



Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (première chambre)

15 octobre 2015*

«Renvoi préjudiciel — Rapprochement des législations — Qualité des carburants diesel —
Spécification technique nationale imposant des exigences de qualité supplémentaires par rapport au
droit de l'Union»

Dans l'affaire C-251/14,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le
Kecskeméti Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (tribunal administratif et du travail de Kecskemét,
Hongrie), par décision du 23 avril 2014, parvenue à la Cour le 26 mai 2014, dans la procédure

György Balázs

contre

Nemzeti Adó- és Vámhivatal Dél-alföldi Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága,

LA COUR (première chambre),

composée de M. A. Tizzano, vice-président de la Cour, faisant fonction de président de la première
chambre, MM. F. Biltgen, E. Levits, M^{me} M. Berger et M. S. Rodin (rapporteur), juges,

avocat général: M^{me} J. Kokott,

greffier: M^{me} L. Carrasco Marco, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 23 avril 2015,

considérant les observations présentées:

- pour M. Balázs, par M. M. Miszkuly, ügyvéd,
 - pour la Nemzeti Adó- és Vámhivatal Dél-alföldi Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága, par
M. B. Gyenge, jogtanácsos,
 - pour le gouvernement hongrois, par MM. M. Fehér et G. Koós, en qualité d'agents,
 - pour le gouvernement grec, par M. I. Bakopoulos et M^{me} V. Stroumpouli, en qualité d'agents,
 - pour la Commission européenne, par MM. A. Tokár et K. Mifsud-Bonnici, en qualité d'agents,
- ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 21 mai 2015,

* Langue de procédure: le hongrois.

rend le présent

Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation des articles 4, paragraphe 1, et 5 de la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 octobre 1998, concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (JO L 350, p. 58), telle que modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil, du 29 septembre 2003 (JO L 284, p. 1, ci-après la «directive 98/70»), ainsi que de l'article 1^{er}, points 6 et 11, de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil, du 22 juin 1998, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO L 204, p. 37), telle que modifiée par la directive 2006/96/CE du Conseil, du 20 novembre 2006 (JO L 363, p. 81, ci-après la «directive 98/34»).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant M. Balász à la Nemzeti Adó- és Vámhivatal Dél-alföldi Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága (direction générale des impôts de la région de Del-alföld dépendant du service national des impôts et taxes, ci-après la «direction régionale des impôts») au sujet de la légalité d'une décision administrative lui infligeant, notamment, une amende fiscale pour n'avoir pas acquitté les droits d'accise dus sur ses stocks de carburant diesel.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

La directive 98/70

- 3 L'article 1^{er} de la directive 98/70, intitulé «Champs d'application», énonce:
«La présente directive fixe, aux fins de la protection de la santé et de l'environnement, les spécifications techniques applicables aux carburants destinés à être utilisés par les véhicules équipés de moteur à allumage commandé et de moteur à allumage par compression.»
- 4 L'article 4 de cette directive, intitulé «Carburant diesel», prévoit, à son paragraphe 1, sous e):
«Au plus tard le 1^{er} janvier 2009, les États membres veillent à ce que [...] du carburant diesel ne puisse être commercialisé sur leur territoire que s'il est conforme aux spécifications environnementales fixées à l'annexe IV, sauf pour la teneur en soufre, qui doit être de 10 mg/kg au maximum.»
- 5 L'article 5 de ladite directive, intitulé «Libre circulation», dispose:
«Aucun État membre ne peut interdire, limiter ou empêcher la mise sur le marché de carburants conformes aux exigences de la présente directive.»
- 6 L'article 6 de cette même directive, intitulé «Commercialisation de carburants ayant des spécifications environnementales plus strictes», énonce:
«1. Par dérogation aux articles 3, 4 et 5 et conformément à l'article 95, paragraphe 10, du traité, un État membre peut prendre des mesures pour exiger que, dans des zones spécifiques situées sur son territoire, les carburants ne puissent être commercialisés que s'ils sont conformes à des spécifications environnementales plus strictes que celles prévues par la présente directive pour l'ensemble ou une

partie du parc de véhicules en vue de protéger, dans cet État membre, la santé de la population dans une agglomération déterminée ou l'environnement dans une zone déterminée sensible du point de vue écologique ou environnemental, si la pollution atmosphérique ou des eaux souterraines constitue un problème grave et récurrent pour la santé humaine ou l'environnement ou que l'on peut légitimement s'attendre à ce qu'elle constitue un tel problème.

2. Un État membre qui souhaite faire usage de la dérogation prévue au paragraphe 1 soumet à l'avance une demande motivée en ce sens à la Commission. La motivation comprend des preuves que la dérogation respecte le principe de proportionnalité et qu'elle ne constituera pas une entrave à la libre circulation des personnes et des biens.

[...]»

- 7 L'annexe IV de la directive 98/70 établit les spécifications environnementales applicables aux carburants sur le marché destinés aux véhicules équipés de moteur à allumage par compression. À cette annexe, des limites sont fixées pour les paramètres suivants, à savoir l'indice de cétane, la masse volumique à 15° C, la distillation, les hydrocarbures aromatiques polycycliques et la teneur en soufre.

La directive 2009/30/CE

- 8 Le considérant 31 de la directive 2009/30/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 avril 2009, modifiant la directive 98/70 en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, modifiant la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE (JO L 140, p. 88), énonce:

«Il est souhaitable d'adapter l'annexe IV de la directive 98/70/CE pour permettre la mise sur le marché de carburants diesel ayant une teneur en biocarburants supérieure ('B7') à celle visée dans la norme EN 590:2004 ('B5'). Ladite norme devrait être actualisée en conséquence et devrait fixer des limites pour les paramètres techniques non inclus dans cette annexe, comme la stabilité à l'oxydation, le point éclair, le résidu de carbone, la teneur en cendres, la teneur en eau, les impuretés totales, la corrosion sur lame de cuivre, l'onctuosité, la viscosité cinématique, le point de trouble, la température limite de filtrabilité, la teneur en phosphore, l'indice d'acide, les peroxydes, la variation de l'indice d'acide, l'encrassement de l'injecteur et l'ajout d'additifs de stabilisation.»

La directive 98/34

- 9 L'article 1^{er} de la directive 98/34 dispose:

«Au sens de la présente directive, on entend par:

[...]

- 3) 'spécification technique': une spécification qui figure dans un document définissant les caractéristiques requises d'un produit, telles que les niveaux de qualité ou de propriété d'emploi, la sécurité, les dimensions, y compris les prescriptions applicables au produit en ce qui concerne la dénomination de vente, la terminologie, les symboles, les essais et les méthodes d'essai, l'emballage, le marquage et l'étiquetage, ainsi que les procédures d'évaluation de la conformité.

[...]

6) ‘norme’: une spécification technique approuvée par un organisme reconnu à activité normative pour application répétée ou continue, dont l’observation n’est pas obligatoire et qui relève de l’une des catégories suivantes:

— [...]

— norme européenne: norme qui est adoptée par un organisme européen de normalisation et qui est mise à la disposition du public,

— norme nationale: norme qui est adoptée par un organisme national de normalisation et qui est mise à la disposition du public;

[...]

11) ‘règle technique’: une spécification technique ou autre exigence ou une règle relative aux services, y compris les dispositions administratives qui s’y appliquent, dont l’observation est obligatoire de jure ou de facto, pour la commercialisation, la prestation de services, l’établissement d’un opérateur de services ou l’utilisation dans un État membre ou dans une partie importante de cet État, de même que [...] les dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres interdisant la fabrication, l’importation, la commercialisation ou l’utilisation d’un produit ou interdisant de fournir ou d’utiliser un service ou de s’établir comme prestataire de services.

Constituent notamment des règles techniques *de facto*:

— les dispositions législatives, réglementaires ou administratives d’un État membre qui renvoient soit à des spécifications techniques [...] dont le respect confère une présomption de conformité aux prescriptions fixées par lesdites dispositions législatives, réglementaires ou administratives,

[...]»

10 L’article 8, paragraphe 1, premier alinéa, de cette directive dispose:

«Sous réserve de l’article 10, les États membres communiquent immédiatement à la Commission tout projet de règle technique, sauf s’il s’agit d’une simple transposition intégrale d’une norme internationale ou européenne, auquel cas une simple information quant à la norme concernée suffit. Ils adressent également à la Commission une notification concernant les raisons pour lesquelles l’établissement d’une telle règle technique est nécessaire, à moins que ces raisons ne ressortent déjà du projet.»

Les normes européennes

11 Ainsi qu’il ressort de l’annexe I du règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil, du 25 octobre 2012, relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 316, p. 12), le Comité européen de normalisation est reconnu par l’Union européenne en tant qu’organisation européenne de normalisation.

12 Le Comité européen de normalisation a adopté pour la première fois au cours de l’année 1993 une norme pour les carburants diesel européens, à savoir la norme EN 590:1993, qui prescrivait, notamment, un point éclair, ou point d’ignition, désignant la température la plus basse à laquelle un combustible émet suffisamment de vapeurs pour former, avec l’air ambiant, un mélange gazeux qui

s'enflamme au contact d'une source calorifique étrangère, cette température étant d'au moins 55° C pour ces carburants. Cette valeur a été reprise à l'identique dans les normes de remplacement EN 590:1999, EN 590:2009 et EN 590:2013.

Le droit hongrois

Le décret ministériel 20/2008 et la norme hongroise MSZ EN 590:2009

- 13 À la date des faits au principal, les conditions qualitatives relatives au gazole étaient fixées par le décret ministériel 20/2008 du ministre des Transports, des Communications et de l'Énergie, du 22 août 2008, portant conditions de qualité des carburants. Ce décret, visant à transposer, notamment, la directive 98/70, ne comportait aucune exigence quant au point éclair des carburants diesel.
- 14 En revanche, la norme hongroise MSZ EN 590:2009, qui visait à transposer la norme européenne EN 590:2009, comprenait une telle exigence relative au point éclair du carburant diesel.

La loi XXVIII de 1995, relative à la normalisation nationale

- 15 L'article 3, sous c) et h), de loi XXVIII de 1995, relative à la normalisation nationale, prévoit:

«Les principes fondamentaux suivants sont applicables dans la normalisation nationale:

[...]

- c) le caractère volontaire de la participation à la normalisation nationale, d'une part, et de l'application des normes nationales, d'autre part,

[...]

- h) l'adaptation à la normalisation internationale et européenne».

- 16 L'article 6, paragraphe 1, de ladite loi énonce:

«L'application de la norme nationale est volontaire.»

- 17 L'article 8, paragraphe 1, sous b), de la même loi dispose:

«Les missions de l'Office hongrois de normalisation comprennent:

[...]

- b) la publication des normes européennes en tant que normes nationales, en conformité avec les missions d'harmonisation qui s'y rapportent et avec les délais impartis aux organismes membres des organisations européennes de normalisation».

La loi sur les droits d'accise

- 18 L'article 110, paragraphe 13, de la loi CXXVII de 2003, portant règles spéciales sur les droits d'accise et la mise dans le commerce des produits soumis à accises (ci-après la «loi sur les droits d'accise»), prévoit:

«Seuls [...] le gazole relevant du code tarifaire 2710 19 41, le mazout relevant des codes tarifaires 2710 19 41 et 2710 19 45 [...] ainsi que le biodiesel et l'éthanol E85 conformes aux normes hongroises en vigueur peuvent être vendus à partir des réservoirs des [stations-services autres que celles approvisionnant des aéronefs], et seulement au moyen d'une pompe à carburant. [...]»

Le litige au principal et les questions préjudicielles

- 19 Le 5 octobre 2009, les stocks de carburant diesel de M. Balász ont été soumis à un contrôle fiscal au titre de la législation sur les droits d'accise.
- 20 Lors de l'analyse d'un échantillon qui a été prélevé à cette occasion, il a été constaté que le point éclair du carburant diesel n'était pas conforme aux prescriptions de la norme hongroise MSZ EN 590:2009. La valeur mesurée était, en effet, de 44° C au lieu de la valeur supérieure à 55° C admise en vertu de cette norme.
- 21 À Kiskőrös (Hongrie), l'agence locale de la direction des finances du comitat de Bács-Kiskun, relevant de l'administration nationale des impôts et taxes, a constaté, par décision du 21 mars 2013, que M. Balász avait enfreint la loi sur les droits d'accise et a imposé à celui-ci de payer 4 418 080 forints hongrois (HUF) (environ 14 138 euros) à titre d'amende fiscale, 883 616 HUF (environ 2 828 euros) à titre de droits d'accise ainsi que 58 900 HUF (environ 189 euros) à titre de frais d'expertise. La direction régionale des impôts a confirmé cette décision le 13 juin 2013.
- 22 M. Balász conteste cette décision devant le Kecskeméti Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (tribunal administratif et du travail de Kecskemét) en invoquant, notamment, la directive 98/34 ainsi que la loi XXVIII de 1995, relative à la normalisation nationale, selon lesquelles l'application d'une norme nationale, telle que la norme hongroise MSZ EN 590:2009, serait volontaire.
- 23 La juridiction de renvoi note, en outre, que cette norme n'était pas disponible en langue hongroise à la date du contrôle fiscal en cause au principal.
- 24 Dans ces conditions, le Kecskeméti Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (tribunal administratif et du travail de Kecskemét) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:
- «1) Convient-il d'interpréter les articles 4, paragraphe 1, et 5 de la directive 98/70 en ce sens que, au-delà des conditions qualitatives fixées dans la législation nationale adoptée sur la base de cette directive, des conditions qualitatives supplémentaires, par rapport aux conditions qualitatives contenues dans ladite directive, prescrites par la norme nationale ne peuvent être exigées des distributeurs de carburants?
- 2) Convient-il d'interpréter l'article 1^{er}, points 6 et 11, de la directive 98/34 en ce sens que, si une règle technique (en l'occurrence, un décret ministériel adopté en vertu d'une habilitation législative) est en vigueur, l'application d'une norme nationale créée dans le même domaine ne peut être que volontaire, c'est-à-dire que la loi ne peut en imposer l'application obligatoire?

- 3) Le critère de la mise à la disposition du public de la norme nationale au sens du point 6 [de l'article 1^{er}] de la directive 98/34 est-il satisfait par une norme qui, au moment où, selon les autorités, elle aurait dû être appliquée, n'était pas disponible dans la langue nationale?»

Sur la recevabilité de la demande de décision préjudicielle

- 25 La direction régionale des impôts a, lors de l'audience, remis en cause la recevabilité de la demande de décision préjudicielle au motif que les questions préjudicielles n'ont pas de rapport avec les faits au principal. Selon elle, la décision contestée devant la juridiction de renvoi ne vise que des droits d'accise qui n'ont pas été acquittés et ne sanctionne pas spécifiquement la violation des exigences qualitatives relatives aux carburants diesel.
- 26 Il convient, à cet égard, de rappeler que, selon une jurisprudence constante, les questions relatives à l'interprétation du droit de l'Union posées par le juge national dans le cadre réglementaire et factuel qu'il définit sous sa responsabilité, et dont il n'appartient pas à la Cour de vérifier l'exactitude, bénéficient d'une présomption de pertinence. Le refus de la Cour de statuer sur une demande formée par une juridiction nationale n'est possible que s'il apparaît de manière manifeste que l'interprétation sollicitée du droit de l'Union n'a aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal, lorsque le problème est de nature hypothétique ou encore lorsque la Cour ne dispose pas des éléments de fait et de droit nécessaires pour répondre de façon utile aux questions qui lui sont posées (voir, notamment, arrêts *Budějovický Budvar*, C-478/07, EU:C:2009:521, point 63; *Zanotti*, C-56/09, EU:C:2010:288, point 15, ainsi que *Melki et Abdeli*, C-188/10 et C-189/10, EU:C:2010:363, point 27).
- 27 Or, en l'occurrence, à supposer même que la décision contestée devant la juridiction de renvoi n'ait pas directement pour objet de sanctionner la violation des exigences qualitatives relatives aux carburants diesel, il n'en reste pas moins que, ainsi que la direction régionale des impôts l'a affirmé, les résultats de l'examen concernant le point éclair ont, en tout état de cause, permis de constater que M. Balázs avait vendu un carburant qui est soumis à un impôt plus élevé que celui applicable aux carburants diesel.
- 28 Dans ces circonstances, il ne saurait être soutenu que l'interprétation du droit de l'Union sollicitée par la juridiction de renvoi n'a manifestement aucun rapport avec l'objet du litige au principal.
- 29 Il s'ensuit que la demande de décision préjudicielle est recevable.

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

- 30 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si les articles 4, paragraphe 1, et 5 de la directive 98/70 doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à ce qu'un État membre prévoie, dans son droit national, des exigences qualitatives supplémentaires, par rapport à celles contenues dans cette directive, pour la commercialisation de carburants diesel, telles que celle relative au point éclair, en cause au principal.
- 31 Afin de répondre à cette question, il convient, à titre liminaire, de relever, d'une part, que, aux termes de l'article 5 de la directive 98/70, aucun État membre ne peut interdire, limiter ou empêcher la mise sur le marché de carburants conformes aux exigences de cette directive.
- 32 D'autre part, il ressort de la base juridique sur laquelle la directive 98/70 et ses modifications ultérieures ont été fondées, à savoir, respectivement, l'article 100 A du traité CE et l'article 95 CE (devenu article 114 TFUE), visant l'harmonisation des législations des États membres en vue de

l'établissement et du fonctionnement du marché intérieur, ainsi que du considérant 1 de cette directive, que celle-ci a pour objectif le rapprochement des dispositions des États membres afin d'éliminer d'éventuelles disparités en matière de spécifications applicables aux carburants.

- 33 Ainsi, il résulte aussi bien du libellé de l'article 5 de la directive 98/70 que de l'objectif de cette directive que celle-ci vise, en ce qui concerne, notamment, les spécifications fixées à l'article 4, paragraphe 1, de ladite directive, lu en combinaison avec les annexes II et IV de celle-ci, à imposer des exigences à caractère exhaustif auxquelles les États membres ne peuvent déroger que dans les conditions strictes prévues à l'article 6 de la même directive.
- 34 Toutefois, ainsi que l'a relevé M^{me} l'avocat général aux points 39 à 47 de ses conclusions, la constatation faite au point précédent ne vaut que dans la limite du champ d'application ratione materiae de la directive 98/70, c'est-à-dire pour autant qu'il s'agit de spécifications techniques relatives aux carburants que cette directive vise à harmoniser.
- 35 En effet, il résulte des termes de l'article 1^{er} de ladite directive, qui définit le champ d'application de celle-ci, que cette même directive porte sur les spécifications techniques applicables aux carburants concernés aux fins de la protection de la santé et de l'environnement.
- 36 Conformément à cet objectif de la directive 98/70, les spécifications prévues aux annexes I à IV de cette directive sont dénommées «spécifications environnementales».
- 37 En outre, le régime de dérogation prévu à l'article 6 de ladite directive concerne uniquement l'adoption de spécifications environnementales plus strictes que celles prévues par celle-ci, à savoir, ainsi qu'il ressort du paragraphe 1 de cet article, celles qui protègent «la santé de la population dans une agglomération déterminée ou l'environnement dans une zone déterminée sensible du point de vue écologique ou environnemental».
- 38 Il s'ensuit que la directive 98/70 n'a pas pour objectif d'harmoniser toutes les exigences qualitatives ou les spécifications techniques qui pourraient s'appliquer aux carburants visés et, en conséquence, d'interdire aux États membres de prévoir des restrictions ou des dérogations à cet égard, mais ne vise que les spécifications techniques relatives aux carburants ayant une portée environnementale au sens de ladite directive, c'est-à-dire celles qui reposent sur des considérations de santé et d'environnement.
- 39 Or, en ce qui concerne la spécification du point éclair du carburant diesel, en cause au principal, force est de constater qu'il ressort tant de la définition technique de ce paramètre, ainsi qu'elle est reproduite au point 12 du présent arrêt, que des affirmations des parties au principal lors de l'audience, que cette spécification sert, principalement, à assurer la sécurité du carburant diesel en tant que produit et revêt, également, une importance pour le fonctionnement et la protection des moteurs des véhicules automobiles. De cette façon, la fixation du point éclair vise, en outre, à protéger les consommateurs des dommages pouvant être subis par leurs véhicules.
- 40 Par conséquent, la directive 98/70, et notamment son article 5, n'est pas applicable à une spécification telle que celle du point éclair en cause au principal et, ainsi, ne saurait s'opposer à ce que les États membres soumettent la mise sur le marché de carburants diesel à une telle exigence, dans la mesure où celle-ci ne constitue pas une spécification technique portant sur la santé et l'environnement au sens de cette directive.
- 41 En outre, il convient de relever que le considérant 31 de la directive 2009/30 appelle expressément à adapter la norme EN 590:2004 et à «fixer des limites pour les paramètres techniques non inclus dans [l'annexe IV de la directive 98/70]», dont le point éclair, ce qui corrobore le fait que cette directive ne fait pas d'emblée obstacle à ce type de paramètres supplémentaires.

- 42 Pour autant que la spécification en cause au principal ne relève, dès lors, pas du domaine harmonisé par la directive 98/70, il convient de rappeler, en premier lieu, qu'il ressort de la jurisprudence de la Cour qu'un État membre ne peut soumettre la mise sur le marché sur son territoire d'un produit, non couvert par des spécifications techniques harmonisées ou reconnues au niveau de l'Union, qu'à des exigences qui soient conformes aux obligations découlant du traité TFUE, notamment, en l'occurrence, au principe de la libre circulation des marchandises énoncé aux articles 34 TFUE et 36 TFUE (voir, en ce sens, arrêts *Commission/Portugal*, C-432/03, EU:C:2005:669, point 35, et *Lidl Magyarország*, C-132/08, EU:C:2009:281, point 45).
- 43 En second lieu, il y a lieu de noter qu'il incombe, conformément à l'article 8 de la directive 98/34, aux États membres, en vue de permettre un contrôle préventif au regard des dispositions relatives à la libre circulation des marchandises et, en particulier, en ce qui concerne la justification des entraves qui pourraient être créées à cet égard, de communiquer à la Commission, avant leur entrée en vigueur, les projets de dispositions au moyen desquelles des spécifications techniques se voient conférer un caractère contraignant (voir, en ce sens, arrêts *Sandström*, C-433/05, EU:C:2010:184, point 42, ainsi que *Belgische Petroleum Unie e.a.*, C-26/11, EU:C:2013:44, points 49 et 50).
- 44 Eu égard aux considérations qui précèdent, il convient de répondre à la première question que les articles 4, paragraphe 1, et 5 de la directive 98/70 doivent être interprétés en ce sens qu'ils ne s'opposent pas à ce qu'un État membre prévoie, dans son droit national, des exigences qualitatives supplémentaires, par rapport à celles contenues dans cette directive, pour la commercialisation de carburants diesel, telles que celle relative au point éclair en cause au principal, dès lors qu'il ne s'agit pas d'une spécification technique des carburants diesel ayant trait à la protection de la santé et de l'environnement aux fins de ladite directive.

Sur la deuxième question

- 45 À titre liminaire, il convient de relever qu'il ressort de la décision de renvoi que la norme hongroise MSZ EN 590:2009, qui prévoit la spécification relative au point éclair du carburant diesel en cause au principal et qui vise à transposer la norme européenne EN 590:2009, a été rendue obligatoire en droit hongrois en vertu de l'article 110, paragraphe 13, de la loi sur les droits d'accise.
- 46 Dans ce contexte, par sa deuxième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 1^{er}, points 6 et 11, de la directive 98/34 doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à ce qu'un État membre rende obligatoire une norme nationale telle que la norme hongroise MSZ EN 590:2009 en cause au principal.
- 47 À cet égard, il y a lieu d'observer, en premier lieu, que rien n'indique qu'il résulterait de l'article 1^{er}, point 6, de la directive 98/34, qui ne comprend qu'une définition de ce que constitue, notamment, une norme européenne ou nationale au sens de cette directive, et du point 11 de cet article, définissant la notion de «règle technique», qu'une telle norme ne puisse, en tout ou en partie, être rendue obligatoire par le législateur d'un État membre.
- 48 En second lieu, il convient de relever qu'il découle du libellé de l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive 98/34 qu'une norme européenne ou internationale peut être rendue obligatoire par un État membre en la transposant dans une règle technique ayant, par définition, une force contraignante. Ainsi que M^{me} l'avocat général l'a relevé au point 65 de ses conclusions, il n'y a aucune raison de supposer qu'il en serait autrement en ce qui concerne une norme nationale, notamment lorsque, comme dans l'affaire au principal, celle-ci correspond à une norme européenne.

49 Dans ces conditions, il y a lieu de répondre à la deuxième question que l'article 1^{er}, points 6 et 11, de la directive 98/34 doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à ce qu'un État membre rende obligatoire une norme nationale telle que la norme hongroise MSZ EN 590:2009 en cause au principal.

Sur la troisième question

50 À titre liminaire, il convient d'observer qu'il ressort des informations fournies par la juridiction de renvoi que, à la date des faits au principal, la norme nationale MSZ EN 590:2009 n'était pas disponible en langue hongroise, mais l'était seulement en langue anglaise.

51 C'est dans ce contexte et au regard du critère de la mise à la disposition du public des normes, prévu à l'article 1^{er}, point 6, de la directive 98/34, que, par sa troisième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si cette disposition doit être interprétée en ce sens qu'elle exige qu'une norme nationale au sens de ladite disposition soit rendue disponible dans la langue officielle de l'État membre concerné.

52 À cet égard, ainsi qu'il a déjà été relevé au point 47 du présent arrêt, l'article 1^{er}, point 6, de la directive 98/34 ne comprend qu'une définition de ce que constitue une norme aux fins de cette directive, cette disposition visant, en outre, non pas à prescrire, en tant que telles, des exigences relatives aux normes, mais à établir une procédure d'information dans le domaine des normes et des réglementations techniques et, ainsi, un contrôle préventif en vue de protéger la libre circulation des marchandises (voir, en ce sens, arrêt *Belgische Petroleum Unie e.a.*, C-26/11, EU:C:2013:44, point 49).

53 Ainsi, à défaut de toute indication, à cet effet, dans ladite directive, il ne saurait être inféré de l'article 1^{er}, point 6, de la même directive une exigence selon laquelle une norme au sens de cette disposition, disponible en langue anglaise, doit être rendue disponible dans la langue de l'État membre concerné.

54 Eu égard aux considérations qui précèdent, il convient de répondre à la troisième question que l'article 1^{er}, point 6, de la directive 98/34 doit être interprété en ce sens qu'il n'exige pas qu'une norme au sens de cette disposition soit rendue disponible dans la langue officielle de l'État membre concerné.

Sur les dépens

55 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (première chambre) dit pour droit:

- 1) **Les articles 4, paragraphe 1, et 5 de la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 octobre 1998, concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil, telle que modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil, du 29 septembre 2003, doivent être interprétés en ce sens qu'ils ne s'opposent pas à ce qu'un État membre prévoie, dans son droit national, des exigences qualitatives supplémentaires, par rapport à celles contenues dans cette directive, pour la commercialisation de carburants diesel, telles que celle relative au point éclair en cause au principal, dès lors qu'il ne s'agit pas d'une spécification technique des carburants diesel ayant trait à la protection de la santé et de l'environnement aux fins de ladite directive.**

- 2) **L'article 1^{er}, points 6 et 11, de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil, du 22 juin 1998, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, telle que modifiée par la directive 2006/96/CE du Conseil, du 20 novembre 2006, doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à ce qu'un État membre rende obligatoire une norme nationale telle que la norme hongroise MSZ EN 590:2009 en cause au principal.**
- 3) **L'article 1^{er}, point 6, de la directive 98/34, telle que modifiée par la directive 2006/96, doit être interprété en ce sens qu'il n'exige pas qu'une norme au sens de cette disposition soit rendue disponible dans la langue officielle de l'État membre concerné.**

Signatures