-Baden, 2003, volumul 2, articolul 95 CE, p. 1436, punctul 72; S. Tietje, în Grabitz/Hilf/Nettesheim (editori), *Das Recht der Europäischen Union*, ediția a patruzeci și treia, revizuită, martie 2011, articolul 114 TFUE, punctul 146; Kahl, în Calliess/Ruffert (editori), *EUV/AEUV*, ediția a patra, 2011, articolul 114 TFUE, punctul 36; Leible/Schröder, în Streinz (editor), *EUV/AEUV*, ediția a doua, 2012, articolul 114 TFUE, punctul 80.

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

50. Aceasta nu poate constitui o încălcare a articolului 5 din Directiva privind combustibilii.

51. Este adevărat că standardul maghiar MSZ EN 590:2009, care corespunde standardului CEN EN 590:2009, cuprinde cerințe de calitate suplimentare, în special o valoare-limită pentru punctul de aprindere, însă, potrivit articolului 6 alineatul (1) din Legea maghiară privind standardizarea, aplicarea unui standard național este, în principiu, facultativă.

52. Cu toate acestea, Legea maghiară privind accizele conține la articolul 110 alineatul (13) o dispoziție privind vânzarea combustibililor diesel: potrivit acestui articol, benzinăriile pot vinde numai motorină care corespunde standardului maghiar în vigoare. Astfel, standardul și cerințele suplimentare pe care le prevede sunt obligatorii potrivit dreptului maghiar.

53. Desigur, la prima vedere, am putea afirma că articolul 110 alineatul (13) din Legea privind accizele reglementează numai modalitățile de vânzare, și anume produsele care pot fi vândute în benzinării. Totuși, având în vedere faptul că, în practică, benzinăriile sunt singurele puncte de vânzare pe care le utilizează consumatorii finali, este vorba în fapt despre cerințe pentru produsul motorină care nu pot fi considerate simple modalități de vânzare [21].

54. Cu toate acestea, specificația tehnică privind punctul de aprindere nu se întemeiază pe considerente de sănătate sau de mediu care, potrivit articolului (1) din Directiva privind combustibilii, reprezintă o condiție pentru aplicarea acesteia, ci pe aspecte privind siguranța și protecția consumatorilor.

55. Punctul de aprindere al unui material constituie un indicator privind riscul de incendiu și de explozie pe care acesta îl prezintă, și anume un aspect important privind siguranța produsului. Acest punct indică astfel temperatura cea mai redusă la care se produce vaporizarea unei cantități de combustibil suficiente pentru a putea forma împreună cu aerul un amestec inflamabil care poate fi aprins prin scânteie [22].

56. În plus, toate părțile prezente la ședință au fost de acord că respectarea punctului de aprindere prevăzut de standard este importantă pentru funcționarea și pentru protecția motoarelor autovehiculelor. Astfel, acest parametru are ca scop și protecția consumatorilor împotriva daunelor cauzate autovehiculelor.

57. În consecință, articolul 5 din Directiva privind combustibilii nu este aplicabil, cel puțin în cazul specificației privind punctul de aprindere a motorinei.

58. Această concluzie este susținută de faptul că, în considerentul (31) al Directivei de modificare 2009/30, legiuitorul Uniunii a adresat în mod expres invitația de a actualiza standardul CEN EN 590:2004 și de a stabili limite pentru parametrii tehnici care nu sunt incluși în Directiva privind combustibilii, printre care se numără punctul de aprindere. Această invitație nu ar avea niciun sens în cazul în care Directiva privind combustibilii s-ar opune unor astfel de cerințe suplimentare. Astfel, deși un standard CEN nu este obligatoriu *per se*, pare logic să se confere un caracter obligatoriu parametrilor pe care îi conține, cel puțin în măsura în care aceștia au ca scop siguranța produselor.

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

22 — În ceea ce privește definiția tehnică, a se vedea de exemplu site-ul http://www.urz.uni-heidelberg.de/saphelp/helpdata/DE/35/26bf45afab52b9e10000009b38f974/content.htm, accesat ultima dată la 13 aprilie 2015.

59. Absența unor cerințe armonizate pentru specificațiile privind combustibilii care se întemeiază pe considerente privind siguranța nu conferă însă statelor membre o marjă de apreciere nelimitată pentru a adopta astfel de standarde tehnice naționale referitoare la introducerea pe piață a combustibililor [23].

60. În măsura în care un anumit domeniu nu a fost complet armonizat la nivelul Uniunii, un stat membru poate supune introducerea pe piață a unui produs numai unor cerințe care sunt conforme cu obligațiile ce decurg din tratat, în special principiului liberei circulații a mărfurilor consacrat la articolele 34 TFUE și 36 TFUE [24]. În plus, conform articolului 8 din Directiva 98/34, statele membre trebuie să notifice Comisiei, înainte de intrarea în vigoare, proiectele de reglementare prin care se stabilește obligativitatea specificațiilor tehnice, pentru a asigura posibilitatea efectuării unui control preventiv în lumina dispozițiilor privind libera circulație a mărfurilor [25].

4. Cu privire la răspunsul la prima întrebare preliminară

61. Având în vedere considerațiile de mai sus, trebuie să se răspundă la prima întrebare preliminară că Directiva privind combustibilii armonizează în mod complet doar specificațiile tehnice pentru motorină care se întemeiază pe considerente de sănătate și de mediu. În schimb, interdicția prevăzută la articolul 5 din Directiva privind combustibilii nu împiedică statele membre să stabilească specificații suplimentare pentru combustibili referitoare la aspecte legate de siguranță, de exemplu o valoare-limită pentru punctul de aprindere a combustibililor diesel.

B – *Cu privire la a doua întrebare – caracterul obligatoriu al standardelor care coexistă cu reglementările tehnice*

62. Prin intermediul celei de a doua întrebări preliminare, instanța de trimitere dorește să afle dacă din definiția termenului „standard” de la articolul 1 punctul 6 din Directiva 98/34 și a termenului „reglementare tehnică” de la punctul 11 rezultă că într-un anumit domeniu pot coexista, alături de o reglementare tehnică obligatorie, doar „standarde” facultative.

63. Această întrebare pare a se întemeia pe faptul că un „standard” în sensul articolului 1 punctul 6 din Directiva 98/34 nu este obligatoriu, în timp ce o „reglementare tehnică” este obligatorie în conformitate cu punctul 11.

64. În Ungaria există o specificație tehnică pentru motorină obligatorie în mod direct, și anume Ordinul ministerial de transpunere a Directivei privind combustibilii. Cu toate acestea, în temeiul articolului 110 alineatul (13) din Legea maghiară privind accizele, este obligatoriu și standardul maghiar în vigoare referitor la comercializarea motorinei în benzinării.

65. În această privință, trebuie subliniat mai întâi că, potrivit articolului 8 alineatul (1) primul paragraf din Directiva 98/34, și un standard poate deveni obligatoriu prin transpunerea de către un stat membru a unui standard european sau internațional, de exemplu un standard CEN, într-o reglementare tehnică. Nu există niciun motiv aparent pentru care o asemenea transpunere ar trebui exclusă în cazul standardelor naționale, mai ales dacă aceste standarde sunt, la rândul lor, conforme cu standardele CEN.

23 — Concluziile avocatului general Trstenjak prezentate în cauza Fra.bo (C-171/11, EU:C:2012:176, punctul 22); a se vedea Hotărârile Lidl Magyarország (C-132/08, EU:C:2009:281, punctul 45) și Brandsma (C-293/94, EU:C:1996:254, punctul 10 și următoarele).

24 — Hotărârea Comisia/Portugalia (C-432/03, EU:C:2005:669, punctul 35). A se vedea și Hotărârea Toolex (C-473/98, EU:C:2000:379, punctul 33).

25 — A se vedea Hotărârile CIA Security International (C-194/94, EU:C:1996:172, punctul 40), Lidl Italia (C-303/04, EU:C:2005:528, punctul 22), Sandström (C-433/05, EU:C:2010:184, punctul 42) și Belgische Petroleum Unie și alții (C-26/11, EU:C:2013:44, punctul 49).

66. În plus, Directiva 98/34 nu conține nicio dispoziție care ar împiedica statele membre să prevadă obligativitatea, într-un anumit domeniu, a mai multor specificații tehnice.

67. Nici diferența dintre standardele neobligatorii și reglementările tehnice obligatorii nu exclude posibilitatea existenței concomitente a mai multor reglementări tehnice obligatorii. Această distincție vizează în mod exclusiv procedurile diferite de furnizare de informații prevăzute, în ceea ce privește standardele, la articolele 2-6 din Directiva 98/34, iar, în ceea ce privește reglementările tehnice, la articolele 8 și 9.

68. Dacă validitatea în paralel a mai multor seturi de norme lasă loc unor îndoieli în ceea ce privește standardul care trebuie respectat în fiecare caz concret, aceasta ar ridica probleme din punctul de vedere al dreptului Uniunii numai în cazul în care s-ar aduce atingere unor reglementări prevăzute de dreptul Uniunii. În speță ar fi incidente specificațiile Directivei privind combustibilii, însă cererea de decizie preliminară nu conține niciun indiciu că aplicarea acestora ar fi încălcată în Ungaria. În orice caz, Directiva 98/34 nu conține nicio dispoziție referitoare la astfel de conflicte de legi.

69. Prin urmare, trebuie să se răspundă la a doua întrebare preliminară în sensul că, în cazul în care o reglementare tehnică este în vigoare într-un text legislativ, Directiva 98/34 nu interzice statelor membre să prevadă aplicarea obligatorie a unui standard național suplimentar adoptat în acest domeniu.

C – *Cu privire la a treia întrebare – disponibilitatea standardului în limba națională*

70. Prin intermediul celei de a treia întrebări preliminare, instanța de trimitere dorește să afle dacă îndeplinește criteriul punerii la dispoziția publicului a standardului național, prevăzut la articolul 1 punctul 6 din Directiva 98/34, un standard care, potrivit autorității administrative, la data la care ar fi trebuit aplicat, nu era disponibil în limba națională.

71. Această întrebare se referă la aspectul că, potrivit cererii de decizie preliminară, la momentul săvârșirii încălcării, standardul maghiar MSZ EN 590:2009 nu era disponibil în limba maghiară, ci numai în limba engleză.

72. Privit în mod izolat, nu se poate aprecia măsura în care aspectul dacă standardul maghiar corespunde definiției de la articolul 1 punctul 6 din Directiva 98/34 este relevant pentru soluționarea litigiului principal. Înțelegem această întrebare mai degrabă în sensul că instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă Directiva 98/34 se opune sau nu se opune caracterului obligatoriu al unei specificații tehnice care nu este accesibilă publicului întrucât nu este disponibilă în limba națională.

73. În acest sens, se ridică îndoieli în primul rând privind aspectul dacă punerea la dispoziția publicului în sensul articolului 1 punctul 6 din Directiva 98/34 este condiționată de disponibilitatea standardului în limba națională. Astfel, criteriul punerii la dispoziția publicului este amintit nu doar în legătură cu standardele naționale, ci și în contextul standardelor europene și internaționale. Or, ultimele două tipuri de standarde nu sunt disponibile în limba națională în majoritatea statelor membre. Astfel, limbile oficiale ale CEN/CENELEC sunt engleza, franceza și germana [26]. În plus, nu este obligatoriu ca un standard să fie disponibil în toate aceste trei limbi. Întrucât legiuitorul Uniunii trebuie să fi cunoscut această împrejurare, nu se poate considera că punerea la dispoziția publicului presupune disponibilitatea standardului în limba națională respectivă.

26 — A se vedea partea 2 secțiunea 8 din Regulamentul intern al CEN/CENELEC – Norme comune privind activitatea de standardizare (http://boss.cen.eu/ref/IR2_D.pdf, accesat ultima dată la 13 aprilie 2015).

74. În speță nu trebuie să se stabilească însă dacă această ipoteză este valabilă și în privința standardelor naționale, întrucât litigiul principal nu se referă la efectele unui standard ca specificație tehnică neobligatorie, ci la *caracterul obligatoriu* al specificațiilor pe care le conține un standard. Este vorba, așadar, despre eficacitatea reglementărilor tehnice în sensul articolului 1 punctul 11 din Directiva 98/34.

75. Definiția reglementării tehnice nu conține însă nici elementul referitor la punerea la dispoziția publicului, nici vreo indicație privind limba reglementării. În plus, Directiva 98/34 nu conține nicio dispoziție privind aplicabilitatea reglementărilor tehnice care să facă referire la limba în care acestea sunt redactate.

76. Prin urmare, trebuie să se răspundă la a treia întrebare preliminară că Directiva 98/34 nu impune statelor membre obligația de a pune la dispoziție reglementările tehnice în limba lor oficială.

V – **Concluzie**

77. Propunem Curții să răspundă la cererea de decizie preliminară după cum urmează:

„1) Directiva 98/70/CE privind calitatea benzinei și a motorinei, astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003, armonizează în mod complet doar specificațiile tehnice pentru motorină care se întemeiază pe considerente de sănătate și de mediu. În schimb, interdicția prevăzută la articolul 5 din Directiva 98/70 nu împiedică statele membre să stabilească specificații suplimentare pentru combustibili legate de siguranță, de exemplu o valoare-limită pentru punctul de aprindere a combustibililor diesel.

2) Directiva 98/34/CE de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice și al normelor referitoare la serviciile societății informaționale, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2006/96/CE, nu interzice statelor membre, în cazul în care o reglementare tehnică este în vigoare într-un text legislativ, să prevadă aplicarea obligatorie a unui standard național suplimentar adoptat în acest domeniu.

3) Directiva 98/34 nu impune statelor membre obligația de a pune la dispoziție reglementările tehnice în limba lor oficială.”