

DOMSTOLENS DOM
av den 14 juli 1994*

I mål C-379/92

har Pretura circondariale di Ravenna (Italien) gett in en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 177 i EEG-fördraget i det mål som pågår vid den nationella domstolen mot

Matteo Peralta.

Begäran avser tolkningen av artiklarna 3 f, 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 och 130r i EEG-fördraget.

DOMSTOLEN

sammansatt av avdelningsordföranden G. F. Mancini, tillförordnad ordförande, samt domarna R. Joliet, F. A. Schockweiler, G. C. Rodríguez Iglesias, F. Grévisse (referent), M. Zuleeg och J. L. Murray,

generaladvokat: C. O. Lenz,
justitiesekreterare: J.-G. Giraud,

som beaktat de skriftliga yttrandena från

- Matteo Peralta, genom advokaterna Giuseppe Conte och Giuseppe Michele Giacomini, Genua,
- Italiens regering, genom professorn Luigi Ferrari Bravo, chef för utrikesministeriets avdelning för diplomatiska tvister, i egenskap av ombud, biträdd av Oscar Fiumara, avvocato dello Stato,

* Rättegångsspråk: italienska.

— Europeiska gemenskapernas kommission, genom Vittorio Di Bucci, rätts-tjänsten, i egenskap av ombud,

som beaktat förhandlingsrapporten,

som hört de muntliga yttrandena, avgivna vid sammanträde den 9 februari 1994, av Matteo Peralta, av Italiens regering och av Europeiska gemenskapernas kommission,

som hört generaladvokatens förslag till avgörande, framlagt vid sammanträde den 11 maj 1994,

meddelar följande

dom

1 I beslut av den 24 september 1992, som inkom till domstolen den 19 oktober 1992, har Pretore di Ravenna i enlighet med artikel 177 i EEG-fördraget ställt sex frågor angående tolkningen av artiklarna 3 f, 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 och 130r i EEG-fördraget.

2 Dessa frågor har ställts inom ramen för ett åtal som de italienska myndigheterna väckt mot Matteo Peralta för brott mot lag nr 979 av den 31 december 1982 om bestämmelser för skydd av havet (GURI nr 16 av den 18 januari 1983, Supplemento ordinario, s. 5).

3 Artikel 16 i ovannämnda lag har följande lydelse:

"Det är förbjudet för alla fartyg, oavsett nationalitet, att inom territorialvattnet och de inre farvattnen, inklusive hamnarna, släppa ut eller förorsaka utsläpp i vattnet av kolväten eller kolväteblandningar, eller andra ämnen som är skadliga för den marina miljön, och som anges i bilaga A till denna lag.

Det är förbjudet för fartyg som för italiensk flagg att släppa ut sådana ämnen som avses i föregående stycke även utanför territorialvattnet."

4 Överträdelser av dessa bestämmelser bestraffas enligt artikel 20 i samma lag med böter på mellan 500 000 och 10 miljoner italienska lire och med fängelse i högst två år. Dessutom kan, utöver dessa påföljder, yrkesmässiga påfölj-

der utdömas. Fartygskaptener som är italienska medborgare kan avstängas från sitt yrke under högst två år. Fartygskaptener av annan nationalitet kan förbjudas att anlöpa italienska hamnar under en tid som fastställs av ministern vid sjöfartsministeriet.

- 5 Av handlingarna i målet framgår att Matteo Peralta, som är italiensk medborgare, är kapten på ett tankfartyg som för italiensk flagg och som har särskild utrustning för transport av kemiska ämnen. Fartygets rederi är ett italienskt bolag.
- 6 Det är klarlagt att Matteo Peralta vid flera tillfällen under det första kvartalet 1990 gav order om uttömning i havet av det vatten som använts för tvätt av tankarna, som tidigare hade varit fyllda med kaustiksoda, medan fartyget befann sig utanför italienskt territorialvatten (i de flesta fallen i ett område beläget mellan 12 och 24 sjömil från de italienska baslinjerna). Kaustiksoda är ett av de skadliga ämnen som anges i bilaga A till ovannämnda lag av den 31 december 1982.
- 7 Efter överklagande av den fällande domen i brottmålet mot Matteo Peralta har Pretore di Ravenna förklarat målet vilande och ställt följande tolkningsfrågor till domstolen:

- "1. Utgör reglerna i artiklarna 16 och 20 i lag nr 979/82 inskränkningar i den mening som avses i artiklarna 7, 48, 52 och 59 i fördraget och är de i så fall förbjudna enligt artikel 62, på grund av att de inte är objektivt berättigade av hänsyn till allmänintresset i den berörda staten?
2. Är en nationell lagstiftning som den som avses i förevarande fall, på gemenskapsrättens nuvarande utvecklingsstadium, förenlig med den gemenskapslagstiftning som anges i den första frågan när den på grund av rättssubjektens nationalitet föreskriver en behandling som bl.a. inbegriper brottspåföljder som inte föreskrivs för ett identiskt beteende av andra rättssubjekt som omfattas av gemenskapens rättsordning?

Är denna straffrättsliga lagstiftning förenlig med den proportionalitetsprincip som garanteras genom gemenskapens rättsordning, när den bland annat föreskriver att fartygets kapten, automatiskt och som obligatorisk extra påföljd, tillfälligt skall avstängas från att utöva sitt yrke och från arbete?

3. Kan staternas så kallade nationella restkompetens på det straffrättsliga området, på gemenskapsrättens nuvarande utvecklingsstadium, påverka de i fördraget garanterade grundläggande friheterna, som t.ex. den fria rörligheten för varor och personer, och utgör bestämmelserna i artiklarna 16 och 20 i lag nr 979/82 ett hinder för utövandet av dessa friheter?
4. Utgör de principer som gemenskapens rättsordning försvarar på miljöområdet, särskilt principen om förebyggande åtgärder som fastslagits i artikel 130r och följande i fördraget, hinder för en medlemsstats lagstiftning som, genom att den i fråga om inhemska fartyg föreskriver ett absolut förbud mot uttömning av kolväten och skadliga ämnen i havet på internationellt vatten, i praktiken medför att dessa fartyg blir tvungna att tillgripa ett alternativt uttömningssystem, som ur alla synpunkter är ineffektivt och som i alla fall strider mot de förpliktelser som ifrågavarande stat har åtagit sig på det internationella planet och som, när det gäller genomförandet, är föremål för gemenskapsåtgärder?
5. Utgör de principer i gemenskapsrätten som syftar till att säkerställa att det mellan dem som tillhandahåller tjänster på sjöfartsområdet och i hamnar inom gemenskapen utvecklas en fri men lojal konkurrens utan konstlad snedvridning och att efterfrågan på tjänster tillfredsställs med så begränsade skador som möjligt på miljön, särskilt artiklarna 3 f och 84 i EEG-fördraget, hinder för en nationell lagstiftning som artiklarna 16 (17) och 20 i lag nr 979/82, som medför snedvridande effekter på konkurrensen mellan gemenskapens hamnar och rederier genom att den föreskriver ett absolut förbud mot att vätska från tvätt av tankar töms ut i havet på internationellt vatten som enbart gäller för fartyg som för det landets flagg, även om dessa fartyg är utrustade med de dyrbara reningsanläggningar som föreskrivs i de internationella konventioner som har ratificerats inom gemenskapens ram?
6. Går artikel 30 i fördraget att förena med en medlemsstats lagstiftning som ålägger enbart inhemska fartyg, även om de är utrustade med den dyraste tekniska utrustning som föreskrivs i konventionerna på området, ett absolut förbud mot att tömma ut kolväten och skadliga ämnen i havet på internationellt vatten, så att dessa fartyg nödgas tillgripa särskilda tekniska hjälpmedel och använda sig av ett alternativt uttömningssystem som är ineffektivt, kostnadskrävande och som i alla fall strider mot de förpliktelser som den staten har åtagit sig på det

internationella planet och som även är föremål för gemenskapsrättsliga genomförandeåtgärder?

Kan särskilt de ifrågavarande brottspåföljderna och de ekonomiska bördor, som på ett diskriminerande och fullständigt irrationellt sätt belastar enbart den inhemska flottan, anses utgöra åtgärder med motsvarande verkan som kvantitativa importrestriktioner, eftersom dessa bördor inte bara påverkar importen, utan även ger upphov till ytterligare kostnader, med konsekvenser för priset på de varor som transporteras."

- 8 De tolkningsfrågor som ställts rör de regler som är tillämpliga på utsläpp i havet av kolväten och andra skadliga ämnen än kolväten. Det är dock klarlagt att det i tvisten i den nationella domstolen endast är fråga om utsläpp i havet av tvättvatten som innehåller kaustiksoda. Frågornas räckvidd bör därför begränsas till utsläpp i havet av enbart andra skadliga ämnen än kolväten.
- 9 Det framgår av handlingarna i målet att den nationella domstolens frågor i huvudsak går ut på att utröna om gemenskapsrätten utgör hinder för en lagstiftning av det slag som den italienska, i den mån den försvårar verksamheten för sådana inhemska sjötransportföretag som det där Matteo Peralta är anställd. En sådan lagstiftning skulle nämligen kunna medföra att den rengöring av tankfartyg som skulle ha kunnat utföras till havs under iakttagande av tillämpliga internationella konventioner som Italien har undertecknat försenas, försvåras eller fördröjas för inhemska fartyg jämfört med fartyg från de andra medlemsstaterna.
- 10 I sina frågor kommer den nationella domstolen in på flera aspekter av dessa hinder och den kritik som skulle kunna riktas mot den italienska lagstiftningen för
- åsidosättande av "internationella konventioner som ratificerats i gemenskapsrätten",
 - överträdelse av artikel 7 i fördraget genom diskriminering på grund av nationalitet,
 - den italienska lagstiftningens införande av inskränkningar som strider mot artiklarna 3 f, 30, 48, 52, 59, 62 i fördraget, särskilt den fria rörligheten för tjänster på sjötransportområdet,

— överträdelse av artikel 130r i fördraget.

Tillämplig gemenskapsrätt vid tidpunkten för de händelser som tvisten i den nationella domstolen gäller

- 11 Tvisten i den nationella domstolen rör tillämpningen av en italiensk lagstiftning som gäller för fartyg och sjöfart. I fördraget behandlas transporter i en särskild avdelning i fördragets andra del, avdelning IV.
- 12 I avdelning IV föreskrivs i artikel 84.2 bl.a. att rådet får besluta huruvida lämpliga bestämmelser skall kunna meddelas för sjöfart. Med stöd av artikel 61 i fördraget omfattar dessa särskilda bestämmelser bl.a. "fri rörlighet för tjänster".
- 13 På grundval av artikel 84.2 antog rådet förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land (EGT L 378, s. 1, fransk version; svensk specialutgåva del 7, volym 3). Den förordningen trädde i kraft den 1 januari 1987. Den var således tillämplig vid tidpunkten för de omtvistade händelserna.
- 14 Bestämmelserna i artikel 84 utesluter emellertid inte att fördraget tillämpas på transportområdet och för sjötransporterna gäller fortfarande, på samma sätt som för andra transportgrenar, de allmänna bestämmelserna i fördraget (se dom av den 4 april 1974 i mål 167/73 kommissionen mot Frankrike, Rec. s. 359, punkterna 31 och 32).

Iakttagandet av internationella konventioner om utsläpp av skadliga ämnen i havet

- 15 Även om det inte uttryckligen anges i begäran om förhandsavgörande, framgår det av handlingarna i målet att den nationella domstolen frågar om den italienska lagstiftningen är förenlig med den internationella konventionen om förhindrande av förorening från fartyg, kallad "Marpolkonventionen" (United Nations Treaty Series, volym 1341, nr 22484). Den tycks anse att denna konvention har rättsverkningar med avseende på gemenskapens rättsordning.

- 16 I den mån domstolen tillfrågas om den italienska lagstiftningens förenlighet med Marpolkonventionen är det tillräckligt att fastslå att gemenskapen inte är part i den överenskommelsen. Det framgår inte heller att gemenskapen med stöd av EEG-fördraget har övertagit de befogenheter som tidigare utövades av medlemsstaterna inom konventionens tillämpningsområde och följaktligen inte heller att dess bestämmelser är bindande för gemenskapen (se dom av den 12 december 1972 i förenade målen 21/72–24/72 International Fruit Company m.fl., Rec. s. 1219, punkt 18).
- 17 Det ankommer således inte på domstolen att ta ställning till om en nationell bestämmelse som antagits av en medlemsstat är förenlig med en konvention som Marpolkonventionen.

Artikel 7 i fördraget

- 18 Det finns anledning att erinra om att artikel 7 i EEG-fördraget (artikel 6 i EG-fördraget), som fastslår den allmänna principen om icke-diskriminering på grund av nationalitet, endast kan tillämpas självständigt i sådana situationer som omfattas av gemenskapsrätten men för vilka det inte finns några särskilda regler om icke-diskriminering i fördraget (se dom av den 10 december 1991 i mål C-179/90 *Merci convenzionali porto di Genova*, Rec. s. I-5889, punkt 11). Det är således utifrån de särskilda regler där denna princip konkretiseras som man bör undersöka om en lagstiftning av det slag som den som är i fråga i målet vid den nationella domstolen är förenlig med fördraget.

Artikel 3 f i fördraget

- 19 Den nationella domstolen har frågat om de principer i gemenskapsrätten som syftar till att säkerställa att konkurrensen inte snedvrids utgör hinder för en nationell lagstiftning av det slag som den omtvistade italienska lagstiftningen. Enligt den nationella domstolen leder den lagstiftningen till snedvridning av konkurrensen mellan hamnar och rederier inom gemenskapen.
- 20 Konkurrensreglerna i fördraget och särskilt artiklarna 85–90 är tillämpliga på transportsektorn (se dom av den 30 april 1986 i förenade målen 209/84–213/84 *Asjes m.fl.*, Rec. s. 1425, punkt 45, och dom av den 17 november

1993 i mål C-185/91 Reiff, Rec. s. I-5801, punkt 12). Detta gäller även sjötransportsektorn (se särskilt rådets förordning (EEG) nr 4056/86 av den 22 december 1986 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten, EGT L 378, s. 4, fransk version; vid översättningen fanns ingen svensk version att tillgå).

- 21 När det gäller tolkningen av artiklarna 3 f, 5 andra stycket och 85 i fördraget bör det påpekas att artikel 85 i sig enbart avser företagens beteende och inte bestämmelser i medlemsstaternas lagar eller andra författningar. Det framgår dock av fast rättspraxis att artikel 85, i förening med artikel 5 i fördraget, ålägger medlemsstaterna att inte vidta eller vidmakthålla åtgärder, inte ens i form av lag eller annan författning, som kan förta den ändamålsenliga verkan av konkurrensregler som är tillämpliga på företag. Detta är enligt samma rättspraxis fallet när en medlemsstat antingen ålägger eller främjar ingåendet av avtal om konkurrensbegränsande samverkan som strider mot artikel 85 eller förstärker deras verkningar, eller när staten berövar de egna bestämmelserna deras statliga karaktär genom att överlåta ansvaret att fatta beslut om åtgärder på det ekonomiska området på privata aktörer (se dom av den 21 september 1988 i mål 267/86 Van Eycke, Rec. s. 4769, punkt 16, och dom av den 17 november 1993 i mål C-2/91 Meng, Rec. s. I-5751, punkt 14).
- 22 Dessa bestämmelser kan däremot inte ställas mot en lagstiftning av det slag som den ifrågavarande italienska. Den lagstiftningen varken ålägger eller främjar konkurrensbegränsande beteenden, eftersom det förbud som föreskrivs i den är tillräckligt i sig. Den förstärker inte heller effekterna av en redan existerande konkurrensbegränsande samverkan (se härom i ovan nämnda dom i målet Meng, punkterna 15 och 19).

Artikel 30 i fördraget

- 23 Den nationella domstolen undrar om den italienska lagstiftningen är förenlig med artikel 30 i den mån den föreskriver att italienska fartyg skall ha kostsam utrustning. Den undrar om detta inte kan medföra en fördyring av importen av kemikalier till Italien och därmed skapa ett hinder som är förbjudet enligt den artikeln.
- 24 På den punkten är det tillräckligt att konstatera att en lagstiftning av det slag som den omtvistade inte gör någon skillnad beroende på de transporterade

ämnenas ursprung, att den inte har till syfte att reglera varuhandeln med de andra medlemsstaterna och att de inskränkande verkningar som den skulle kunna ha på den fria rörligheten för varor är alltför osäkra och indirekta för att den skyldighet som den föreskriver skall kunna anses vara av det slaget att den hindrar handeln mellan medlemsstaterna (se dom av den 7 mars 1990 i mål C-69/88 Krantz, Rec. s. I-583, punkt 11, och dom av den 13 oktober 1993 i mål C-93/92 CMC Motorradcenter, Rec. s. I-5009, punkt 12).

- 25 - Artikel 30 utgör således inte hinder för en lagstiftning av det slag som den omtvistade nationella lagstiftningen.

Artikel 48 i fördraget

- 26 Den nationella domstolen undrar om ett sådant påföljdssystem som det som föreskrivs i den omtvistade italienska lagstiftningen är förenligt med artikel 48, eftersom det föreskriver avstängning från yrket för italienska kaptener som åsidosätter förbudet att släppa ut skadliga ämnen i havet och därmed straffar italienska kaptener hårdare än kaptener av annan nationalitet.

- 27 Enligt fast rättspraxis kan inte de bestämmelser i fördraget som rör den fria rörligheten för arbetstagare tillämpas på en helt och hållet intern situation i en medlemsstat. Enbart den omständigheten att en utländsk arbetstagare med stöd av en medlemsstats lagstiftning befinner sig i en gynnsammare situation än den som en medborgare i denna medlemsstat befinner sig i är inte tillräckligt för att tillämpa gemenskapsreglerna om fri rörlighet för arbetstagare i förhållande till den medborgaren, om alla de faktorer som kännetecknar den personens situation är begränsade till enbart den medlemsstat där vederbörande är medborgare (se i det avseendet dom av den 15 januari 1986 i mål 44/84 Hurd, Rec. s. 29, punkterna 55 och 56, och dom av den 28 januari 1992 i mål C-332/90 Steen, Rec. s. I-341, punkterna 5, 9 och 10).

- 28 Det framgår av handlingarna i målet att Matteo Peralta är italiensk medborgare, anställd av ett italienskt rederi och kapten på ett fartyg som för italiensk flagg. Han befinner sig således i en helt och hållet intern situation och kan inte åberopa artikel 48.

- 29 Härav följer att artikel 48 inte utgör hinder för en lagstiftning av det slag som den italienska, som föreskriver att italienska kaptener som har åsidosatt ett förbud som fastställs i den lagstiftningen kan avstängas från sitt yrke.

Artikel 52 i fördraget

- 30 Det framgår inte av begäran om förhandsavgörande varför den nationella domstolen undrar över den omtvistade lagens förhållande till artikel 52 i fördraget. Det finns därför anledning att påpeka att, enligt Matteo Peraltas uppfattning, fråntar den lagen möjligheten för italienska sjötransportföretag som använder fartyg som för italiensk flagg att etablera sig i en annan medlemsstat och tvingar dem till cabotagesjöfart på italienskt territorialvatten. Deras fartyg skulle nämligen inte i de andra medlemsstaternas hamnar finna de anläggningar för behandling av spolvatten som krävs för att de skall kunna följa den italienska lagstiftningen.
- 31 Även om de bestämmelser i fördraget som garanterar etableringsfriheten enligt ordalydelsen bl.a. syftar till att säkerställa nationell behandling i värdlandet, innebär de samtidigt ett förbud mot att ursprungslandet hindrar en av sina medborgare, eller ett bolag som är bildat i överensstämmelse med dess lagstiftning och som i övrigt motsvarar definitionen i artikel 58, från att etablera sig i en annan medlemsstat. De rättigheter som garanteras genom artikel 52 och följande artiklar skulle nämligen förlora sin betydelse om ursprungslandet kunde förbjuda företag att lämna landet för att etablera sig i en annan medlemsstat (se dom av den 27 september 1988 i mål 81/87 Daily Mail and General Trust, Rec. s. 5483, punkt 16).
- 32 En lagstiftning som den italienska innehåller ingen bestämmelse som kan utgöra hinder för att italienska transportföretag etablerar sig i en annan medlemsstat än Italien.
- 33 Det finns även anledning att erinra om att enligt dom av den 25 juli 1991, Factortame m.fl. (C-221/89, Rec. s. I-3905, punkt 23), får inte de villkor som föreskrivs för registrering av fartyg utgöra hinder för etableringsfriheten. Men en lagstiftning av det slag som den ifrågavarande handlar inte om registrering av fartyg.
- 34 En medlemsstat kan med all sannolikhet, så länge det inte har skett en harmonisering inom gemenskapen, direkt eller indirekt föreskriva tekniska regler, som är speciella för den och som inte nödvändigtvis finns i de andra medlemsstaterna, för sjötransportföretag som, i likhet med det företag där Matteo Peralta är anställd, är etablerade på dess territorium och som använder båtar som för dess flagg. Men de svårigheter som detta skulle kunna resultera i för dessa företag påverkar inte etableringsfriheten i den mening

som avses i artikel 52 i fördraget. Dessa svårigheter är nämligen, i princip, inte annorlunda än de som härrör från skillnader i de olika medlemsstaternas lagstiftning om exempelvis lönekostnader, sociala avgifter eller skattesystemet.

35 Artikel 52 utgör således inte hinder för en lagstiftning av det slag som den italienska.

Artikel 59 i fördraget

36 Den nationella domstolens fråga gäller en situation i vilken en italiensk kapten – som av en person som tillhandahåller tjänster och som är av italiensk nationalitet har fått i uppgift att föra befäl över ett fartyg som för italiensk flagg – har gjort gällande att Italien, dvs. den medlemsstat där den som tillhandahåller tjänsterna är etablerad, har åsidosatt friheten att tillhandahålla sjötransporttjänster.

Möjligheten att åberopa friheten att tillhandahålla sjötransporttjänster

37 Såsom domstolen förklarade i punkt 13 i förevarande dom var förordning nr 4055/86 tillämplig vid tidpunkten för de omtvistade händelserna.

38 Artikel 1.1 i den förordningen har följande ordalydelse:

"Frihet att utföra sjötransporter mellan medlemsstater och mellan medlemsstater och tredje land skall gälla för medborgare i medlemsstater med hemvist i en annan medlemsstat än den person för vilken sjötransporten utförs."

39 Å ena sidan framgår det av själva ordalydelsen i denna artikel att den är tillämplig på sådana sjötransporter mellan medlemsstater som är i fråga i målet vid den nationella domstolen. De som omfattas av friheten att tillhandahålla sjötransporttjänster definieras på i stort sett samma sätt som i artikel 59 i fördraget.

40 Å andra sidan har domstolen i en dom av den 17 maj 1994, Corsica Ferries Italia (C-18/93, Rec. s. I-1783, punkt 30), fastslagit att ett företag kan

åberopa friheten att tillhandahålla sjötransporttjänster mellan medlemsstater gentemot den stat där det är etablerat när tjänsterna utförs för mottagare som är etablerade i en annan medlemsstat.

- 41 Det finns för övrigt anledning att notera att domstolen har förklarat att artikel 59 i fördraget har till syfte att avveckla inskränkningar i friheten att tillhandahålla tjänster som erbjuds av personer som inte är etablerade i den stat där tjänsten skall utföras och att bestämmelserna i artikel 59 följaktligen skall tillämpas i samtliga fall då den som tillhandahåller tjänster erbjuder sina tjänster på territoriet i en annan medlemsstat än den där han är etablerad (se dom av den 26 februari 1991 i mål C-154/89 kommissionen mot Frankrike, Rec. s. I-659, punkterna 9 och 10).
- 42 Under dessa omständigheter kan Matteo Peralta, eftersom det fartyg han för befäl över utför leveranser till andra medlemsstater, göra gällande att Italien har åsidosatt den i gemenskapsrätten erkända friheten att tillhandahålla sjötransporttjänster.

Förekomsten av diskriminering mellan fartyg på grund av registreringsland

- 43 Enligt artikel 9 i förordning nr 4055/86, som hänvisar till den princip som fastställs i artikel 7 i fördraget, är minimikravet som ställs på en sådan lagstiftning som den som är i fråga i tvisten vid den nationella domstolen att den inte medför diskriminering på grund av nationalitet mellan dem som tillhandahåller sjötransporttjänster.
- 44 I det hänseendet uppfyller ifrågavarande lagstiftning kravet på icke-diskriminering när det gäller tillämpliga regler för fartyg som befinner sig på italienskt territorialvatten och inre farvatten. Alla fartyg omfattas av förbudet att släppa ut skadliga ämnen, oavsett vilken flagg de för och oavsett var de företaget som använder dem är hemmahörande.
- 45 Utanför territorialvattengränserna skiljer den italienska lagstiftningen på utländska fartyg och de fartyg som för italiensk flagg, vilka är de enda som omfattas av förbudet att släppa ut skadliga ämnen.
- 46 Det framgår av svaren från Italiens regering och från kommissionen på en fråga från domstolen att Italien inte har infört någon exklusiv ekonomisk zon i Medelhavet. I överensstämmelse med reglerna i folkrätten kan Italien därför

utanför territorialvattengränserna bara utöva sin jurisdiktion över fartyg som för dess flagg.

- 47 Härav följer att den skillnad i behandling som en lagstiftning som den omtvistade innebär mellan fartyg som för italiensk flagg och fartyg som inte gör det, och som enbart är till nackdel för de italienska fartygen, inte utgör diskriminering som är förbjuden enligt fördraget, eftersom den italienska lagstiftningen inte är tillämplig på öppet hav på båtar som inte för italiensk flagg. Det går inte att anmärka på en medlemsstats lagstiftning för att den bara omfattar de fartyg som den staten, utanför territorialgränserna för dess jurisdiktion, har rätt att utöva sin behörighet över.
- 48 Såsom domstolen påpekade i dom av den 14 juli 1981 i mål 155/80 Oebel (Rec. s. 1993, punkt 9) kan tillämpningen av en nationell lagstiftning inte anses strida mot diskrimineringsförbudet enbart därför att andra medlemsstater påstås tillämpa mindre stränga bestämmelser (se även dom av den 13 februari 1969 i mål 14/68 Wilhelm m.fl., Rec. s. 1, punkt 13).

Förekomsten av inskränkningar i friheten att tillhandahålla sjötransporttjänster

- 49 Den nationella domstolen har anfört att den italienska lagstiftningen skapar inskränkningar i friheten att tillhandahålla sjötransporttjänster till andra medlemsstater, även om den lagstiftningen inte skulle anses vara diskriminerande.
- 50 Det skall understrykas att det hinder för exporten som Matteo Peralta har åberopat inte är resultatet av lagstiftningen i en medlemsstat på vars territorium en transporttjänst utförs, utan av lagstiftningen i den medlemsstat där företaget har låtit registrera det fartyg som den berörda personen för befäl över och där det är etablerat, dvs. Italien. Situationen för detta företag i förhållande till dess egen etableringsstat kan således inte likställas med situationen för ett sjötransportföretag som är etablerat i en annan medlemsstat än Italien och som verkar tillfälligt i den sistnämnda staten och därför samtidigt måste uppfylla bestämmelserna som föreskrivs i lagstiftningen i den medlemsstat vars flagg dess fartyg för och bestämmelserna i den italienska lagstiftningen.
- 51 En lagstiftning av det slag som den italienska, som förbjuder utsläpp av skadliga kemiska ämnen i havet, tillämpas objektivt och utan skillnad på alla

fartyg, oavsett om de utför interna transporter i Italien eller transporter till andra medlemsstater. Den skiljer inte på tjänster som avser produkter som exporteras och produkter som saluförs i Italien. Den ger varken den italienska hemmamarknaden, italienska transporter eller italienska produkter särskilda fördelar.

52 Matteo Peralta har tvärtom kritiserat de indirekta fördelar som transportföretag från andra medlemsstater har, som inte på samma villkor omfattas av förbudet mot att släppa ut rester av kaustiksoda i havet. Men så länge det inte har skett någon harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning på detta område är dessa inskränkningar bara en följd av etableringslandets nationella bestämmelser, vilka den ekonomiska aktören omfattas av.

53 Av det ovan anförda följer att ovannämnda förordning nr 4055/86 inte utgör hinder för de omtvistade bestämmelserna i en lagstiftning av det slag som den italienska om handelsflottans utsläpp av skadliga ämnen i havet.

54 Den nationella domstolens fråga angående artikel 62, som det hänvisas till i artikel 1.3 i förordningen, behöver därför inte besvaras särskilt. Artikel 62, som är kompletterande i förhållande till artikel 59, kan inte förbjuda inskränkningar som inte omfattas av den sistnämnda artikelns tillämpningsområde (se dom av den 4 oktober 1991 i mål C-159/90 Society for the Protection of Unborn Children Ireland, Rec. s. I-4685, punkt 29).

Artikel 130r i fördraget

55 Den nationella domstolen frågar slutligen om artiklarna 130r och följande utgör hinder för en lagstiftning av det slag som den omtvistade, som innebär att italienska fartyg måste använda ett alternativt system för behandling av använt vatten, vilket enligt den nationella domstolen är ineffektivt och strider mot de internationella åtaganden som Italien har gjort.

56 I det hänseendet finns det för det första anledning att erinra om punkt 17 ovan, där domstolen har fastslagit att det inte ankommer på den att uttala sig om huruvida en nationell bestämmelse som antagits av en medlemsstat är förenlig med en konvention som Marpolkonventionen. Det ankommer inte heller på domstolen att tolka artikel 130r i förhållande till en internationell konvention som inte är bindande för gemenskapen och som för övrigt inte alla medlemsstaterna deltar i.

- 57 För det andra fastställs i artikel 130r endast gemenskapens allmänna mål på miljöområdet. Enligt artikel 130s ankommer det på rådet att bestämma vilka åtgärder som skall vidtas. I artikel 130t klargörs dessutom att de skyddsåtgärder som antagits gemensamt med stöd av artikel 130s inte skall hindra någon medlemsstat från att bibehålla eller införa strängare skyddsåtgärder som är förenliga med fördraget.
- 58 Artikel 130r utgör således inte hinder för en lagstiftning av det slag som den som är i fråga målet i den nationella domstolen.
- 59 Svaret till den nationella domstolen blir följaktligen att artiklarna 3 f, 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 och 130r i fördraget samt förordning nr 4055/86 inte utgör hinder för att en medlemsstats lagstiftning förbjuder alla fartyg, utan åtskillnad beroende på vilken flagg de för, att släppa ut skadliga kemiska ämnen inom medlemsstatens territorialvatten och inre vatten, att den ålägger enbart fartyg som för den statens flagg samma förbud på öppet hav och slutligen att den vid överträdelse som påföljd föreskriver att fartygskaptener som är medborgare i den medlemsstaten skall avstängas från yrket.

Rättegångskostnader

- 60 De kostnader som har förorsakats Italiens regering och Europeiska gemenskapernas kommission, som har inkommit med yttrande till domstolen, är inte ersättningsgilla. Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den domstolen att besluta om rättegångskostnaderna.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN

—angående de frågor som genom beslut av den 24 september 1992 förts vidare av Pretore di Ravenna — följande dom:

Artiklarna 3 f, 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 och 130r i EEG-fördraget samt rådets förordning (EEG) nr 4055/86 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt

mellan medlemsstater och tredje land, utgör inte hinder för att en medlemsstats lagstiftning förbjuder alla fartyg, utan åtskillnad beroende på vilken flagg de för, att släppa ut skadliga kemiska ämnen inom medlemsstatens territorialvatten och inre vatten, att den ålägger enbart fartyg som för den statens flagg samma förbud på öppet hav och slutligen att den vid överträdelse som påföljd föreskriver att fartygskaptener som är medborgare i den medlemsstaten skall avstängas från yrket.

Mancini

Joliet

Schockweiler

Rodríguez Iglesias

Grévisse

Zuleeg

Murray

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 14 juli 1994.

R. Grass
Justitiesekreterare

Tillförordnad ordförande
G. F. Mancini
Avdelningsordförande