



## Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (pierwsza izba)

z dnia 15 października 2015 r.\*

Odesłanie prejudycjalne — Zbliżanie ustawodawstw — Jakość olejów napędowych — Krajowa specyfikacja techniczna nakładająca dodatkowe wymogi jakościowe w stosunku do prawa Unii

W sprawie C-251/14

mającej za przedmiot wnioszek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Kecskeméti Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Węgry), postanowieniem z dnia 23 kwietnia 2014 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 26 maja 2014 r., w postępowaniu:

**György Balázs**

przeciwko

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

TRYBUNAŁ (pierwsza izba),

w składzie: M.A. Tizzano, wiceprezes Trybunału, pełniący obowiązki prezesa pierwszej izby, F. Biltgen, E. Levits, M. Berger i S. Rodin (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: J. Kokott,

sekretarz: L. Carrasco Marco, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 23 kwietnia 2015 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu G. Balázsa przez M. Miskuly'ego, ügyvéd,
- w imieniu Nemzeti Adó- és Vámhivatal Dél-alföldi Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága przez B. Gyenge, jogtanácsos,
- w imieniu rządu węgierskiego przez M. Fehéra oraz G. Koósa, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu greckiego przez I. Bakopoulou oraz V. Stroumpouli, działających w charakterze pełnomocników,

\* Język postępowania: węgierski.

— w imieniu Komisji Europejskiej przez A. Tokára oraz K. Mifsud-Bonniciego, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 21 maja 2015 r.,

wydaje następujący

### Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 4 ust. 1 i art. 5 dyrektywy 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 93/12/EWG (Dz.U. L 350, s. 58), zmienionej przez rozporządzenie (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 września 2003 r. (Dz.U. L 284, s. 1) (zwanej dalej „dyrektywą 98/70”), a także art. 1 pkt 6 i 11 dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w dziedzinie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz.U. L 204, s. 37), zmienionej dyrektywą Rady 2006/96/WE z dnia 20 listopada 2006 r. (Dz.U. L 363, s. 81, zwanej dalej „dyrektywą 98/34”).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy G. Balázsem a Nemzeti Adó- és Vámhivatal Dél-alföldi Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága (ogólną dyrekcją ds. podatków regionu Del-alföld, podległą krajowej służbie ds. podatków i opłat, zwaną dalej „regionalną dyrekcją ds. podatków”) w przedmiocie zgodności z prawem decyzji administracyjnej nakładającej na G. Balázsa między innymi grzywnę w dziedzinie podatków z tytułu braku zapłaty podatku akcyzowego należnego od rezerw oleju napędowego.

### Ramy prawne

#### *Prawo Unii*

#### Dyrektywa 98/70

- 3 Artykuł 1 dyrektywy 98/70, zatytułowany „Zakres”, stanowi:

„Niniejsza dyrektywa ustala specyfikacje techniczne z powodów związanych ze zdrowiem i środowiskiem mające zastosowanie do paliw przeznaczonych do użytku w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym i silniki z zapłonem samoczynnym”.

- 4 Artykuł 4 tej dyrektywy, zatytułowany „Olej napędowy”, stanowi w ust. 1 lit. e):

„Nie później niż do dnia 1 stycznia 2009 r. państwa członkowskie zapewniają [zapewnią] [...], że [by] na ich terytorium olej napędowy można [było] wprowadzić do obrotu, jedynie jeśli spełnia on wymagania specyfikacji środowiskowej określonej w załączniku IV, z wyjątkiem zawartości siarki, która maksymalnie wynosi 10 mg/kg”.

- 5 Artykuł 5 wspomnianej dyrektywy, zatytułowany „Swobodny obrót”, stanowi:

„Żadne państwo członkowskie nie może zabraniać, ograniczać lub utrudniać wprowadzania do obrotu paliw zgodnych z wymogami niniejszej dyrektywy”.

- 6 Artykuł 6 tej dyrektywy, zatytułowany „Obrót paliwami mającymi [których dotyczą] bardziej surowe specyfikacje środowiskowe”, stanowi:

„1. Na zasadzie odstępstwa od art. 3, 4 i 5 i zgodnie z art. 95 ust. 10 traktatu, państwo członkowskie może wymagać, żeby na określonych obszarach jego terytorium paliwa mogły być wprowadzone do obrotu tylko wtedy, jeżeli są zgodne z bardziej surowymi specyfikacjami środowiskowymi niż specyfikacje przewidziane w niniejszej dyrektywie dla całości lub części parku samochodowego, w celu ochrony w państwie członkowskim zdrowia ludności w określonej aglomeracji lub środowiska w określonej strefie ekologicznie wrażliwej, jeżeli zanieczyszczenie powietrza lub wód gruntowych stanowi poważny i groźny problem dla zdrowia ludzkiego i środowiska lub jeśli obawy, że może stanowić ono taki problem, są uzasadnione.

2. Państwo członkowskie, które chce skorzystać z odstępstwa przewidzianego w ust. 1, z wyprzedzeniem przedkłada Komisji uzasadniony wniosek. Uzasadnienie zawiera dowody na to, że odstępstwo nie narusza zasady proporcjonalności i że nie zakłóca ono swobodnego przepływu osób i towarów.

[...]”.

- 7 Załącznik IV do dyrektywy 98/70 ustanawia specyfikacje środowiskowe dla paliw znajdujących się na rynku, przeznaczonych do pojazdów wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym. W załączniku tym wartości dopuszczalne zostały ustalone dla następujących parametrów: liczby cetanowej, gęstości przy 15°C, destylacji, wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych oraz zawartości siarki.

Dyrektywa 2009/30/WE

- 8 Motyw 31 dyrektywy 2009/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do specyfikacji benzyny oraz olejów napędowych oraz wprowadzającą mechanizm monitorowania i ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz zmieniającą dyrektywę Rady 1999/32/WE odnoszącą się do specyfikacji paliw wykorzystywanych przez statki żeglugi śródlądowej oraz uchylającą dyrektywę 93/12/EWG (Dz.U. L 140, s. 88), stanowi:

„Należy dostosować załącznik IV dyrektywy 98/70/WE dla umożliwienia wprowadzania do obrotu olejów napędowych o wyższej zawartości biopaliwa (»B7«) niż ta przewidziana w normie EN 590:2004 (»B5«). Normę tę należałoby odpowiednio zaktualizować oraz należałoby ustanowić limity dla parametrów technicznych nieobjętych tym załącznikiem, takich jak stabilność oksydacyjna, temperatura zapłonu, pozostałość po koksowaniu, pozostałość po spopieleniu, zawartość wody, zawartość zanieczyszczeń stałych, działanie korodujące na płytce miedzi, smarność, lepkość kinematyczna, temperatura mętnienia, temperatura zablokowania zimnego filtra, zawartość fosforu, liczba kwasowa, zawartość nadtlenków, zmiana liczby kwasowej, zanieczyszczenie zaworów wtryskowych i dodatki stabilizujące”.

Dyrektywa 98/34

- 9 Artykuł 1 dyrektywy 98/34 stanowi:

„Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się poniższe terminy:

[...]

- 3) »specyfikacja techniczna« oznacza specyfikację zawartą w dokumencie, który opisuje wymagane cechy produktu, takie jak: poziom jakości, wydajności, bezpieczeństwa lub wymiary, włącznie z wymaganiami mającymi zastosowanie do produktu w zakresie nazwy, pod jaką jest sprzedawany, terminologii, symboli, badań i metod badania, opakowania, oznakowania i etykietowania oraz procedur oceny zgodności.

[...]

- 6) »norma« oznacza specyfikację techniczną zatwierdzoną przez uprawniony organ normalizacyjny do ciągłego wielokrotnego zastosowania, z którą zgodność nie jest obowiązkowa [nie ma charakteru bezwzględnie obowiązującego], a która jest jedną z poniższych kategorii:

[...]

- norma europejska: norma przyjęta przez europejską organizację normalizacyjną i powszechnie dostępna,
- norma krajowa: norma przyjęta przez krajową organizację normalizacyjną i powszechnie dostępna;

[...]

- 11) »przepisy techniczne«: specyfikacje techniczne [lub] inne wymagania bądź zasady dotyczące usług, włącznie z odpowiednimi przepisami administracyjnymi, których przestrzeganie jest obowiązkowe [ma charakter bezwzględnie obowiązujący], de iure lub de facto, w przypadku wprowadzenia do obrotu, świadczenia usługi, ustanowienia operatora usług lub stosowania w państwie członkowskim lub na przeważającej jego części, jak również przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne państw członkowskich [...] zakazujące produkcji, przywozu, wprowadzania do obrotu i stosowania produktu lub zakazujące świadczenia bądź korzystania z usługi lub ustanawiania dostawcy usług.

Przepisy techniczne obejmują de facto:

- przepisy ustawowe, wykonawcze lub administracyjne państwa członkowskiego, które odnoszą się do specyfikacji technicznych [...], zgodność z którymi pociąga za sobą domniemanie zgodności ze zobowiązaniami nałożonymi przez wspomniane przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne,

[...]».

- 10 Artykuł 8 ust. 1 akapit pierwszy tej dyrektywy stanowi:

„Z zastrzeżeniem art. 10 państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji wszelkie projekty przepisów technicznych, z wyjątkiem tych, które w pełni stanowią transpozycję normy międzynarodowej lub europejskiej, w którym to przypadku wystarczająca jest informacja dotycząca odpowiedniej normy. Przekazują Komisji także podstawę prawną konieczną do przyjęcia uregulowań technicznych, jeżeli nie zostały one wyraźnie ujęte w projekcie”.

Normy europejskie

- 11 Jak wynika z załącznika I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniającego dyrektywy Rady 89/686/EWG i 93/15/EWG oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 94/9/WE, 94/25/WE,

95/16/WE, 97/23/WE, 98/34/WE, 2004/22/WE, 2007/23/WE, 2009/23/WE i 2009/105/WE oraz uchylającego decyzję Rady 87/95/EWG i decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE (Dz.U. L 316, s. 12), Europejski Komitet Normalizacyjny jest jako europejska organizacja normalizująca uznawany przez Unię Europejską.

- 12 Europejski Komitet Normalizacyjny przyjął po raz pierwszy w 1993 r. standard dla europejskich olejów napędowych, to znaczy standard EN 590:1993, który przewidywał między innymi temperaturę zapłonu, określając najniższą dopuszczalną temperaturę, w jakiej paliwo emituje wystarczającą ilość pary, aby wytworzyć z powietrzem mieszaninę gazu, która zapala się przy zetknięciu się z płomieniem. Temperatura ta wynosiła co najmniej 55°C dla tego paliwa. Wartość ta została też przewidziana w kolejnych, zastępujących tę normę standardach EN 590:1999, EN 590:2009 oraz EN 590:2013.

### *Prawo węgierskie*

Rozporządzenie ministerialne 20/2008 oraz węgierska norma MSZ EN 590:2009

- 13 W chwili zaistnienia okoliczności faktycznych postępowania głównego warunki jakościowe dotyczące oleju napędowego zostały ustalone w rozporządzeniu nr 20/2008 ministerstwa ds. transportu, telekomunikacji i energii z dnia 22 sierpnia 2008 r. w sprawie warunków jakości paliw. Rozporządzenie to, mające na celu transpozycję między innymi dyrektywy 98/70, nie zawierało żadnego wymogu co do temperatury zapłonu olejów napędowych.
- 14 Z kolei węgierska norma MSZ EN 590:2009, która miała na celu transpozycję europejskiej normy EN 590:2009, zawierała taki wymóg dotyczący temperatury zapłonu oleju napędowego.

Ustawa XXVIII z 1995 r. o normalizacji krajowej

- 15 Artykuł 3 lit. c) i h) ustawy XXVIII z 1995 r. o normalizacji krajowej stanowi:

„Następujące podstawowe zasady mają zastosowanie do normalizacji krajowej:

[...]

- c) dobrowolny charakter uczestnictwa w normalizacji krajowej z jednej strony oraz stosowanie norm krajowych z drugiej strony,

[...]

- h) dostosowanie do normalizacji międzynarodowej i europejskiej”.

- 16 Artykuł 6 ust. 1 wspomnianej ustawy stanowi:

„Stosowanie normy krajowej jest dobrowolne”.

- 17 Artykuł 8 ust. 1 lit. b) tej ustawy stanowi:

„Zadania węgierskiego urzędu normalizacyjnego obejmują:

[...]

- b) publikację norm europejskich jako norm krajowych zgodnie ze związanymi z nimi zadaniami harmonizacji oraz w terminach wyznaczonych organizacjom będącym członkami europejskich organizacji normalizacyjnych”.

#### Ustawa o podatku akcyzowym

- 18 Artykuł 110 ust. 13 ustawy CXXVII z 2003 r. w sprawie podatku akcyzowego i dopuszczeniu do obrotu produktów podlegających akcyzie (zwanej dalej „ustawą o podatku akcyzowym”), stanowi:

„[...] Ze zbiorników pozostałych stacji paliw [innych niż stacje paliw przeznaczone dla zaopatrzenia statków powietrznych] można sprzedawać wyłącznie spełniające wymogi obowiązujących norm węgierskich [...] olej napędowy objęty kodem taryfowym 2710 19 41 oraz olej opałowy objęty pozycjami celnymi 2710 19 41 oraz 2710 19 45, a także olej napędowy bio oraz E85, które spełniają wymogi obowiązujących norm węgierskich – i wyłącznie przy użyciu dystrybutora paliw [...]”.

#### Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 19 W dniu 5 października 2009 r. rezerwy oleju napędowego G. Balázsa zostały poddane kontroli podatkowej na podstawie prawa o podatku akcyzowym.
- 20 Podczas analizy pobranych przy tej okazji próbek stwierdzono, że temperatura zapłonu oleju napędowego nie odpowiadała wymogom węgierskiej normy MSZ EN 590:2009. Zmierzona wartość wynosiła bowiem 44°C temperatury, zamiast wartości przekraczającej 55°C dopuszczalnej na podstawie tej normy.
- 21 À Kiskőrös (Węgry), biuro terenowe dyrekcji ds. podatków dla komitatu Bács-Kiskun, podlegające krajowej administracji ds. podatków i opłat, stwierdziło w decyzji z dnia 21 marca 2013 r., że G. Balázs naruszył ustawę o podatku akcyzowym i nałożyło na niego obowiązek zapłaty 4 418 080 forintów węgierskich (HUF) (około 14 138 EUR) tytułem grzywny skarbowej, 883 616 HUF (około 2 828 EUR) tytułem podatku akcyzowego oraz 58 900 HUF (około 189 EUR) tytułem kosztów za opinie biegłych. Regionalna dyrekcja ds. podatków utrzymała tę decyzję w mocy w dniu 13 czerwca 2013 r.
- 22 G. Balász zaskarżył tę decyzję do Kecskeméti Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (sądu ds. administracyjnych i pracy w Kecskemét), powołując się w szczególności na dyrektywę 98/34 oraz na ustawę XXVIII z 1995 r. o normalizacji krajowej, zgodnie z którymi stosowanie normy krajowej, takiej jak węgierska norma MSZ EN 590:2009, jest dobrowolne.
- 23 Sąd odsyłający zauważa ponadto, że norma ta nie była dostępna w języku węgierskim w chwili przeprowadzenia odnośnej kontroli podatkowej w postępowaniu głównym.
- 24 W tych okolicznościach Kecskeméti Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság postanowił zawiesić postępowanie i skierować do Trybunału następujące pytania prejudycjalne:
- „1) Czy art. 4 ust. 1 i art. 5 dyrektywy 98/70 należy interpretować w ten sposób, że poza wymogami co do jakości ustanowionymi w przepisach krajowych przyjętych na podstawie tej dyrektywy nie można nakładać na dostawcę paliw dodatkowych, przewidzianych przez normę krajową wymogów jakościowych w stosunku do wymogów jakościowych zawartych w tej dyrektywie?
- 2) Czy art. 1 pkt 6 i 11 dyrektywy 98/34 należy interpretować w ten sposób, że jeżeli obowiązuje przepis techniczny (w niniejszej sprawie rozporządzenie ministerialne przyjęte w drodze delegacji ustawowej), to stosowanie normy krajowej przyjętej w tej samej dziedzinie może mieć miejsce jedynie na zasadzie dobrowolności, to znaczy że ustawa nie może stanowić o obowiązkowym jej stosowaniu?

- 3) Czy norma krajowa spełnia ustanowiony w art. 1 pkt 6 dyrektywy 98/34 wymóg jej publicznego udostępnienia, jeżeli w chwili, w której w ocenie organów krajowych powinna zostać stosowana, nie była ona dostępna w języku krajowym?”.

### **W przedmiocie dopuszczalności wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym**

- 25 Regionalna dyrekcja ds. podatków w trakcie rozprawy zakwestionowała dopuszczalność wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym z tego powodu, że pytania prejudycjalne nie pozostają w związku z okolicznościami faktycznymi w postępowaniu głównym. Jej zdaniem decyzja zaskarżona do sądu odsyłającego dotyczy jedynie podatku akcyzowego, który nie został zapłacony, i nie sankcjonuje w szczególności naruszenia wymogów jakościowych dotyczących oleju napędowego.
- 26 Należy w tym zakresie przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem pytania dotyczące wykładni prawa Unii, z którymi zwrócił się sąd odsyłający w ramach stanu prawnego i faktycznego, za którego ustalenie jest on odpowiedzialny – przy czym prawidłowość tych ustaleń nie podlega ocenie przez Trybunał – korzystają z domniemania posiadania znaczenia dla sprawy. Odmowa wydania przez Trybunał orzeczenia w trybie prejudycjalnym, o które wnioskował sąd krajowy, jest możliwa tylko wtedy, gdy jest oczywiste, że wykładnia prawa Unii, o którą się zwrócono, nie ma żadnego związku z rzeczywistością lub przedmiotem sporu w postępowaniu głównym, gdy problem jest natury hipotetycznej bądź gdy Trybunał nie dysponuje informacjami w zakresie stanu faktycznego lub prawnego niezbędnymi do udzielenia użytecznej odpowiedzi na przedstawione mu pytania (zob. w szczególności wyroki: Budějovický Budvar, C-478/07, EU:C:2009:521, pkt 63; Zanotti, C-56/09, EU:C:2010:288, pkt 15, a także Melki i Abdeli, C-188/10 i C-189/10, EU:C:2010:363, pkt 27).
- 27 Tymczasem w niniejszej sprawie, nawet jeżeliby przyjąć, że decyzja zaskarżona do sądu odsyłającego nie miała bezpośrednio na celu ukarania naruszenia wymogów jakościowych dotyczących oleju napędowego, to jednak, jak stwierdziła regionalna dyrekcja ds. podatków, wyniki badania dotyczącego temperatury zapłonu pozwoliły w każdym razie na stwierdzenie, że G. Balázs sprzedawał paliwo, które podlega wyższemu podatkowi niż podatek mający zastosowanie do oleju napędowego.
- 28 W tych okolicznościach nie można twierdzić, że wykładnia prawa Unii wnioskowana przez sąd odsyłający nie pozostaje w żadnym oczywistym związku z przedmiotem postępowania głównego.
- 29 Z powyższego wynika, że wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym jest dopuszczalny.

### **W przedmiocie pytań prejudycjalnych**

#### *W przedmiocie pytania pierwszego*

- 30 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 4 ust. 1 i art. 5 dyrektywy 98/70 powinny być interpretowane w ten sposób, że sprzeciwiają się one temu, aby państwo członkowskie przewidziało w prawie krajowym dodatkowe wymogi jakościowe w stosunku do wymogów zawartych w tej dyrektywie w odniesieniu do sprzedaży olejów napędowych, takie jak sporny w postępowaniu głównym wymóg dotyczący temperatury zapłonu.
- 31 W celu udzielenia odpowiedzi na to pytanie tytułem wstępu należy zauważyć, po pierwsze, że zgodnie z art. 5 dyrektywy 98/70 żadne państwo członkowskie nie może zabraniać, ograniczać lub utrudniać wprowadzania do obrotu paliw zgodnych z jej wymogami.
- 32 Po drugie, z podstawy prawnej, na jakiej zostały oparte dyrektywa 98/70 oraz jej późniejsze modyfikacje, to znaczy, odpowiednio, art. 100A traktatu WE i art. 95 WE (obecnie art. 114 TFUE), zmierzających do harmonizacji przepisów prawa państw członkowskich w celu ustanowienia

i działania rynku wewnętrznego, a także z motywu 1 tej dyrektywy wynika, że ma ona celu zbliżanie przepisów państw członkowskich w celu usunięcia ewentualnych rozbieżności w dziedzinie specyfikacji mających zastosowanie do paliw.

- 33 Jak wynika to zarówno z treści art. 5 dyrektywy 98/70, jak i z zamierzonego przez nią celu, przewiduje ona w odniesieniu w szczególności do specyfikacji ustalonych w art. 4 ust. 1 tej dyrektywy w związku z jej załącznikami II i IV wymogi o charakterze wyczerpującym, od których państwa członkowskie nie mogą czynić wyjątków, chyba że pod ścisłymi warunkami przewidzianymi w art. 6 tej dyrektywy.
- 34 Niemniej jednak, jak podniosła rzecznik generalna w pkt 39–47 opinii, stwierdzenie dokonane w poprzednim punkcie zachowuje swą ważność jedynie w obrębie zakresu zastosowania *ratione materiae* dyrektywy 98/70, to znaczy jedynie w kwestii specyfikacji technicznych dotyczących paliw, które dyrektywa ta zamierza zharmonizować.
- 35 W rzeczywistości bowiem z art. 1 tej dyrektywy, który określa jej zakres zastosowania, wynika, że dyrektywa ta dotyczy specyfikacji technicznych mających zastosowanie do odnośnych paliw w celu ochrony zdrowia i środowiska.
- 36 Zgodnie z tym celem dyrektywy 98/70 specyfikacje przewidziane w załącznikach I–IV do tej dyrektywy zostały określone jako „specyfikacje środowiskowe”.
- 37 Ponadto system wyjątków przewidziany w art. 6 wspomnianej dyrektywy dotyczy wyłącznie przyjęcia bardziej surowych specyfikacji środowiskowych niż te, które zostały w niej przewidziane, to znaczy, jak wynika z ust. 1 tego artykułu, takich specyfikacji, które chronią „zdrowi[e] ludności w określonej aglomeracji lub środowisk[o] w określonej strefie ekologicznie wrażliwej”.
- 38 Z powyższego wynika, że dyrektywa 98/70 nie ma na celu zharmonizowania wszystkich wymogów jakościowych lub specyfikacji technicznych, które mogą mieć zastosowanie do przewidzianych w niej paliw, a w konsekwencji zakazania państwom członkowskim przewidywania ograniczeń lub wyjątków w tym zakresie, lecz obejmuje ona jedynie specyfikacje techniczne dotyczące paliw o zakresie środowiskowym w rozumieniu wspomnianej dyrektywy, to znaczy takie, które opierają się na względach zdrowotnych i środowiskowych.
- 39 Tymczasem jeżeli chodzi o sporną w postępowaniu głównym specyfikację temperatury zapłonu oleju napędowego, należy stwierdzić, że zarówno z definicji technicznej tego parametru, która została przytoczona w pkt 12 niniejszego wyroku, jak i z twierdzeń stron w postępowaniu głównym przedstawionych na rozprawie wynika, że specyfikacja ta służy zasadniczo zapewnieniu bezpieczeństwa oleju napędowego jako produktu, a także że ma ona znaczenie dla funkcjonowania i ochrony silników pojazdów samochodowych. W ten sposób ustalenie temperatury zapłonu ma na celu ponadto ochronę konsumentów przed szkodami, jakie mogłyby zostać wyrządzone ich pojazdom.
- 40 W związku z tym dyrektywa 98/70, a w szczególności jej art. 5, nie ma zastosowania do specyfikacji takiej jak sporna w postępowaniu głównym temperatura zapłonu, a tym samym nie może ona stać na przeszkodzie temu, by państwa członkowskie poddawały wprowadzenie do obrotu oleju napędowego takiemu wymogowi, ponieważ nie stanowi ona specyfikacji technicznej dotyczącej zdrowia lub środowiska w rozumieniu tej dyrektywy.
- 41 Ponadto należy stwierdzić, że motyw 31 dyrektywy 2009/30 wyraźnie wzywa do dostosowania normy EN 590:2004 oraz do „ustanowi[enia] limit[ów] dla parametrów technicznych nieobjętych tym załącznikiem [IV do dyrektywy 98/70]”, w tym temperatury zapłonu, co potwierdza fakt, że dyrektywa ta nie stanowi przeszkody dla takiego rodzaju dodatkowych parametrów.



- 42 O ile specyfikacja sporna w postępowaniu głównym nie należy w związku z tym do dziedziny zharmonizowanej przez dyrektywę 98/70, to jednak należy przypomnieć, po pierwsze, że z orzecznictwa Trybunału wynika, iż państwo członkowskie może uzależnić dopuszczenie do obrotu na swoim terytorium produktu nieobjętego przez zharmonizowane specyfikacje techniczne lub specyfikacje techniczne uznane na poziomie Unii jedynie od wymogów, które są zgodne z obowiązkami wynikającymi z traktatu TFUE, w szczególności w niniejszej sprawie z ustanowioną w art. 34 TFUE i art. 36 TFUE zasadą swobodnego przepływu towarów (zob. podobnie wyroki: Komisja/Portugalia, C-432/03, EU:C:2005:669, pkt 35; Lidl Magyarország, C-132/08, EU:C:2009:281, pkt 45).
- 43 Po drugie, trzeba zauważyć, że zgodnie z art. 8 dyrektywy 98/34 do państw członkowskich należy, w celu umożliwienia kontroli prewencyjnej w świetle przepisów dotyczących swobodnego przepływu towarów, w szczególności w zakresie uzasadnienia przeszkód, jakie mogą powstać w tym względzie, poinformowanie Komisji przed ich wejściem w życie o projektach przepisów lub środków, na podstawie których specyfikacjom technicznym zostaje przyznany wiążący charakter (zob. podobnie wyroki: Sandström, C-433/05, EU:C:2010:184, pkt 42; a także Belgische Petroleum Unie i in., C-26/11, EU:C:2013:44, pkt 49, 50).
- 44 Z uwagi na powyższe rozważania na pytanie pierwsze trzeba odpowiedzieć, iż art. 4 ust. 1 i art. 5 dyrektywy 98/70 należy interpretować w ten sposób, że nie sprzeciwiają się one temu, aby państwo członkowskie przewidziało w prawie krajowym dodatkowe wymogi jakościowe w stosunku do wymogów zawartych w tej dyrektywie w celu sprzedaży oleju napędowego, takie jak sporny w postępowaniu głównym wymóg dotyczący temperatury zapłonu, ponieważ nie chodzi o specyfikację techniczną olejów napędowych dotyczącą ochrony zdrowia i środowiska w rozumieniu wspomnianej dyrektywy.

*W przedmiocie pytania drugiego*

- 45 Tytułem wstępu należy zauważyć, że z postanowienia odsyłającego wynika, iż węgierska norma MSZ EN 590:2009 przewidująca sporną w postępowaniu głównym specyfikację dotyczącą temperatury zapłonu oleju napędowego i mająca na celu transpozycję europejskiej normy EN 590:2009 stała się obowiązkowa w prawie węgierskim na podstawie art. 110 ust. 13 ustawy o podatku akcyzowym.
- 46 W tym kontekście poprzez pytanie drugie sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 1 pkt 6 i 11 dyrektywy 98/34 powinien być interpretowany w ten sposób, że sprzeciwia się on temu, aby państwo członkowskie uczyniło normę krajową taką jak sporna w postępowaniu głównym węgierska norma MSZ EN 590:2009 obowiązkową.
- 47 W tym zakresie należy, po pierwsze, zauważyć, że nic nie wskazuje na to, by z art. 1 pkt 6 dyrektywy 98/34, który zawiera jedynie definicję tego, co stanowi między innymi normę europejską lub krajową w rozumieniu tej dyrektywy, ani też z pkt 11 tego artykułu, określającego pojęcie „przepisu technicznego”, nie wynikało, że prawodawca danego państwa członkowskiego nie może uczynić takiej normy w całości lub w części obowiązkową.
- 48 Po drugie, należy stwierdzić, że z treści art. 8 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy 98/34 wynika, iż norma europejska lub międzynarodowa może zostać uczyniona obowiązkową przez państwo członkowskie poprzez jej transpozycję do przepisu technicznego, mającego z definicji moc wiążącą. Jak stwierdziła rzecznik generalna w pkt 65 opinii, brak jest jakiegokolwiek powodu, aby przyjąć, że jest inaczej w przypadku normy krajowej, w szczególności wówczas, gdy tak jak w sprawie głównej, odpowiada ona normie europejskiej.

49 W tych okolicznościach na pytanie drugie należy odpowiedzieć, iż art. 1 pkt 6 i 11 dyrektywy 98/34 należy interpretować w ten sposób, że nie sprzeciwia się on temu, aby państwo członkowskie uczyniło normę krajową taką jak sporna w postępowaniu głównym węgierska norma MSZ EN 590:2009 obowiązkową.

*W przedmiocie pytania trzeciego*

50 Tytułem wstępu należy zauważyć, że z informacji dostarczonych przez sąd odsyłający wynika, że w chwili zaistnienia okoliczności faktycznych w postępowaniu głównym norma krajowa MSZ EN 590:2009 nie była dostępna w języku węgierskim, a jedynie w języku angielskim.

51 To w tym kontekście oraz z uwagi na wymóg powszechnego udostępnienia norm przewidziany w art. 1 pkt 6 dyrektywy 98/34 sąd odsyłający zmierza do ustalenia poprzez pytanie trzecie zasadniczo tego, czy przepis ten należy interpretować w ten sposób, iż wymaga on, aby norma krajowa w rozumieniu wspomnianego przepisu została udostępniona w języku urzędowym danego państwa członkowskiego.

52 W tym zakresie, o czym była już mowa w pkt 47 niniejszego wyroku, art. 1 pkt 6 dyrektywy 98/34 zawiera jedynie definicję tego, co stanowi normę w rozumieniu tej dyrektywy, ponieważ przepis ten ma na celu nie określenie ponadto jako takich wymogów dotyczących norm, a jedynie ustanowienie procedury informowania w dziedzinie norm i przepisów technicznych, a tym samym kontroli prewencyjnej w celu ochrony swobodnego przepływu towarów (zob. podobnie wyrok Belgische Petroleum Unie i in., C-26/11, EU:C:2013:44, pkt 49).

53 W ten sposób, w braku jakichkolwiek wskazówek w tym zakresie we wspomnianej dyrektywie, z art. 1 pkt 6 tej dyrektywy nie można wywieść wymogu, zgodnie z którym należy dostępną w języku angielskim normę w rozumieniu tego przepisu uczynić dostępną w języku danego państwa członkowskiego.

54 Z uwagi na powyższe na pytanie trzecie trzeba odpowiedzieć, iż art. 1 pkt 6 dyrektywy 98/34 należy interpretować w ten sposób, że nie wymaga on, aby norma w rozumieniu tego przepisu została udostępniona w języku urzędowym danego państwa członkowskiego.

**W przedmiocie kosztów**

55 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (pierwsza izba) orzeka, co następuje:

- 1) Artykuł 4 ust. 1 i art. 5 dyrektywy 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 93/12/EWG, zmienionej przez rozporządzenie (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 września 2003 r., należy interpretować w ten sposób, że nie sprzeciwiają się one temu, aby państwo członkowskie przewidziało w prawie krajowym dodatkowe wymogi jakościowe w stosunku do wymogów zawartych w tej dyrektywie w celu sprzedaży oleju napędowego, takie jak sporny w postępowaniu głównym wymóg dotyczący temperatury zapłonu, ponieważ nie chodzi o specyfikację techniczną olejów napędowych dotyczącą ochrony zdrowia i środowiska w rozumieniu wspomnianej dyrektywy

- 2) **Artykuł 1 pkt 6 i 11 dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w dziedzinie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego, zmienionej dyrektywą Rady 2006 /96/WE z dnia 20 listopada 2006 r., należy interpretować w ten sposób, że nie sprzeciwia się on temu, aby państwo członkowskie uczyniło normę krajową taką jak sporna w postępowaniu głównym węgierska norma MSZ EN 590:2009 obowiązkową.**
- 3) **Artykuł 1 pkt 6 dyrektywy 98/34, zmienionej dyrektywą 2006/96, należy interpretować w ten sposób, że nie wymaga on, aby norma w rozumieniu tego przepisu została udostępniona w języku urzędowym danego państwa członkowskiego.**

Podpisy