



## Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 23 januari 2014\*

”Sjötransporter — Direktiv 1999/32/EG — MARPOL 73/78 — Bilaga VI —  
Luftföroreningar förorsakade av fartyg — Passagerarfartyg i reguljär trafik — Kryssningsfartyg —  
Maximal svavelhalt i marina bränslen — Giltighet”

I mål C-537/11,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Tribunale di Genova (Italien) genom beslut av den 18 juni 2011, som inkom till domstolen den 21 oktober 2011, i målet

**Mattia Manzi,**

**Compagnia Naviera Orchestra**

mot

**Capitaneria di Porto di Genova,**

ytterligare deltagare i rättegången:

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

meddelar

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden L. Bay Larsen, domstolens vice ordförande K. Lenaerts, tillika tillförordnad domare på fjärde avdelningen, samt domarna M. Safjan, J. Malenovský (referent) och A. Prechal,

generaladvokat: J. Kokott,

justitiesekreterare: handläggaren A. Impellizzeri,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 18 september 2013,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Mattia Manzi och Compagnia Naviera Orchestra, genom A. Rossi och S. Dameri, avvocati, befullmäktigade av B. O'Connor, solicitor,

\* Rättegångsspråk: italienska.

- Italiens regering, genom G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av G. Albenzio, avvocato dello Stato,
- Europaparlamentet, genom I. Anagnostopoulou, L. Visaggio och J. Rodrigues, samtliga i egenskap av ombud,
- Europeiska unionens råd, genom K. Michoel, S. Barbagallo och M. Moore, samtliga i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom S. Boelaert, S. Petrova, L. Pignataro-Nolin och L. Prete, samtliga i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

### Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 2.3g och artikel 4a.4 i rådets direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG (EGT L 121, s. 13), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/33/EG av den 6 juli 2005 (EUT L 191, s. 59) (nedan kallat direktiv 1999/32).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan, å ena sidan, Mattia Manzi och Compagnia Naviera Orchestra och, å andra sidan, Capitaneria di Porto di Genova (hamnkontoret i Genua, Italien) avseende en administrativ påföljd som de två förstnämnda ålagts för att ha överskridit den maximala svavelhalten i marina bränslen.

### Tillämpliga bestämmelser

#### *Internationell rätt*

- 3 I den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg, undertecknad i London den 2 november 1973, sådan den kompletterats med protokollet av den 17 februari 1978 (nedan kallad MARPOL 73/78), föreskrivs regler för att hindra förorening av den marina miljön.
- 4 Genom 1997 års protokoll om ändring av den internationella konventionen från 1973 till förhindrande av förorening från fartyg, i dess lydelse enligt 1978 års protokoll till konventionen, vilket undertecknades i London den 26 september 1997 (nedan kallat 1997 års protokoll) gjordes ett tillägg till konventionen i form av bilaga VI. Denna bilaga har rubriken "Bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg" (nedan kallad bilaga VI).
- 5 25 av Europeiska unionens medlemsstater är parter i 1997 års protokoll. Republiken Tjeckien, Ungern och Republiken Österrike är inte parter i protokollet.
- 6 Vid den tidpunkt som är relevant i det nationella målet föreskrevs i regel 14.1 i bilaga VI att svavelhalten i marina bränslen utanför svavelkontrollområden inte fick överstiga 4,5 viktprocent.

*Unionsrätt*

7 Skälen 1, 3 och 8 i direktiv 1999/32 har följande lydelse:

”(1) De mål och principer för gemenskapens miljöpolitik som fastställs ... syftar i synnerhet till att säkerställa att alla människor effektivt skyddas från de erkända riskerna med svaveldioxidutsläpp och till att skydda miljön genom att förhindra att svavelhalterna i miljön överskrider kritiska mängder och nivåer.

...

(3) Utsläppen av svaveldioxid bidrar väsentligt till försurningsproblemen inom gemenskapen. Svaveldioxid har också en direkt inverkan på människans hälsa och på miljön.

...

(8) Svavel, som naturligt finns i små mängder i olja och kol, har i årtionden erkänts som den viktigaste källan till svaveldioxidutsläpp, som i sin tur är en av huvudorsakerna till 'surt regn' och en av de viktigaste faktorerna bakom luftföroreningarna i många stads- och industriområden.”

8 I artikel 1.1 i direktivet förskrivs följande:

”Ändamålet med detta direktiv är att minska utsläppen av svaveldioxid från förbränning av vissa typer av flytande bränslen och därigenom minska de skadliga effekterna på människan och miljön från sådana utsläpp.”

9 Enligt artikel 2.3f i direktiv 1999/32 används följande beteckningar i direktivet med de betydelser som nedan anges:

”*Passagerarfartyg*: fartyg som tar fler än 12 passagerare och där med passagerare avses alla personer med undantag av

i) befälhavaren och medlemmarna av besättningen eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord för fartygets behov, och

ii) barn som inte fyllt ett år.”

10 Enligt artikel 2.3g i direktiv 1999/32 används följande beteckningar i direktivet med de betydelser som anges nedan:

”*Reguljär trafik*: en serie överfarter av ett passagerarfartyg [till upprätthållande av trafik\*] mellan två eller fler [fasta\*] hamnar eller en serie resor från och till samma hamn utan anlöpande av mellanliggande hamnar, antingen

i) enligt en offentliggjord tidtabell, eller

ii) så reguljärt eller frekvent att de kan sägas motsvara en fast tidtabell.” [\*Tilläggen inom hakparentes återfinns inte i den svenska språkversionen av artikeln men är här översatta från franskan för att underlätta förståelsen av domstolens resonemang. Övers. anm.]

11 I artikel 4a.4 i direktivet föreskrivs följande:

”Medlemsstaterna skall vidta alla åtgärder som krävs för att se till att från och med [den 11 augusti 2006] passagerarfartyg i reguljär trafik till eller från en gemenskapshamn inte använder marina bränslen på deras territorialvatten, i deras exklusiva ekonomiska zoner eller i övervakningszonerna för föroreningar, om svavelhalten i dessa bränslen överskrider 1,5 viktprocent. Medlemsstaterna skall vara ansvariga för kontrollen av efterlevnaden av detta krav åtminstone när det gäller fartyg som för deras flagg och fartyg, oberoende av flagg, medan de ligger i deras hamnar.”

#### *Italiensk rätt*

12 Bestämmelserna i direktiv 1999/32 om högsta tillåtna svavelhalt i marina bränslen har införlivats med den italienska rättsordningen genom artiklarna 295 och 296 i lagstiftningsdekret nr 152 av den 3 april 2006 (ordinarie tillägg till GURI nr 88 av den 14 april 2006), i dess lydelse enligt bland annat lagstiftningsdekret nr 205 av den 6 november 2007 om genomförande av direktiv 2005/33/EG om ändring av direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen (ordinarie tillägg till GURI nr 261 av den 9 november 2007) (nedan kallat lagstiftningsdekret nr 152/2006).

#### **Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna**

13 Capitaneria di Porto di Genova konstaterade den 13 juli 2008 i Genua hamn att kryssningsfartyget MSC Orchestra, vilket förde panamansk flagg, använde marina bränslen med en svavelhalt överstigande 1,5 viktprocent.

14 Genom strafföreläggande nr 166/2010 ålade Capitaneria di Porto di Genova Mattia Manzi, fartygets befälhavare, solidariskt med Compagnia Naviera Orchestra, fartygets ägare, en administrativ påföljd för åsidosättande av artiklarna 295 och 296 i lagstiftningsdekret nr 152/2006.

15 Mattia Manzi och Compagnia Naviera Orchestra överklagade strafförelägandet på följande grunder:

- Bestämmelserna i direktiv 1999/32 strider mot bestämmelserna i bilaga VI när det gäller den maximala svavelhalten i marina bränslen.
- MSC Orchestra får, i egenskap av fartyg vilket för en stats flagg som är part i MARPOL 73/78 och i 1997 års protokoll, använda bränsle med en svavelhalt som understiger 4,5 viktprocent när det befinner sig i en hamn i en annan stat som är part i samma protokoll, i detta fall Republiken Italien.
- Artikel 4a.4 i direktiv 1999/32 och, följaktligen, lagstiftningsdekret nr 152/2006, genom vilket denna bestämmelse har införlivats, är endast tillämpliga på fartyg i ”reguljär trafik”. Kryssningsfartyg tillhör inte denna kategori.

16 Mot denna bakgrund beslutade Tribunale di Genova att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till domstolen:

”1) Ska artikel 4a i [direktiv 1999/32], vilket antogs även mot bakgrund av ikraftträdandet av [bilaga VI], i enlighet med den internationella principen om tro och heder och principen om lojalt samarbete mellan gemenskapen och medlemsstaterna tolkas så, att det i denna artikel angivna gränsvärdet på 1,5 viktprocent för svavelinnehållet i marint bränsle inte är tillämpligt på ett fartyg som för en stats flagg som inte är medlem i [unionen] men som är part i MARPOL 73/78 även om fartyget befinner sig i en hamn i en medlemsstat som även denna är part i [bilaga VI]?”

- 2) Om artikel 4a i [direktiv 1999/32] inte ska tolkas så som anges i fråga [1], ska nämnda artikel – i vilken det föreskrivs ett gränsvärde på 1,5 viktprocent för svavelinnehållet i marint bränsle som används av passagerarfartyg i reguljär trafik till eller från en gemenskapshamn, inbegripet sådana fartyg som för en stats flagg som inte är medlem i [unionen] men som är part i [bilaga VI], vilken utanför [svavelkontrollområden] föreskriver ett gränsvärde för svavelinnehållet på 4,5 viktprocent – anses rättsstridig såsom stridande mot den allmänna principen i internationell rätt om pacta sunt servanda och mot principen om lojalt samarbete mellan gemenskapen och medlemsstaterna, på den grunden att den tvingar de medlemsstater som har ratificerat och är parter i bilaga VI att bryta mot de förpliktelser som de åtagit sig gentemot övriga stater som är parter i [bilaga VI]?
- 3) Ska begreppet reguljär trafik i artikel 2.3.g i [direktiv 1999/32] tolkas så, att kryssningsfartyg anses utgöra fartyg i 'reguljär trafik'?"

### Prövning av tolkningsfrågorna

#### *Den tredje frågan*

- 17 Den hänskjutande domstolen har ställt den tredje frågan, vilken ska behandlas först, för att få klarhet i huruvida ett kryssningsfartyg såsom det som är i fråga i det nationella målet omfattas av tillämpningsområdet för artikel 4a.4 i direktiv 1999/32 med beaktande av kriteriet reguljär trafik i artikel 2.3.g i detta direktiv.
- 18 I detta hänseende kan det konstateras att de olika kryssningsfartygen, för att de ska omfattas av det system som införts genom artikel 4a.4 i direktiv 1999/32, måste uppfylla kriteriet reguljär trafik i artikel 2.3.g i direktivet, vilken bestämmelse är tillämplig på passagerarfartyg. Det är nämligen utrett att kryssningsfartyg ingår i kategorin passagerarfartyg.
- 19 Enligt det första rekvisitet i nämnda bestämmelse är ett passagerarfartyg i reguljär trafik om det utför antingen "en serie överfarter mellan två eller fler [fasta] hamnar" eller "en serie resor från och till samma hamn utan anlöpande av mellanliggande hamnar".
- 20 Ett kryssningsfartyg uppfyller således det första rekvisitet om kryssningarna avslutas i den hamn som de påbörjas, utan att mellanliggande hamnar anlöpts.
- 21 För att fastställa huruvida ett kryssningsfartyg även kan uppfylla det första rekvisitet i andra situationer än den som nämns i föregående punkt, ska det göras en bedömning av huruvida ett sådant fartyg kan anses utföra "överfarter [till upprätthållande av trafik] mellan två eller flera [fasta] hamnar".
- 22 Klagandena i det nationella målet har för det första gjort gällande att ett kryssningsfartyg såsom det som är i fråga i det nationella målet inte kan anses upprätthålla "trafik". Kryssningsdeltagarna köper nämligen inte en biljett för att transporteras från ett ställe till ett annat. De har ett vidare syfte med köpet, nämligen att få en turistupplevelse, varvid den tillhandahållna tjänsten även omfattar underhållning av kryssningsdeltagarna.
- 23 En sådan tolkning av begreppet trafik i artikel 2.3.g i direktiv 1999/32 kan emellertid inte godtas.
- 24 Det kan nämligen konstateras att kryssningsfartyg transporterar passagerare från en hamn till en annan så att de kan besöka dessa hamnar och andra platser som ligger i närheten. Unionslagstiftaren har inte på något sätt preciserat för vilket syfte en transport ska utföras. Syftet med transporten saknar således betydelse vid tillämpningen av artikel 2.3.g i direktiv 1999/32. En serie överfarter i turistsyfte måste följaktligen anses utgöra trafik i den mening som avses i denna bestämmelse.

- 25 Denna slutsats påverkas inte av att passagerarna på ett kryssningsfartyg under överfarterna nyttjar andra till kryssningen knutna tjänster, såsom logi, förplägnad och underhållning, eftersom ändamålet med direktiv 1999/32 är att bidra till skyddet för människors hälsa och för miljön genom att minska utsläppen av svaveldioxid, däribland utsläpp under sjötransport.
- 26 Klagandena i det nationella målet har för det andra gjort gällande att ett fartyg såsom det som är i fråga i det målet inte utför några överfarter ”mellan ... [fasta] hamnar”, eftersom avgångshamnen sammanfaller med ankomsthamnen och eftersom det ofta förekommer att mellanliggande hamnar som anges i resplanen inte anlöps medan däremot mellanliggande hamnar som inte anges i resplanen kan anlöpas beroende på vilka krav passagerarna har på turistresan.
- 27 Inte heller denna argumentation kan godtas.
- 28 För att uppfylla kriteriet ”[trafik] mellan två eller flera [fasta] hamnar”, som är tillämpligt då det är fråga om transport med anlöpande av mellanliggande hamnar, måste den trafik som kryssningsfartyget upprätthåller förbinda minst två ”[fasta] hamnar”. En kryssning som förbinder två eller flera hamnar måste anses utgöra transport mellan två ”[fasta] hamnar”.
- 29 Den lista över hamnar som finns i resplanen för alla standardkryssningar innehåller nämligen nödvändigtvis minst två hamnar som måste anlöpas, nämligen avgångshamnen och ankomsthamnen. Transporten utförs således mellan dessa båda ”[fasta] hamnar”, även om transporten avslutas i avgångshamnen.
- 30 Denna tolkning stöds även av ändamålet bakom direktiv 1999/32, vilket domstolen erinrat om i punkt 25 i denna dom. Storleken av kryssningsfartygens utsläpp av svaveldioxid påverkas nämligen inte av huruvida de återvänder till avgångshamnen eller inte.
- 31 I ett fall där mellanliggande hamnar anlöps är följaktligen frågan huruvida vissa mellanliggande hamnar som angetts vid köpet av kryssningen inte anlöps, medan andra mellanliggande hamnar som inte tidigare angetts i stället anlöps, utan betydelse när det gäller innebörden av begreppet trafik i den mening som avses i artikel 2.3.g i direktiv 1999/32.
- 32 Härav följer att ett kryssningsfartyg som utför överfarter med anlöpande av mellanliggande hamnar, varvid två olika hamnar förbinds, eller som utför en kryssning som avslutas i avgångshamnen upprätthåller trafik mellan fasta hamnar i den mening som avses i nämnda bestämmelse.
- 33 Enligt det andra rekvisitet i artikel 2.3.g i direktiv 1999/32, som är kumulativt med det första rekvisitet, måste ett passagerarfartyg utföra en serie överfarter eller resor enligt en offentliggjord tidtabell, eller så reguljärt eller frekvent att de kan sägas motsvara en fast tidtabell.
- 34 Detta rekvisit är uppfyllt när ett rederi tillhandahåller allmänheten en lista över sjööverfarter ombord på ett kryssningsfartyg som utförs med en viss frekvens (vilken bland annat beror på rederiets kapacitet och allmänhetens efterfrågan), på vissa bestämda datum och, i princip, med bestämda avgångs- och ankomsttider, varvid de berörda fritt kan välja mellan de olika kryssningar som rederiet tillhandahåller.
- 35 Mot denna bakgrund ska den tredje frågan besvaras enligt följande: Ett kryssningsfartyg såsom det som är i fråga i det nationella målet omfattas – med beaktande av kriteriet ”reguljär trafik” i artikel 2.3.g i direktiv 1999/32 – av tillämpningsområdet för artikel 4a.4 i direktivet, under förutsättning att det utför kryssningar som, med eller utan anlöpande av mellanliggande hamnar, avslutas i avgångshamnen eller i en annan hamn och att kryssningarna utförs med en viss frekvens, på vissa bestämda datum och, i princip, med vissa bestämda avgångs- och ankomsttider, varvid de berörda fritt kan välja mellan de olika kryssningar som tillhandahålls, vilket det ankommer på den nationella domstolen att pröva.



### *Den andra frågan*

- 36 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida artikel 4a.4 i direktiv 1999/32 är giltig mot bakgrund av den allmänna principen i internationell rätt om pacta sunt servanda och principen om lojalt samarbete i artikel 4.3 första stycket FEU, på den grunden att denna bestämmelse i direktivet kan leda till en överträdelse av bilaga VI och således tvinga de medlemsstater som är parter i 1997 års protokoll att åsidosätta sina skyldigheter gentemot övriga parter i detta protokoll.
- 37 Domstolen noterar först att giltigheten av artikel 4a.4 i direktiv 1999/32 inte kan bedömas mot bakgrund av bilaga VI, eftersom unionen inte är part i MARPOL 73/78, vilken inbegriper bilaga VI, och inte är bunden av denna konvention (se, analogt, dom av den 3 juni 2008 i mål C-308/06, Intertanko m.fl., REG 2008, s. I-4057, punkterna 47 och 52).
- 38 Frågan huruvida artikel 4a.4 är giltig kan inte heller prövas mot bakgrund av den allmänna principen i internationell rätt om pacta sunt servanda, eftersom denna tvingande princip endast är tillämplig på folkrättsliga subjekt som är parter i ett internationellt avtal och som därmed är bundna av avtalet.
- 39 Bilaga VI kan inte heller anses ge uttryck för sedvanerättsliga regler i den allmänna internationella rätten som i sig binder unionsinstitutionerna och hör till unionens rättsordning (se, för ett liknande resonemang, dom av den 25 februari 2010 i mål C-386/08, Brita, REU 2010, s. I-1289, punkt 42).
- 40 Slutligen konstaterar domstolen att de principer som nämns i punkterna 47–52 i domen i det ovannämnda målet Intertanko m.fl. och enligt vilka giltigheten av direktiv 1999/32 inte kan prövas mot bakgrund av bilaga VI, inte kan kringgåas med åberopande av att principen om lojalt samarbete i artikel 4.3 första stycket FEU har åsidosatts.
- 41 Mot denna bakgrund ska den andra frågan besvaras enligt följande: Giltigheten av artikel 4a.4 i direktiv 1999/32 – vilken ifrågasatts på den grunden att denna bestämmelse i direktivet kan leda till en överträdelse av bilaga VI och således tvinga de medlemsstater som är parter i 1997 års protokoll att åsidosätta sina skyldigheter gentemot övriga parter i detta protokoll – kan varken prövas mot bakgrund av den allmänna principen i internationell rätt om pacta sunt servanda eller mot bakgrund av principen om lojalt samarbete i artikel 4.3 första stycket FEU.

### *Den första frågan*

- 42 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i på vilket sätt bilaga VI påverkar räckvidden av artikel 4a.4 i direktiv 1999/32 mot bakgrund av den allmänna principen i internationell rätt om att internationella avtal ska genomföras och tolkas ärligt.
- 43 Bilaga VI infördes i MARPOL 73/78 genom 1997 års protokoll. Bilagan innehåller bland annat regel 14, där det föreskrivs (punkt 1) att svavelhalten i marina bränslen inte får överstiga 4,5 viktprocent.
- 44 I artikel 4a.4 i direktiv 1999/32 föreskrivs att svavelhalten i marina bränslen inte får överskrida 1,5 viktprocent. När det gäller den maximala svavelhalten hänvisas det varken i denna artikel eller i andra bestämmelser i direktivet till bilaga VI.
- 45 I detta avseende har domstolen redan slagit fast att även om unionen inte är bunden av ett internationellt avtal, så kan den omständigheten att alla dess medlemsstater är parter i avtalet få konsekvenser för tolkningen av unionsrätten och särskilt för tolkningen av de sekundärrättsliga bestämmelser som ingår i tillämpningsområdet för det aktuella avtalet. Det ankommer således på domstolen att tolka dessa bestämmelser mot bakgrund av det internationella avtalet (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet Intertanko m.fl., punkterna 49–52).

- 46 Denna rättspraxis kan således inte tillämpas när det är fråga om ett internationellt avtal i vilket bara vissa av unionens medlemsstater, men inte alla, är parter.
- 47 Om en skyldighet som följer av ett internationellt avtal som inte är bindande för alla medlemsstater kunde läggas till grund för tolkningen av sekundärrättsliga bestämmelser, skulle nämligen räckvidden av denna skyldighet utsträckas till att även avse de medlemsstater som inte är parter i avtalet. Dessa medlemsstater måste emellertid betraktas som "tredje stater" i förhållande till nämnda avtal. Ett sådant utsträckande skulle således strida mot den allmänna principen i internationell rätt om en traktats relativa verkan. Enligt denna princip får traktaten varken missgynna eller gynna en tredje stat (*pacta tertiis nec nocent nec prosunt*).
- 48 Det framgår av domstolens praxis att domstolen måste iaktta denna princip, eftersom den utgör en sedvanerättslig regel i internationell rätt som i sig binder unionsinstitutionerna och hör till unionens rättsordning (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet Brita, punkterna 42–44).
- 49 En sådan tolkning av sekundärrätten vore inte heller förenlig med principen om lojalt samarbete, vilken kommer till uttryck i artikel 4.3 första stycket FEU.
- 50 I förevarande fall rör det sig om ett internationellt avtal, nämligen 1997 års protokoll, i vilket endast vissa av unionens medlemsstater är parter.
- 51 Det ankommer således inte på domstolen att tolka artikel 4a.4 i direktiv 1999/32 mot bakgrund av bilaga VI, och särskilt regel 14.1 i denna bilaga.
- 52 Mot bakgrund härav kan den allmänna principen i internationell rätt om tro och heder inte med framgång åberopas inför EU-domstolen.
- 53 Även om det antas att domstolen kunde tolka artikel 4a.4 i direktiv 1999/32 mot bakgrund av den svavelhalt som föreskrivs i bilaga VI, räcker det att konstatera att denna bestämmelse – med hänsyn till syftet med bilaga VI, vilket kommer till uttryck i själva rubriken till bilagan, nämligen att skydda atmosfären genom att begränsa skadliga utsläpp vid sjötransport – inte kan anses oförenlig med detta syfte, eftersom bestämmelsen fastställer en högsta gräns för svavelhalten i marina bränslen som understiger den gräns som föreskrivs i bilaga VI.
- 54 Mot denna bakgrund ska den första frågan besvaras enligt följande: Det ankommer inte på domstolen att uttala sig om på vilket sätt bilaga VI påverkar räckvidden av artikel 4a.4 i direktiv 1999/32.

### Rättegångskostnader

- 55 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttranden till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (fjärde avdelningen) följande:

- 1) **Ett kryssningsfartyg såsom det som är i fråga i det nationella målet omfattas – med beaktande av kriteriet "reguljär trafik" i artikel 2.3.g i rådets direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG, i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/33/EG av den 6 juli 2005 – av tillämpningsområdet för artikel 4a.4 i direktivet, under förutsättning att det utför kryssningar som, med eller utan anlöpande av**



mellanliggande hamnar, avslutas i avgångshamnen eller i en annan hamn och att kryssningarna utförs med en viss frekvens, på vissa bestämda datum och, i princip, med vissa bestämda avgångs- och ankomsttider, varvid de berörda fritt kan välja mellan de olika kryssningar som tillhandahålls, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att pröva.

- 2) Giltigheten av artikel 4a.4 i direktiv 1999/32, i dess lydelse enligt direktiv 2005/33 – vilken ifrågasatts på den grunden att denna bestämmelse i direktivet kan leda till en överträdelse av bilaga VI till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg, undertecknad i London den 2 november 1973, sådan den kompletterats med protokollet av den 17 februari 1978, och således tvinga de medlemsstater som är parter i 1997 års protokoll om ändring av den internationella konventionen från 1973 till förhindrande av förorening från fartyg, i dess lydelse enligt 1978 års protokoll till konventionen, undertecknad i London den 26 september 1997, att åsidosätta sina skyldigheter gentemot övriga parter i detta protokoll – kan varken prövas mot bakgrund av den allmänna principen i internationell rätt om pacta sunt servanda eller mot bakgrund av principen om lojalt samarbete i artikel 4.3 första stycket FEU.
- 3) Det ankommer inte på Europeiska unionens domstol att uttala sig om på vilket sätt bilaga VI påverkar räckvidden av artikel 4a.4 i direktiv 1999/32, i dess lydelse enligt direktiv 2005/33.

Underskrifter