

# Specifica tecnica nazionale che impone requisiti di qualità dei combustibili diesel supplementari rispetto al diritto dell'Unione

Corte di giustizia UE, Sez. I 15 ottobre 2015, in causa C 251/14 - Tizzano, pres.; Rodin, est.; Kokott, avv. gen. - György Balázs c. Nemzeti Adó- és Vámhivatal Dél-alföldi Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága.

**Ambiente - Qualità dei combustibili diesel - Specifica tecnica nazionale che impone requisiti di qualità supplementari rispetto al diritto dell'Unione.**

## Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli articoli 4, paragrafo 1, e 5 della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 ottobre 1998, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e recante modificazione della direttiva 93/12/CEE del Consiglio (GU L 350, pag. 58), come modificata dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 settembre 2003, (GU L 284, pag. 1; in prosieguo: la «direttiva 98/70»), nonché dell'articolo 1, punti 6 e 11, della direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (GU L 204, pag. 37), come modificata dalla direttiva 2006/96/CE del Consiglio, del 20 novembre 2006 (GU L 363, pag. 81; in prosieguo: la «direttiva 98/34»).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra il sig. Balász e la Nemzeti Adó- és Vámhivatal Dél-alföldi Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága (direzione regionale delle dogane e delle imposte di Dél-alföld, dipendente dall'amministrazione nazionale delle imposte e delle dogane; in prosieguo: la «direzione regionale delle imposte») in merito alla legittimità di una decisione amministrativa che gli ha inflitto, in particolare, un'ammenda tributaria per non aver versato i diritti di accisa dovuti sulle sue riserve di combustibile diesel.

## Contesto normativo

### *Il diritto dell'Unione*

La direttiva 98/70

3 L'articolo 1 della direttiva 98/70, intitolato «Ambito di applicazione», così dispone:

«La presente direttiva stabilisce, per ragioni di tutela della salute e dell'ambiente, le specifiche tecniche relative ai carburanti da utilizzare nei veicoli con motore ad accensione comandata e motore ad accensione per compressione (diesel)».

4 L'articolo 4 di tale direttiva, intitolato «Combustibile diesel», recita, al suo paragrafo 1, lettera e):

«(...) gli Stati membri provvedono affinché al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2009 sul loro territorio venga commercializzato soltanto combustibile diesel conforme alle specifiche ecologiche di cui all'allegato IV, salvo per quanto riguarda il tenore di zolfo che deve essere di 10 mg/kg al massimo».

5 L'articolo 5 della suddetta direttiva, intitolato «Libera circolazione», così dispone:

«Gli Stati membri non possono vietare, limitare o impedire l'immissione sul mercato di combustibili conformi alle prescrizioni della presente direttiva».

6 L'articolo 6 di tale stessa direttiva, intitolato «Commercializzazione di combustibili conformi a specifiche ecologiche più severe», recita:

«1. In deroga agli articoli 3, 4 e 5 e a norma dell'articolo 95, paragrafo 10, del trattato, uno Stato membro può adottare misure affinché in determinate zone, situate nel suo territorio, i carburanti possano essere commercializzati soltanto se conformi a specifiche ecologiche più severe di quelle previste nella presente direttiva per tutto il parco veicoli o parte di esso, al fine di tutelare, in detto Stato membro, la salute della popolazione in determinati agglomerati o l'ambiente in determinate zone critiche sotto il profilo ecologico o ambientale, nel caso in cui l'inquinamento atmosferico o delle acque freatiche costituisca o possa presumibilmente costituire un problema serio e ricorrente per la salute umana o per l'ambiente.

2. Lo Stato membro che intenda avvalersi della deroga di cui al paragrafo 1 deve presentare previamente alla Commissione la sua domanda, compresa la relativa motivazione. Quest'ultima comprende le prove che la deroga rispetta il principio di proporzionalità e non ostacolerà la libera circolazione delle persone e delle merci.

(...)».

7 Nell'allegato IV della direttiva 98/70 sono previste le specifiche ecologiche applicabili ai combustibili disponibili sul mercato destinati ai veicoli con motore ad accensione per compressione. In tale allegato sono previsti dei valori limite per i seguenti parametri: numero di cetano, densità a 15°C, distillazione, idrocarburi aromatici policiclici e tenore di zolfo.

La direttiva 2009/30/CE

8 Il considerando 31 della direttiva 2009/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE (GU L 140, pag. 88), recita:

«È opportuno modificare l'allegato IV della direttiva 98/70/CE al fine di consentire l'immissione sul mercato di diesel con un tenore di biocarburanti superiore ("B7") a quello previsto dalla norma EN 590:2004 ("B5"). Tale norma dovrebbe essere aggiornata di conseguenza e dovrebbero essere fissati valori limite per parametri tecnici non contemplati da tale allegato, quali stabilità all'ossidazione, punto d'infiammabilità, residuo di carbonio, tenore di ceneri, tenore di acqua, contaminazione totale, corrosività su lamina di rame, viscosità, viscosità cinematica, punto di nebbia, temperatura limite di filtrabilità, tenore di fosforo, indice di acidità, perossidi, variazione dell'indice di acidità, pulizia iniettori e aggiunta di additivi per stabilità».

La direttiva 98/34

9 L'articolo 1 della direttiva 98/34 recita:

«Ai sensi della presente direttiva si intende per:

(...)

3) "specificazione tecnica": una specificazione che figura in un documento che definisce le caratteristiche richieste di un prodotto, quali i livelli di qualità o di proprietà di utilizzazione, la sicurezza, le dimensioni, comprese le prescrizioni applicabili al prodotto per quanto riguarda la denominazione di vendita, la terminologia, i simboli, le prove ed i metodi di prova, l'imballaggio, la marcatura e l'etichettatura, nonché le procedure di valutazione della conformità;

(...)

6) "norma": una specificazione tecnica approvata da un organismo riconosciuto ad attività normativa, per applicazione ripetuta o continua, la cui osservazione non sia obbligatoria, e che appartenga ad una delle seguenti categorie:

(...)

– norma europea: norma che è adottata da un organismo europeo di normalizzazione e che viene messa a disposizione del pubblico;

– norma nazionale: norma che è adottata da un organismo nazionale di normalizzazione e che viene messa a disposizione del pubblico;

(...)

11) "regola tecnica": una specificazione tecnica o altro requisito o una regola relativa ai servizi, comprese le disposizioni amministrative che ad esse si applicano, la cui osservanza è obbligatoria, de jure o de facto, per la commercializzazione, la prestazione di servizi, lo stabilimento di un fornitore di servizi o l'utilizzo degli stessi in uno Stato membro o in una parte importante di esso, nonché (...) le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri che vietano la fabbricazione, l'importazione, la commercializzazione o l'utilizzo di un prodotto oppure la prestazione o l'utilizzo di un servizio o lo stabilimento come fornitore di servizi.

Costituiscono in particolare regole tecniche de facto:

– le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative di uno Stato membro che fanno riferimento o a specificazioni tecniche (...) e la cui osservanza conferisce una presunzione di conformità alle prescrizioni fissate dalle suddette disposizioni legislative, regolamentari o amministrative;

(...))».

10 L'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, di tale direttiva recita:

«Fatto salvo l'articolo 10, gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione ogni progetto di regola tecnica, salvo che si tratti del semplice recepimento integrale di una norma internazionale e europea, nel qual caso è sufficiente una semplice informazione sulla norma stessa. Essi le comunicano brevemente anche i motivi che rendono necessario adottare tale regola tecnica a meno che non risultino già dal progetto».

Le norme europee

11 Come risulta dall'allegato I del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 316, pag. 12), il Comitato europeo di normazione è riconosciuto dall'Unione europea come organizzazione europea di normazione.

12 Il Comitato europeo di normazione ha emanato, per la prima volta, una norma per i combustibili diesel europei, ossia la norma EN 590:1993, che indicava per tali combustibili, in particolare, in almeno 55°C il punto d'infiammabilità ammesso, che designa la temperatura più bassa al raggiungimento della quale evapora una quantità di combustibile sufficiente per permettere che si possa formare con l'aria una miscela gassosa che si infiamma al contatto con una fonte esterna di calore. Tale valore è stato fissato in modo corrispondente anche nelle norme in seguito subentrate EN 590:1999, EN 590:2009 e EN 590:2013.

*Il diritto ungherese*

Il decreto ministeriale 20/2008 e la norma ungherese MSZ EN 590:2009

13 Alla data dei fatti del procedimento principale, i requisiti qualitativi relativi al gasolio erano fissati dal decreto ministeriale 20/2008 del ministro dei Trasporti, delle Telecomunicazioni e dell'Energia, del 22 agosto 2008, relativo ai requisiti qualitativi dei carburanti. Tale decreto, diretto a trasporre, in particolare, la direttiva 98/70, non conteneva alcuna esigenza quanto al punto d'infiammabilità dei combustibili diesel.

14 Al contrario, la norma ungherese MSZ EN 590:2009, diretta a trasporre la norma europea EN 590:2009, comprendeva una siffatta esigenza relativa al punto d'infiammabilità del combustibile diesel.

La legge XXVIII del 1995 sulla normalizzazione nazionale

15 L'articolo 3, lettere c) e h), della legge XXVIII del 1995, sulla normalizzazione nazionale, recita:

«I seguenti principi fondamentali sono applicabili nella normalizzazione nazionale:

(...)

c) il carattere facoltativo della partecipazione alla normalizzazione nazionale, da un lato, e dell'applicazione delle norme nazionali, dall'altro,

(...)

h) l'adeguamento alla normalizzazione internazionale ed europea».

16 L'articolo 6, paragrafo 1, della suddetta legge enuncia quanto segue:

«L'applicazione della norma nazionale è facoltativa».

17 L'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), della stessa legge dispone:

«I compiti dell'Ufficio ungherese di normalizzazione comprendono:

(...)

b) la pubblicazione delle norme europee come norme nazionali, conformemente ai relativi compiti di armonizzazione e ai termini fissati agli organismi nazionali da parte delle organizzazioni europee di normalizzazione».

La legge sulle accise

18 L'articolo 110, paragrafo 13, della legge CXXVII del 2003, relativa alle accise e alla normativa specifica sulla commercializzazione di prodotti soggetti ad accisa (in prosieguo: la «legge sulle accise»), così dispone:

«(...) Dai serbatoi di stoccaggio di altre stazioni di servizio [diverse dalle stazioni di servizio che effettuano operazioni di rifornimento degli aeromobili] possono essere immessi in vendita soltanto, ed esclusivamente attraverso i distributori, (...) il gasolio compreso nella voce tariffaria 2710 19 41 e il combustibile per riscaldamento compreso nelle voci tariffarie 2710 19 41 e 2710 19 45, che siano conformi alla normativa ungherese vigente, nonché (...) il biodiesel e l'etanolo E85, che siano conformi alla normativa ungherese vigente (...)».

### **Procedimento principale e questioni pregiudiziali**

19 Il 5 ottobre 2009, i depositi di combustibile diesel del sig. Balász sono stati sottoposti a un controllo fiscale ai sensi della normativa sulle accise.

20 Dall'analisi di un campione prelevato in tale occasione, è risultato che il punto d'infiammabilità del combustibile diesel non era conforme alle disposizioni della norma ungherese MSZ EN 590:2009. Esso risultava infatti pari a 44 °C, invece dei 55 °C ammessi da tale norma.

21 A Kiskőrös (Ungheria), la sezione locale della direzione provinciale delle dogane e delle imposte di Bács Kiskun, dipendente dall'amministrazione nazionale delle imposte e delle dogane, con provvedimento del 21 marzo 2013, ha accertato in capo a György Balász una violazione della legge sulle accise, ingiungendogli il pagamento di una sanzione pecuniaria di HUF 4 418 080 (EUR 14 138 circa), oltre ad accise per HUF 883 616 (EUR 2 828 circa) e onorari per perizie nella misura di HUF 58 900 (EUR 189 circa). La direzione regionale delle dogane e delle imposte ha confermato la suddetta decisione il 13 giugno 2013.

22 Il sig. Balász contesta tale decisione dinanzi al Kecskeméti Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (tribunale amministrativo e del lavoro di Kecskemét) facendo valere, in particolare, la direttiva 98/34 nonché la legge XXVIII del 1995, sulla normalizzazione nazionale, secondo le quali l'applicazione di una norma nazionale come la norma ungherese MSZ EN 590:2009, sarebbe facoltativa.

23 Il giudice del rinvio osserva, inoltre, che tale norma non era disponibile in ungherese al momento del controllo tributario di cui trattasi nel procedimento principale.

24 Alla luce di quanto sopra, il Kecskeméti Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (tribunale amministrativo e del lavoro di Kecskemét) ha deciso di sospendere il giudizio e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se gli articoli 4, paragrafo 1, e 5 della direttiva 98/70 debbano essere interpretati nel senso che, oltre ai requisiti qualitativi stabiliti dalla normativa nazionale adottata sulla base di detta direttiva, una diversa normativa nazionale non possa imporre al fornitore di combustibile dei requisiti qualitativi previsti da una norma nazionale e che integrano quelli stabiliti dalla direttiva stessa.

2) Se l'articolo 1, punti da 6 a 11, della direttiva [98/34] debba essere interpretato nel senso che, qualora sia in vigore una regola tecnica (nel caso in esame un decreto ministeriale adottato in forza di un'autorizzazione legislativa), l'applicazione di una norma nazionale adottata nello stesso ambito può essere solo facoltativa e, di conseguenza, la legge non può disporre l'applicazione obbligatoria della stessa.

3) Se soddisfi il criterio della norma nazionale che viene messa a disposizione del pubblico, di cui all'[articolo 1], punto 6, della direttiva [98/34], una norma che, nel momento in cui, secondo l'autorità amministrativa competente, avrebbe dovuto applicarsi, non era disponibile nella lingua nazionale».

### **Sulla ricevibilità della domanda di pronuncia pregiudiziale**

25 In udienza, la direzione regionale delle imposte ha contestato la ricevibilità della domanda di pronuncia pregiudiziale in quanto le questioni pregiudiziali non hanno alcun collegamento con il procedimento principale. A suo avviso, con la decisione impugnata sarebbe stato chiesto unicamente il pagamento di accise non versate e non sarebbe stata invece sanzionata una violazione delle esigenze qualitative riguardanti il combustibile diesel.

26 Occorre, a tale riguardo, ricordare che, secondo una costante giurisprudenza, le questioni relative all'interpretazione del diritto dell'Unione sottoposte dal giudice nazionale nel contesto di diritto e di fatto che egli individua sotto la propria responsabilità, del quale non spetta alla Corte verificare l'esattezza, godono di una presunzione di rilevanza. Il rifiuto della Corte di statuire su una questione pregiudiziale sollevata da un giudice nazionale è possibile solo qualora risulti manifestamente che la richiesta interpretazione del diritto dell'Unione non ha alcuna relazione con la realtà o con l'oggetto del procedimento principale, qualora il problema sia di natura ipotetica oppure qualora la Corte non disponga degli elementi di fatto o di diritto necessari per fornire una soluzione utile alle questioni che le sono sottoposte (v., in particolare, sentenze *Budějovický Budvar*, C 478/07, EU:C:2009:521, punto 63; *Zanotti*, C 56/09, EU:C:2010:288, punto 15, nonché *Melki e Abdeli*, C 188/10 e C 189/10, EU:C:2010:363, punto 27).

27 Orbene, nel caso di specie, anche supponendo che la decisione contestata dinanzi al giudice del rinvio non abbia direttamente ad oggetto la sanzione di violazioni delle esigenze qualitative riguardanti i combustibili diesel, ciò non toglie, come ha rilevato la direzione regionale delle imposte, che i risultati dell'esame relativo al punto d'infiammabilità hanno, in ogni caso, permesso di constatare che il sig. Balász aveva venduto un combustibile soggetto ad un'imposta più elevata di quella applicabile ai combustibili diesel.

28 Di conseguenza, non si può sostenere che l'interpretazione del diritto dell'Unione richiesta dal giudice del rinvio non ha alcuna relazione con la realtà o con l'oggetto del procedimento principale.

29 Ne consegue che la domanda di pronuncia pregiudiziale è ricevibile.

### **Sulle questioni pregiudiziali**

#### *Sulla prima questione*

30 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, sostanzialmente, se gli articoli 4, paragrafo 1, e 5 della direttiva 98/70 debbano essere interpretati nel senso che ostano a che uno Stato membro preveda, nel proprio ordinamento nazionale, requisiti qualitativi aggiuntivi, rispetto a quelli contenuti in tale direttiva, per la commercializzazione di combustibili diesel, come quelli riguardanti il punto d'infiammabilità, di cui trattasi nel procedimento principale.

31 Per rispondere a tale questione, occorre, in limine, rilevare, da un lato, che ai sensi dell'articolo 5 della direttiva 98/70, gli Stati membri non possono vietare, limitare o impedire l'immissione sul mercato di combustibili conformi alle prescrizioni di tale direttiva.

32 Dall'altro, risulta dalla base giuridica su cui si fondano la direttiva 98/70 e le sue successive modifiche, ovvero, rispettivamente, l'articolo 100 A del Trattato CE e l'articolo 95 CE (divenuto articolo 114 TFUE), riguardanti l'armonizzazione delle normative degli Stati membri in vista dell'instaurazione e del funzionamento del mercato interno, nonché del considerando 1 di tale direttiva, che quest'ultima ha l'obiettivo di ravvicinare le disposizioni degli Stati membri al fine di eliminare eventuali disparità in materia di specifiche applicabili ai combustibili.

33 Infatti, emerge tanto dal tenore letterale dell'articolo 5 della direttiva 98/70 quanto dall'obiettivo di tale direttiva che quest'ultima mira, per quanto attiene, in particolare, alle specifiche fissate all'articolo 4, paragrafo 1, della suddetta direttiva, in combinato disposto con gli allegati II e IV di quest'ultima, ad imporre esigenze a carattere tassativo, alle quali gli Stati membri possono derogare solo alle rigorose condizioni previste all'articolo 6 della stessa direttiva.

34 Tuttavia, come rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi da 39 a 47 delle sue conclusioni, la constatazione di cui al punto precedente vale solo nei limiti dell'ambito di applicazione *ratione materiae* della direttiva 98/70, vale a dire purché si tratti di specifiche tecniche relative ai combustibili che tale direttiva intende armonizzare.

35 Risulta infatti dalla lettera dell'articolo 1 della suddetta direttiva, il quale definisce l'ambito di applicazione di quest'ultima, che essa riguarda le specifiche tecniche relative ai carburanti di cui trattasi ai fini della tutela della salute e dell'ambiente.

36 Conformemente a tale obiettivo della direttiva 98/70, le specifiche previste agli allegati da I a IV di tale direttiva sono denominate «specifiche ecologiche».

37 Inoltre, il regime di deroga previsto all'articolo 6 della suddetta direttiva riguarda soltanto l'adozione di specifiche ecologiche più rigorose di quelle previste da tale direttiva, ossia, come risulta dal paragrafo 1 di tale articolo, quelle che tutelano «la salute della popolazione in determinati agglomerati o l'ambiente in determinate zone critiche sotto il profilo ecologico o ambientale».

38 Ne consegue che la direttiva 98/70 non ha l'obiettivo di armonizzare tutti i requisiti qualitativi o le specifiche tecniche che potrebbero essere applicati ai combustibili di cui trattasi e, di conseguenza, vietare agli Stati membri di prevedere restrizioni o deroghe a tal proposito, bensì riguarda solo le specifiche tecniche relative ai combustibili che hanno un'incidenza ambientale ai sensi della suddetta direttiva, vale a dire quelle fondate su considerazioni di ordine sanitario e ambientale.

39 Orbene, per quanto riguarda la specifica del punto d'infiammabilità del combustibile diesel, di cui trattasi nel procedimento principale, è giocoforza constatare che risulta tanto dalla definizione tecnica di tale parametro, come riportata al punto 12 della presente sentenza, quanto dalle affermazioni fatte in udienza dalle parti nel procedimento principale, che tale specifica serve principalmente a garantire la sicurezza del combustibile diesel nella sua qualità di prodotto e riveste altresì un'importanza per il funzionamento e la protezione dei motori degli autoveicoli. In tal modo, la fissazione del punto d'infiammabilità è diretta anche a proteggere i consumatori dai danni che possono colpire i loro autoveicoli.

40 Di conseguenza, la direttiva 98/70, e in particolare il suo articolo 5, non sono applicabili a una specifica come quella del punto d'infiammabilità di cui trattasi nel procedimento principale e, pertanto, non possono ostare a che gli Stati membri sottopongano ad un siffatto requisito l'immissione sul mercato di combustibili diesel, nei limiti in cui tale requisito non rappresenta una specifica tecnica riguardante la salute e l'ambiente ai sensi di tale direttiva.

41 Occorre inoltre rilevare che il considerando 31 della direttiva 2009/30 invita espressamente ad adeguare la norma EN 590:2004 e a «[fissare] valori limite per parametri tecnici non contemplati da tale [allegato IV della direttiva 98/70]», tra i quali il punto d'infiammabilità, il che conferma il fatto che la suddetta direttiva non osta, a prima vista, a tale tipo di parametri aggiuntivi.

42 Sebbene, quindi, la specifica di cui trattasi nel procedimento principale non rientri nel settore armonizzato dalla direttiva 98/70, occorre rammentare, in primo luogo, che dalla giurisprudenza della Corte risulta che uno Stato membro può assoggettare l'immissione sul mercato nel suo territorio di un prodotto non rientrante in specificazioni tecniche armonizzate o riconosciute a livello dell'Unione solo a requisiti conformi agli obblighi che derivano dal TFUE, in particolare, nel caso di specie, al principio della libera circolazione delle merci sancito agli articoli 34 TFUE e 36 TFUE (v., in tal senso, sentenze Commissione/Portogallo, C 432/03, EU:C:2005:669, punto 35, e Lidl Magyarország, C 132/08, EU:C:2009:281, punto 45).

43 In secondo luogo, va rilevato che, conformemente all'articolo 8 della direttiva 98/34, spetta agli Stati membri, al fine di consentire un controllo preventivo alla luce delle disposizioni relative alla libera circolazione delle merci e, in particolare per quanto riguarda la giustificazione degli ostacoli che potrebbero essere creati a tal riguardo, comunicare alla Commissione, prima della loro entrata in vigore, i progetti di disposizioni che conferiscono carattere vincolante alle specifiche tecniche (v., in tal senso, sentenze Sandström, C 433/05, EU:C:2010:184, punto 42, nonché Belgische Petroleum Unie e a., C 26/11, EU:C:2013:44, punti 49 e 50).

44 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che gli articoli 4, paragrafo 1, e 5 della direttiva 98/70 devono essere interpretati nel senso che essi non ostano a che uno Stato membro preveda, nel proprio ordinamento nazionale, requisiti qualitativi aggiuntivi, rispetto a quelli contenuti in tale direttiva, per la commercializzazione di combustibili diesel, come quelli riguardanti il punto d'infiammabilità, di cui trattasi nel procedimento principale, atteso che non si tratta di una specifica tecnica dei combustibili diesel che riguarda la tutela della salute e dell'ambiente ai sensi della suddetta direttiva.

#### *Sulla seconda questione*

45 Occorre rilevare, in limine, che dalla decisione di rinvio risulta che la norma ungherese MSZ EN 590:2009, che prevede la specifica relativa al punto d'infiammabilità del combustibile diesel di cui trattasi nel procedimento principale e che è diretta a trasporre la norma europea EN 590:2009, è stata resa obbligatoria nell'ordinamento ungherese in forza dell'articolo 110, paragrafo 13, della legge sulle accise.

46 Di conseguenza, con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede, sostanzialmente, se l'articolo 1, punti 6 e 11, della direttiva 98/34 debba essere interpretato nel senso che esso osta a che uno Stato membro renda obbligatoria una norma nazionale come la norma ungherese MSZ EN 590:2009 di cui trattasi nel procedimento principale.

47 A tal riguardo, si deve osservare, in primo luogo, che nulla indica che dall'articolo 1, punto 6, della direttiva 98/34, il quale contiene solo una definizione di ciò che costituisce, segnatamente, una norma europea o nazionale ai sensi di tale direttiva, e dal punto 11 di tale articolo, il quale definisce la nozione di «regola tecnica», risulti che una siffatta norma non possa essere resa obbligatoria, in tutto o in parte, dal legislatore di uno Stato membro.

48 In secondo luogo, si deve rilevare che discende dalla lettera dell'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, della direttiva 98/34 che una norma europea o internazionale può essere resa obbligatoria da uno Stato membro che la trasponga in una regola tecnica avente, per definizione, un effetto vincolante. Come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 65 delle sue conclusioni, non vi è alcun motivo di supporre che sarebbe altrimenti per quanto riguarda una norma nazionale, segnatamente allorché, come nel procedimento principale, essa corrisponde a una norma europea.

49 Pertanto, occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 1, punti 6 e 11, della direttiva 98/34 deve essere interpretato nel senso che esso non osta a che uno Stato membro renda obbligatoria una norma nazionale come la norma ungherese MSZ EN 590:2009 di cui trattasi nel procedimento principale.

#### *Sulla terza questione*

50 In limine, occorre osservare che dalle informazioni fornite dal giudice del rinvio emerge che, al momento dei fatti del procedimento principale, la norma nazionale MSZ EN 590:2009 non era disponibile in ungherese, bensì solo in inglese.

51 Di conseguenza, e alla luce del criterio della messa a disposizione del pubblico delle norme, previsto all'articolo 1, punto 6, della direttiva 98/34, con la sua terza questione, il giudice del rinvio chiede, sostanzialmente, se tale disposizione debba essere interpretata nel senso che essa esige che una norma nazionale ai sensi della suddetta disposizione sia resa disponibile nella lingua ufficiale dello Stato membro di cui trattasi.

52 A tal riguardo, come già rilevato al punto 47 della presente sentenza, l'articolo 1, punto 6, della direttiva 98/34 comprende solo una definizione di ciò che costituisce una norma ai sensi di tale direttiva, atteso che, inoltre, tale disposizione non è diretta a prescrivere, in quanto tali, requisiti relativi alle norme, bensì a istituire una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche e, pertanto, un controllo preventivo al fine di proteggere la libera circolazione delle merci (v., in tal senso, sentenza *Belgische Petroleum Unie e a.*, C 26/11, EU:C:2013:44, punto 49).

53 Di conseguenza, in assenza di qualsiasi indicazione, a tal fine, nella suddetta direttiva, non può dedursi dall'articolo 1, punto 6, della stessa direttiva un'esigenza secondo la quale una norma ai sensi di tale disposizione, disponibile in inglese, debba essere resa disponibile nella lingua dello Stato membro di cui trattasi.

54 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla terza questione dichiarando che l'articolo 1, punto 6, della direttiva 98/34 deve essere interpretato nel senso che esso non esige che una norma ai sensi di tale disposizione sia resa disponibile nella lingua ufficiale dello Stato membro di cui trattasi.

### **Sulle spese**

55 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Prima Sezione) dichiara:

**1) Gli articoli 4, paragrafo 1, e 5 della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 ottobre 1998, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e recante modificazione della direttiva 93/12/CEE del Consiglio, come modificata dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 settembre 2003, devono essere interpretati nel senso che essi non ostano a che uno Stato membro preveda, nel proprio ordinamento nazionale, requisiti qualitativi aggiuntivi, rispetto a quelli contenuti in tale direttiva, per la commercializzazione di combustibili diesel, come quelli riguardanti il punto d'infiammabilità, di cui trattasi nel procedimento principale, atteso che non si tratta di una specifica tecnica dei combustibili diesel che riguarda la tutela della salute e dell'ambiente ai sensi della suddetta direttiva.**

**2) L'articolo 1, punti 6 e 11, della direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione, come modificata dalla direttiva 2006/96/CE del Consiglio, del 20 novembre 2006, deve essere interpretato nel senso che esso non osta a che uno Stato membro renda obbligatoria una norma nazionale come la norma ungherese MSZ EN 590:2009 di cui trattasi nel procedimento principale.**

**3) L'articolo 1, punto 6, della direttiva 98/34, come modificata dalla direttiva 2006/96, deve essere interpretato nel senso che esso non esige che una norma ai sensi di tale disposizione sia resa disponibile nella lingua ufficiale dello Stato membro di cui trattasi.**

*(Omissis)*