



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (četrti senat)

z dne 23. januarja 2014*

„Pomorski promet — Direktiva 1999/32/ES — Konvencija Marpol 73/78 — Priloga VI — Onesnaževanje zraka z ladij — Potniške ladje, ki opravljajo linijske prevoze — Potniške ladje za križarjenje — Največja vsebnost žvepla v gorivih za plovila — Veljavnost“

V zadevi C-537/11,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Tribunale di Genova (Italija) z odločbo z dne 18. junija 2011, ki je prispela na Sodišče 21. oktobra 2011, v postopku

Mattia Manzi,

Compagnia Naviera Orchestra

proti

Capitaneria di Porto di Genova,

ob udeležbi

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

SODIŠČE (četrti senat),

v sestavi L. Bay Larsen, predsednik senata, K. Lenaerts, podpredsednik Sodišča, v funkciji sodnika četrtega senata, M. Safjan, J. Malenovský (poročevalec), sodnika, in A. Prechal, sodnica,

generalna pravobranilka: J. Kokott,

sodna tajnica: A. Impellizzeri, administratorica,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 18. septembra 2013,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za M. Manzi in la Compagnia Naviera Orchestra A. Rossi in S. Dameri, odvetnika, po pooblastilu B. O'Connorja, solicitor,
- za italijansko vlado G. Palmieri, agentka, skupaj z G. Albenziom, avvocato dello Stato,
- za Evropski parlament I. Anagnostopolou, L. Visaggio in J. Rodrigues, agenti,

* Jezik postopka: italijanščina.

— za Svet Evropske unije K. Michoel, S. Barbagallo in M. Moore, agenti,

— za Evropsko komisijo S. Boelaert, S. Petrova, L. Pignataro-Nolin in L. Prete, agenti,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalne pravobranilke, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago členov 2, točka 3g in 4a(4) Direktive Sveta 1999/32/ES z dne 26. aprila 1999 o zmanjšanju deleža žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva, ki spreminja Direktivo 93/12/EGS (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 13, zvezek 24, str. 17), kakor je bila spremenjena z Direktivo 2005/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. julija 2005 (UL L 191, str. 59, v nadaljevanju: Direktiva 1999/32).
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med M. Manzijem in Compagnia Naviera Orchestra na eni strani ter Capitaneria di Porto di Genova (kapitanija pristanišča v Genovi (Italija)) na drugi glede upravne sankcije, ki jima je bila naložena zaradi kršitve največje vsebnosti žvepla v gorivih za plovila.

Pravni okvir

Mednarodno pravo

- 3 Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, podpisana v Londonu 2. novembra 1973 in dopolnjena s protokolom z dne 17. februarja 1978 (v nadaljevanju: Konvencija Marpol 73/78), določa pravila boja proti onesnaževanju morskega okolja.
- 4 S protokolom iz leta 1997, ki spreminja mednarodno konvencijo iz leta 1973 o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, kakor je bila spremenjena s protokolom iz leta 1978, podpisanim v Londonu 26. septembra 1997 (v nadaljevanju: protokol iz leta 1997), je bila tej konvenciji dodana Priloga VI, naslovljena „Pravila za preprečevanje onesnaževanja zraka z ladij“ (v nadaljevanju: Priloga VI).
- 5 Med pogodbenicami protokola iz leta 1997 je 25 držav članic Evropske unije. Češka republika, Madžarska in Republika Avstrija niso pogodbenice tega protokola.
- 6 Na datum, ki je upošteven za spor o glavni stvari, je pravilo 14, točka 1, Priloge VI določalo, da zunaj območij nadzora nad emisijami SO_x vsebnost žvepla v gorivih za plovila ne sme presegati 4,5 % mase.

Pravo Unije

- 7 V uvodnih izjavah 1, 3 in 8 Direktive 1999/32 je navedeno:

„(1) ker so cilji in načela okoljske politike Skupnosti [...] usmerjeni zlasti k zagotavljanju učinkovitega varstva vseh ljudi pred znanimi tveganji zaradi emisij žveplovega dioksida in k varovanju okolja, tako da se preprečuje odlaganje žvepla, ki presega kritične obremenitve in ravni;

[...]

(3) ker emisije žveplovega dioksida pomembno prispevajo k problemu zakisljevanja v Skupnosti; ker ima žveplov dioksid tudi neposreden učinek na zdravje ljudi in okolje;

[...]

(8) ker je že desetletja znano, da je žveplo, ki se v majhnih količinah naravno pojavlja v nafti in premogu, prevladujoči vir emisij žveplovega dioksida, ki so eden od glavnih razlogov za ‚kisli dež‘ in eden od glavnih vzrokov onesnaženosti zraka v mnogih urbanih in industrijskih območjih“.

8 Člen 1(1) te direktive določa:

„Namen te direktive je zmanjšati emisije žveplovega dioksida, ki nastanejo pri sežiganju nekaterih vrst tekočega goriva, in tako zmanjšati škodljive učinke takih emisij na človeka in okolje“.

9 Člen 2, točka 3f, navedene direktive določa, da za namene te direktive:

„*potniške ladje* pomenijo ladje, ki prevažajo več kot 12 potnikov, pri čemer je potnik vsaka oseba, razen:

(i) poveljnika ladje in članov posadke ali drugih oseb, ki so na kakršni koli podlagi na krovu zaposleni ali najeti v zvezi z obratovanjem ladje; in

(ii) otrok, mlajših od enega leta“.

10 Člen 2, točka 3g, Direktive 1999/32 določa, da za namene te direktive:

„*linijski prevozi* pomenijo zaporedje plovb ladje med dvema ali več istimi pristanišči ali zaporedje plovb iz istega pristanišča in vanj brez vmesnih postankov:

i) v skladu z objavljenim voznim redom; ali

ii) ki so tako redne ali pogoste, da imajo prepoznaven vozni red“.

11 Člen 4a(4) navedene direktive določa:

„Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da [od 11. avgusta 2006] potniške ladje, ki opravljajo linijske prevoze v pristanišča Skupnosti ali iz njih, v njihovih teritorialnih vodah, izključnih ekonomskih conah in conah nadzora onesnaževanja ne uporabljajo goriv za plovila, če vsebnost žvepla teh goriv presega 1,5 % mase. Države članice so odgovorne za izvrševanje te zahteve vsaj na plovilih, ki plujejo pod njihovo zastavo in na plovilih, ki plujejo pod katero koli zastavo, ko so ta plovila v njihovih pristaniščih.“

Italijansko pravo

12 Določbe Direktive 1999/32, ki se nanašajo na največjo dovoljeno vsebnost žvepla v gorivih za plovila, so bile v italijansko nacionalno pravo prenesene s členoma 295 in 296 zakonske uredbe št. 152 z dne 3. aprila 2006 (redni dodatek h GURI št. 88 z dne 14. aprila 2006), kakor je bila med drugim spremenjena z zakonsko uredbo št. 205 z dne 6. novembra 2007 o izvajanju Direktive 2005/33/ES o spremembi Direktive 1999/32/ES v delu, v katerem se nanaša na vsebnost žvepla v gorivih za plovila (redni dodatek h GURI št. 261 z dne 9. novembra 2007, v nadaljevanju: zakonska uredba št. 152/2006).

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

- 13 Capitaneria di Porto di Genova je 13. julija 2008 v pristanišču v Genovi ugotovila, da je potniška ladja za križarjenje MSC Orchestra, ki je plula pod panamsko zastavo, uporabljala goriva za plovila, katerih vsebnost žvepla je presegala 1,5 % mase.
- 14 Capitaneria di Porto di Genova je s sklepom-odredbo št. 166/2010 M. Manziju kot poveljniku ladje solidarno z družbo Compagnia Naviera Orchestra kot lastnici ladje naložila upravno sankcijo zaradi kršitve členov 295 in 296 zakonske uredbe št. 152/2006.
- 15 M. Manzi in družba Compagnia Naviera Orchestra sta zoper ta sklep-odredbo vložila pritožbo in trdila:
- da Direktiva 1999/32 nasprotuje Prilogi VI glede največje vsebnosti žvepla v gorivih za plovila;
 - da MSC Orchestra kot ladja, ki pluje pod zastavo države podpisnice konvencije Marpol 73/78 in protokola iz leta 1997, lahko uporablja gorivo z vsebnostjo žvepla, ki ne presega 4,5 % mase, kadar je v pristanišču druge države podpisnice tega protokola, v obravnavanem primeru Italijanske republike, in
 - da se člen 4a(4) Direktive 1999/32 in posledično zakonska uredba št. 152/2006, s katero je prenesena ta določba, uporabljata le za ladje, ki opravljajo „linijske prevoze“, kar je kategorija, v katero potniške ladje za križarjenje ne spadajo.
- 16 V teh okoliščinah je Tribunale di Genova prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:
- „1. Ali je treba člen 4a [Direktive 1999/32/ES], ki je bila sprejeta tudi ob upoštevanju začetka veljavnosti [Priloge VI] v skladu z mednarodnim načelom dobre vere in načelom lojalnega sodelovanja med Skupnostjo in državami članicami razlagati tako, da se omejitev 1,5 % mase žvepla v gorivu za plovila, ki je določena v tem členu, ne uporablja za ladje, ki plujejo pod zastavo države nečlanice [Unije], ki je pogodbenica Konvencije MARPOL 73/78, tudi če so te v pristanišču države članice, ki je prav tako pogodbenica [Priloge VI]?
 2. Če člena 4a [Direktive 1999/32/ES] ni treba razlagati v smislu iz prvega vprašanja, ali je ta člen v delu, v katerem določa omejitev 1,5 % mase vsebnosti žvepla v gorivu, ki ga uporabljajo potniške ladje, ki opravljajo linijski prevoz iz ali do pristanišča Skupnosti, čeprav plujejo pod zastavo države nečlanice [Unije], ki je pogodbenica [Priloge VI], na podlagi katere se zunaj [območij nadzora nad emisijami SOx] uporablja omejitev 4,5 % mase žvepla, nezakonit, ker nasprotuje mednarodnemu pravnemu načelu *pacta sunt servanda* ter načelu lojalnega sodelovanja med Skupnostjo in državami članicami, tako da od držav članic, ki so ratificirale in sklenile Prilogo VI, zahteva, da ne izpolnjujejo obveznosti do drugih držav pogodbenic [Priloge VI]?
 3. Ali je treba pojem ‚linijski prevoz‘ iz člena 2, točka 3g, Direktive 1999/32/ES, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2005/33/ES, razlagati tako, da se za ladje, ki opravljajo ‚linijski prevoz‘, štejejo tudi potniške ladje za križarjenje?“

Vprašanja za predhodno odločanje

Tretje vprašanje

- 17 Predložitveno sodišče s tretjim vprašanjem, ki ga je treba najprej obravnavati, v bistvu sprašuje, ali potniška ladja za križarjenje, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, spada na področje uporabe člena 4a(4) Direktive 1999/32 ob upoštevanju merila „linijskih prevozov“, kakor je določeno v členu 2, točka 3g, te direktive.
- 18 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da morajo potniške ladje za križarjenje, da bi zanje veljala ureditev iz člena 4a(4) Direktive 1999/32, izpolnjevati merilo v zvezi z „linijskimi prevozi“ iz člena 2, točka 3g, te direktive, ki je določba, ki velja za potniške ladje. Ni namreč sporno, da potniške ladje za križarjenje spadajo v zadnjenavedeno kategorijo plovil.
- 19 V skladu s prvim pogojem navedene določbe potniška ladja zagotavlja linijske prevoze, če opravlja ali „zaporedje plovb ladje med dvema ali več istimi pristanišči“ ali „zaporedje plovb iz istega pristanišča in vanj brez vmesnih postankov“.
- 20 Potniška ladja za križarjenje torej izpolnjuje ta prvi pogoj, če opravlja križarjenja, ki se končajo v pristanišču njenega izplutja brez vmesnih postankov.
- 21 Za ugotovitev, ali lahko potniška ladja za križarjenje v položajih, ki niso tisti, ki so navedeni v prejšnji točki, izpolni navedeni prvi pogoj, je treba presoditi, ali se lahko šteje, da taka ladja opravlja zaporedje plovb „med dvema ali več istimi pristanišči“.
- 22 Tožeči stranki v postopku v glavni stvari trdita, prvič, da potniška ladja za križarjenje, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, ne zagotavlja „prometa“. Potniki teh ladij naj namreč ne bi plačali pavšala za prevoz od ene točke do druge, temveč naj bi to storili s širšim turističnim namenom, pri čemer opravljena storitev zajema tudi razvedrilo teh oseb.
- 23 Toda, taka razlaga pojma „promet“ iz člena 2, točka 3g Direktive 1999/32 ni dopustna.
- 24 Opozoriti je namreč treba, da potniške ladje za križarjenje prevažajo potnike iz enega pristanišča v drugo, da bi ti lahko obiskali ta pristanišča in druge kraje v bližini. Ker zakonodajalec Unije nikakor ni natančneje določil ciljev, zaradi katerih se nek prevoz opravi, iz tega sledi, da ti cilji niso upoštevni za namene člena 2, točka 3g, Direktive 1999/32. Tako je treba zaporedje plovb s turističnim namenom šteti za promet v smislu te določbe.
- 25 Ker je namen te direktive prispevanje k varovanju zdravja ljudi in okolja z zmanjšanjem emisij žveplovega dioksida, vključno s tistimi, ki nastanejo med pomorskim prometom, te ugotovitve ne omajajo okoliščina, da potniki potniških ladij za križarjenje med plovbami prejmejo dodatne storitve, kot so nastanitve, gostinske storitve in razvedrilo.
- 26 Tožeči stranki v postopku v glavni stvari trdita, drugič, da ladja, kakršna je ta v sporu, o katerem odloča predložitveno sodišče, ne opravlja plovb „med dvema ali več istimi pristanišči“, ker je, prvič, pristanišče izplutja tudi namembno pristanišče, in ker se, drugič, pogosto postanki, ki so predvideni na potovanju, ne opravijo, medtem ko nasprotno postanki, ki niso bili predvideni na tem potovanju, zaradi turističnih zahtev potnikov niso izključeni.
- 27 Take razlage ni mogoče sprejeti.

- 28 Za izpolnitev merila v zvezi s „plovbami med dvema ali več istimi pristanišči“, ki je merilo, značilno za prevoz s postanki, mora biti plovba določene potniške ladje za križarjenje vezana na vsaj dve „isti pristanišči“. Toda križarjenje, ki povezuje dve ali več pristanišč, je treba šteti za prevoz med dvema „istima pristaniščema“.
- 29 Seznam pristanišč, naveden v potovalnem načrtu vseh tipskih križarjenj namreč nujno zajema vsaj dve pristanišči, ki se jima ni mogoče izogniti, in sicer pristanišče izplutja in namembno pristanišče. Prevoz se tako opravi med tema „istima pristaniščema“, in to tudi, ko se prevoz konča v pristanišču izplutja.
- 30 Poleg tega je treba poudariti, da je ta razlaga podprta s ciljem Direktive 1999/32, kakor je navedeno v točki 25 te sodbe. Okoliščina, da se potniške ladje za križarjenje vrnejo v pristanišče izplutja, namreč ne more spremeniti stopnje njihovih emisij žveplovega dioksida.
- 31 Zato v primeru obstoja postankov vprašanje, ali nekateri postanki, ki so bili načrtovani ob nakupu pavšalnega potovanja, niso opravljeni, medtem ko se namesto njih opravijo drugi postanki, ki niso bili načrtovani, nima nobenega vpliva na pojem „promet“ v smislu člena 2, točka 3g, Direktive 1999/32.
- 32 Iz tega sledi, da potniška ladja za križarjenje, ki opravlja plovbe s postanki, ki povezujejo dve različni pristanišči, ali ki se končajo v pristanišču izplutja, zagotavlja promet med istima pristaniščema v smislu navedene določbe.
- 33 Potniška ladja za križarjenje mora v skladu z drugim pogojem, določenim v členu 2, točka 3g, Direktive 1999/32, ki je glede na prvi pogoj kumulativen, opravljati zaporedje plovb ali potovanj v skladu z objavljenim voznim redom ali ki so tako redna ali pogosta, da imajo prepoznaven vozni red.
- 34 Ta pogoj je zlasti izpolnjen, kadar pomorska družba javnosti ponudi seznam morskih plovb s potniško ladjo za križarjenje, katerih pogostost določajo zlasti zmožnosti te družbe in povpraševanje javnosti, na določene dneve in načeloma na določen čas prihoda in odhoda, zainteresirane osebe pa lahko prosto izberejo med različnimi ponudbami križarjenj te družbe.
- 35 Zato je treba na tretje vprašanje odgovoriti, da potniška ladja za križarjenje, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, spada na področje uporabe člena 4a(4) Direktive 1999/32 ob upoštevanju merila „linijskih prevozov“, kakor je določeno v členu 2, točka 3g, te direktive, če opravlja križarjenja z ali brez postankov, ki se končajo v pristanišču izplutja ali v drugem pristanišču, če so ta križarjenja organizirana z določeno pogostostjo, na določene dneve in načeloma na določen čas prihoda in odhoda, pri čemer imajo zainteresirane osebe možnost proste izbire med več ponujenimi križarjenji, kar pa mora preveriti predložitveno sodišče.

Drugo vprašanje

- 36 Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem v bistvu sprašuje Sodišče, ali je člen 4a(4) Direktive 1999/32 veljaven glede na načelo splošnega mednarodnega prava *pacta sunt servanda* in načelo lojalnega sodelovanja, navedeno v členu 4(3), prvi pododstavek, PEU, ker lahko ta določba navedene direktive vodi do kršitve Priloge VI ter do tega, da se tako države pogodbenice protokola iz leta 1997 prisili v kršitev obveznosti, ki so jim naložene v zvezi z drugimi pogodbenicami tega protokola.
- 37 Najprej je treba opozoriti, da veljavnosti člena 4a(4) Direktive 1999/32 ni mogoče presojati na podlagi Priloge VI, ker Unija ni pogodbenica stranka konvencije Marpol 73/78, vključno s Prilogo VI, in je ta ne zavezuje (glej po analogiji sodbo z dne 3. junija 2008 v zadevi Intertanko in drugi, C-308/06, ZOdl., str. I-4057, točki 47 in 52).

- 38 Prav tako veljavnosti navedenega člena 4a(4) ni mogoče presoati glede na načelo splošnega mednarodnega prava *pacta sunt servanda*, ker se to obvezujoče načelo uporablja zgolj za subjekte mednarodnega prava, ki so pogodbene stranke določenega mednarodnega sporazuma, in ki jih zato zavezuje.
- 39 Poleg tega se ne zdi, da Priloga VI odraža pravila mednarodnega običajnega prava, ki zavezujejo institucije Unije in so del pravnega reda Unije (glej v tem smislu sodbo z dne 25. februarja 2010 v zadevi Brita, C-386/08, ZOdl., str. I-1289, točka 42).
- 40 Nazadnje, ugotoviti je treba, da načel, navedenih v točkah od 47 do 52 zgoraj navedene sodbe Intertanko in drugi, na podlagi katerih veljavnosti Direktive 1999/32 ni mogoče preizkusiti glede na Prilogo VI, ni mogoče obiti s sklicevanjem na domnevno kršitev načela lojalnega sodelovanja, navedenega v členu 4(3), prvi pododstavek, PEU.
- 41 V teh okoliščinah je treba na drugo vprašanje odgovoriti, da veljavnosti člena 4a(4) Direktive 1999/32 ni mogoče preizkusiti glede na načelo splošnega mednarodnega prava *pacta sunt servanda* in načelo lojalnega sodelovanja, navedeno v členu 4(3), prvi pododstavek, PEU, ker lahko ta določba navedene direktive vodi do kršitve Priloge VI ter do tega, da se tako države pogodbenice protokola iz leta 1997 prisili v kršitev obveznosti, ki so jim naložene v razmerju do drugih pogodbenic tega protokola.

Prvo vprašanje

- 42 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, kakšen je vpliv Priloge VI na obseg člena 4a(4) Direktive 1999/32 ob upoštevanju splošnega načela mednarodnega prava, ki zahteva, da se mednarodni sporazumi izvajajo in razlagajo v dobri veri.
- 43 Priloga VI je bila dodana h konvenciji Marpol 73/78 s protokolom iz leta 1997. Med drugim vključuje pravilo 14, ki v točki 1 določa, da vsebnost žvepla goriv za plovila ne sme presegati 4,5 % mase.
- 44 Direktiva 1999/32 v členu 4a(4) določa, da vsebnost žvepla v gorivih za plovila ne sme presegati 1,5 % mase. Niti ta člen niti katera koli druga določba te direktive v zvezi z največjo vsebnostjo žvepla ne napotuje na Prilogo VI.
- 45 Sodišče je v zvezi s tem že presodilo, da lahko okoliščina, čeprav Unije ne zavezuje mednarodna pogodba, da so vse njene države članice pogodbenice te mednarodne pogodbe, vpliva na razlago prava Unije, zlasti na določbe sekundarnega prava, ki spadajo na področje uporabe takega sporazuma. Sodišče mora tako te določbe razlagati ob upoštevanju tega sporazuma (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Intertanko in drugi, točke od 49 do 52).
- 46 Te sodne prakse torej ni mogoče prenesti na mednarodni sporazum, katerega pogodbene stranke so zgolj nekatere države članice Unije, medtem ko druge države članice to niso.
- 47 Razlaga določb sekundarnega prava ob upoštevanju obveznosti, naložene z mednarodnim sporazumom, ki ne zavezuje vseh držav članic, bi namreč pomenila razširitev obsega te obveznosti na tiste države članice, ki niso pogodbene stranke tega sporazuma. Te države članice je treba zato v zvezi z navedenim sporazumom šteti za „tretje države“. Toda, taka razširitev ne bi bila v skladu s splošnim načelom mednarodnega prava glede relativnega učinka pogodb, na podlagi katerega pogodbe tretji državi niti ne škodijo niti ne koristijo („*pacta tertiis nec nocent nec prosunt*“).
- 48 Iz sodne prakse Sodišča pa izhaja, da mora slednje spoštovati navedeno načelo, kadar to pomeni pravno pravilo mednarodnega običajnega prava, ki zavezuje institucije Unije in je del njenega pravnega reda (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Brita, točke od 42 do 44).

- 49 Poleg tega taka razlaga sekundarnega prava ne bi bila v skladu z načelom lojalnega sodelovanja, ki je določeno v členu 4(3), prvi pododstavek, PEU.
- 50 V obravnavanem primeru je protokol iz leta 1997 mednarodni sporazum, katerega pogodbenice stranke so zgolj nekatere države članice Unije.
- 51 Zato Sodišču člena 4a(4) Direktive 1999/32 ni treba razlagati glede na Prilogo VI in zlasti pravilo 14, točka 1, te priloge.
- 52 V teh okoliščinah se pred tem sodiščem ni mogoče uspešno sklicevati na načelo splošnega mednarodnega prava dobre vere.
- 53 Tudi ob predpostavki, da bi Sodišče člen 4a(4) Direktive 1999/32 lahko razlagalo glede na vsebnost žvepla, ki je določena v Prilogi VI, zadošča ugotovitev, da glede na cilj, ki mu ta priloga sledi, in ki je izražen v naslovu te priloge, in sicer varovanje zraka z zmanjšanjem škodljivih emisij, ki nastanejo zaradi pomorskega prevoza, se zdi, da ta določba, ker določa nižjo najvišjo mejo vsebnosti žvepla v gorivih za plovila od tiste, ki je določena v navedeni prilogi, ni v nasprotju s tem ciljem.
- 54 Glede na vse zgoraj navedeno je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da Sodišču ni treba odgovoriti na vprašanje, kakšen je vpliv Priloge VI na obseg člena 4a(4) Direktive 1999/32.

Stroški

- 55 Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (četrti senat) razsodilo:

- 1. Potniška ladja za križarjenje, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, spada na področje uporabe člena 4a(4) Direktive Sveta 1999/32/ES z dne 26. aprila 1999 o zmanjšanju deleža žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva, ki spreminja Direktivo 93/12/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2005/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. julija 2005, ob upoštevanju merila „linijskih prevozov“, kakor je določeno v členu 2, točka 3g, te direktive, če opravlja križarjenja z ali brez postankov, ki se končajo v pristanišču izplutja ali v drugem pristanišču, če so ta križarjenja organizirana z določeno pogostnostjo, na določene dneve in načeloma na določen čas prihoda in odhoda, pri čemer imajo zainteresirane osebe možnost proste izbire med več ponujenimi križarjenji, kar pa mora preveriti predložitveno sodišče.**
- 2. Veljavnosti člena 4a(4) Direktive 1999/32 ni mogoče preizkusiti glede na načelo splošnega mednarodnega prava *pacta sunt servanda* in načelo lojalnega sodelovanja, navedeno v členu 4(3), prvi pododstavek, PEU, ker lahko ta določba navedene direktive vodi do kršitve Priloge VI Mednarodne konvencije o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, podpisane v Londonu 2. novembra 1973 in dopolnjene s protokolom z dne 17. februarja 1978, ter do tega, da se tako države pogodbenice protokola iz leta 1997, ki spreminja Mednarodno konvencijo iz leta 1973 o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, kakor je bila spremenjena s protokolom iz leta 1978, podpisanim v Londonu 26. septembra 1997, prisili v kršitev obveznosti, ki so jim naložene v razmerju do drugih pogodbenic tega protokola.**
- 3. Sodišču Evropske unije ni treba odgovoriti na vprašanje, kakšen je vpliv navedene priloge VI na obseg člena 4a(4) Direktive 1999/32, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2005/33.**

Podpisi