

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
CARL OTTO LENZ

vom 11. Mai 1994 *

Inhaltsverzeichnis

A — Einführung	I - 3457
B — Stellungnahme	I - 3463
Sinn und Tragweite der Vorlagefragen	I - 3463
Zulässigkeit der Vorlagefragen	I - 3464
Beantwortung der Vorlagefragen	I - 3466
I — Zu dem MARPOL-Übereinkommen, namentlich zu der Frage, ob es als solches Teil des Gemeinschaftsrechts ist	I - 3466
II — Zu den übrigen vom vorlegenden Gericht zitierten Vorschriften und Grundsätzen	I - 3466
Zu den Artikeln 84 und 130r EWG-Vertrag	I - 3467
Zu Artikel 3 Buchstabe f EWG-Vertrag (in Verbindung mit den Artikeln 85 ff. EWG-Vertrag)	I - 3467
Zu Artikel 30 ff. EWG-Vertrag	I - 3468
Zu Artikel 48 EWG-Vertrag	I - 3471
Zu Artikel 52 EWG-Vertrag	I - 3472
Zu dem Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit	I - 3473
1. Vorstellung der Verordnung Nr. 4055/86	I - 3473
2. Das Erfordernis eines Transports zwischen Mitgliedstaaten bzw. zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten	I - 3474
3. Das erforderliche Gemeinschaftselement des Transports	I - 3475
4. Zur Frage einer unzulässigen Beschränkung der Dienstleistungsfreiheit ...	I - 3477
a) Zu dem angeblichen Fehlen eines (totalen) Einleitungsverbots in anderen Mitgliedstaaten	I - 3477
b) Zu der Beschränkung des Einleitungsverbots außerhalb italienischer Hoheitsgewässer auf italienische Schiffe	I - 3477
c) Zu der Frage einer nichtdiskriminierenden Behinderung der Dienstleistungsfreiheit	I - 3478
aa) Das Kriterium zur Beurteilung der Frage, ob die italienischen Vorschriften in die Dienstleistungsfreiheit des betroffenen Wirtschaftsunternehmers eingreifen	I - 3478
bb) Anwendung dieses Kriteriums auf den vorliegenden Fall	I - 3481
cc) Rechtfertigung des Eingriffs durch Gründe des Umweltschutzes ...	I - 3483

* Originalsprache: Deutsch.

Zu Artikel 7 EWG-Vertrag	I - 3484
Zu dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit	I - 3484
C — Schlußantrag	I - 3485

*Herr Präsident,
meine Herren Richter!*

zwischen 12 und 24 Seemeilen von den italienischen Basislinien.

A — Einführung

1. Das vorliegende Vorabentscheidungsersuchen betrifft Fragen der Vereinbarkeit mit dem Gemeinschaftsrecht von innerstaatlichen Vorschriften, die den Umweltschutz auf dem Gebiet der Seeschifffahrt zum Gegenstand haben.
2. Diese Fragen hat der Pretore von Ravenna im Rahmen eines Strafverfahrens gegen den italienischen Staatsangehörigen Matteo Peralta aufgeworfen. Herr Peralta ist Kapitän des von der in Genua (Italien) niedergelassenen Reederei Diego Calì Figli betriebenen und unter italienischer Flagge fahrenden Tankschiffes ACRUX, das für den Transport von chemischen Stoffen besonders ausgerüstet ist. In dieser Eigenschaft wird Herrn Peralta zur Last gelegt, zwischen Januar und März 1990 wiederholt Wasser ins Meer abgelassen zu haben, das für die Reinigung von vorher mit Natronlauge gefüllten Tanks verwendet worden war. Aus den Akten geht hervor, daß sich das Schiff während dieser Vorgänge in extraterritorialen Gewässern befunden hat, und zwar meist in einer Zone
3. Ein solches Verhalten ist nach Maßgabe der Artikel 16, 17 und 20 des italienischen Gesetzes Nr. 979 vom 31. Dezember 1982 über den Schutz des Meeres strafbar. Artikel 16 enthält in seinem Absatz 1 unter anderem ein für alle Schiffe geltendes Verbot, die in Anlage A zu diesem Gesetz aufgeführten Stoffe (darunter auch Natronlauge), innerhalb der italienischen Hoheitsgewässer ins Meer einzuleiten. Absatz 2 bestimmt, daß dieses Verbot *für Schiffe unter italienischer Flagge auch außerhalb der Hoheitsgewässer* gilt. Wegen der insoweit anwendbaren Strafen wird in Artikel 17 auf die folgenden Artikel verwiesen.
4. Nach Artikel 20 Absatz 1 wird der Kapitän eines Schiffes unter italienischer Flagge (bei Beteiligung an der Tat auch der Reeder oder Eigentümer des Schiffes) im Falle eines Verstoßes gegen Artikel 16 mit Gefängnisstrafe von zwei Monaten bis zu zwei Jahren und einer Geldstrafe von 500 000 bis 10 Mio LIT bestraft; bei fahrlässiger Begehung werden diese Strafen um die Hälfte herabgesetzt. Diese Regel gilt nach Absatz 2 auch für Kapitäne von Schiffen unter anderer Flagge.

5. Wird der Kapitän eines Schiffes wegen einer Straftat gemäß Artikel 20 Absatz 1 verurteilt, so wird, wenn es sich um einen Kapitän italienischer Staatsangehörigkeit handelt, nach Absatz 3 dieser Vorschrift seine Berufserlaubnis nach Maßgabe von Artikel 1083 des codice della navigazione ausgesetzt. Dort ist bestimmt, daß die Aussetzung einer Berufserlaubnis der Seeschifffahrt der verurteilten Person für eine Zeit von zwei Wochen bis zu zwei Jahren das Recht entzieht, jedwede Funktion oder Dienstleistung auszuüben, für die eine solche Erlaubnis erforderlich ist.

6. Um das so ausgestaltete Verbot der Einleitung respektieren zu können, muß, zum Beispiel nach einer Tankreinigung, wie sie im vorliegenden Fall in Rede steht, auf andere Beseitigungsmethoden zurückgegriffen werden. Herr Peralta hat hierzu in seinem Schriftsatz auf gewisse Anlagen hingewiesen, in denen die Flüssigkeiten vor ihrer Beseitigung¹ behandelt würden. Diese Anlagen stünden indessen nur in gewissen italienischen Häfen, nicht dagegen in Häfen anderer Länder zur Verfügung, jedenfalls soweit es Tankwaschwässer der vorliegenden Art betreffe. Die Tankwaschwässer müßten in besonderen Behältern an Bord gehalten werden bis sie durch das betreffende Schiff selbst oder durch kleinere Tankschiffe in die genannten Anlagen überführt würden.

7. Vor dem innerstaatlichen Gericht hat sich Herr Peralta dagegen gewandt, daß die genannten italienischen Vorschriften in sei-

nem Fall Anwendung fänden, und hat beantragt, den Gerichtshof mit den uns nunmehr vorgelegten Fragen zu befassen. Aus diesen Fragen sowie aus dem Vorbringen der Beteiligten, die Erklärungen abgegeben haben, erschließt sich der Hintergrund der Beanstandungen, die er gegenüber den italienischen Vorschriften erhebt. Es erweist sich nämlich, daß das ihm vorgeworfene Verhalten nach den Vorschriften des *Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe* in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen² (im folgenden: MARPOL-Übereinkommen) als solches nicht verboten war, wenn nur bestimmte Voraussetzungen eingehalten waren. Auf diesen Umstand führt es Herr Peralta übrigens zurück, daß in den Häfen anderer Länder Anlagen der vorhin beschriebenen Art nicht zur Verfügung stünden.

8. Zu dem MARPOL-Übereinkommen ist zu bemerken, daß dieses im Einklang mit einer Empfehlung des Rates³ von nahezu⁴ allen Mitgliedstaaten, darunter Italien, unterzeichnet worden ist. Die Gemeinschaft als solche ist nicht Vertragspartei dieses Übereinkommens. Nach seinem Artikel 3 Absatz 1 gilt es unter anderem für Schiffe, die berechtigt sind, die Flagge einer Vertragspartei zu führen. Entsprechend der in seiner Präambel aufgeführten Zielsetzung, die Verschmutzung der Meeresumwelt durch Öl und andere Schadstoffe mittels Vorschriften mit weltweiter Geltung zu beseitigen bzw. zu verringern, stellt es für das Einleiten von solchen Stoffen eine Reihe von Verboten und Beschränkungen auf. Verstöße hiergegen

2 — Vertragssammlung der Vereinten Nationen, Bände 1340 und 1341, Nr. 22484.

3 — Empfehlung 78/584/EWG vom 26. Juni 1978 über die Ratifikation von Übereinkommen über die Sicherheit im Seeverkehr (ABl. L 194, S. 17).

4 — Nicht dem Übereinkommen beigetreten sind Irland und Luxemburg.

1 — Aus einem Bericht zu einem Vorschlag zur Änderung der vorgenannten Bestimmungen geht hervor, daß die behandelten Reinigungswässer von den an Land befindlichen Anlagen ins Meer eingeleitet werden.

unterliegen Artikel 4 des Übereinkommens, der folgendes bestimmt:

„(1) Jeder Verstoß gegen die Vorschriften dieses Übereinkommens ist verboten und wird im Recht der für das betreffende Schiff zuständigen Verwaltung unter Strafe gestellt, gleichviel wo der Verstoß begangen wird. Wird die Verwaltung von einem derartigen Verstoß unterrichtet und ist sie überzeugt, daß ausreichende Beweise vorliegen, um ein Verfahren wegen des angeblichen Verstoßes einzuleiten, so veranlaßt sie, daß ein solches Verfahren so bald wie möglich nach ihrem Recht eingeleitet wird.

(2) Jeder Verstoß gegen die Vorschriften dieses Übereinkommens im Hoheitsbereich einer Vertragspartei ist verboten und wird im Recht der betreffenden Vertragspartei unter Strafe gestellt. Sobald ein derartiger Verstoß begangen wird, wird die betreffende Vertragspartei

a) entweder veranlassen, daß ein Verfahren nach ihrem Recht eingeleitet wird, oder

b) der für das Schiff zuständigen Verwaltung alle in ihrem Besitz befindlichen Informationen und Beweise dafür vorlegen, daß ein Verstoß begangen worden ist.

(3) Werden der für ein Schiff zuständigen Verwaltung⁵ Informationen oder Beweise hinsichtlich eines Verstoßes gegen dieses Übereinkommen durch das Schiff vorgelegt, so unterrichtet sie die Vertragspartei, welche die Informationen oder Beweise vorgelegt hat, und die Organisation umgehend über die von ihr getroffenen Maßnahmen.

(4) Die im Recht einer Vertragspartei nach Maßgabe dieses Artikels festgelegten Strafen müssen so streng sein, daß sie von Verstößen gegen dieses Übereinkommen abschrecken; sie müssen für jeden Ort, an dem ein Verstoß begangen wird, gleich streng sein.“

9. Für die Bedingungen, unter denen Tankwaschwässer der hier fraglichen Art ins Meer eingeleitet werden können, gilt (da es sich um andere Schadstoffe als Öl handelt) Anlage II des MARPOL-Übereinkommens.

10. Regel 3 Absatz 1 der Anlage II teilt die schädlichen flüssigen Stoffe in vier mit den Buchstaben A bis D bezeichnete Gruppen ein, die für verschiedene, in alphabetischer Reihenfolge abnehmende Grade der Schädlichkeit stehen. Nach Auskunft der Kommission war Natronlauge zur Zeit der fraglichen Ereignisse in Gruppe C eingeordnet (wurde jedoch später in Gruppe D herabgestuft).

⁵ — Nach Artikel 2 Nr. 5 des Übereinkommens bezeichnet der Ausdruck „Verwaltung“ die Regierung des Staates, unter dessen Hoheitsgewalt das Schiff betrieben wird.

Stoffe der Gruppe C werden in Regel 3 Absatz 1 Buchstabe c wie folgt definiert:

„Schädliche flüssige Stoffe, die, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet würden, eine geringere Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen oder die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres geringfügig schädigen würden und die daher eine besondere Handhabung erfordern.“

11. Zu dieser Gruppe von Stoffen ist in Regel 5 Absatz 3 der Anlage II folgendes bestimmt:

„Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe C im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe c oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern nicht alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) Das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;

b) die Verfahren und Vorkehrungen für das Einleiten sind von der Verwaltung zugelassen. Diese Verfahren und Vorkehrungen beruhen auf von der Organisation⁶ erarbeiteten Normen und stellen sicher, daß die Konzentration des Ausflusses und die Einletrate so beschaffen sind, daß die Konzentration des Stoffes im Kielwasser am Heck des Schiffes 10 ppm nicht überschreitet;

c) die Höchstmenge der aus jedem Tank und dem dazugehörigen Leitungssystem eingeleiteten Ladung überschreitet nicht die nach den unter Buchstabe b bezeichneten Verfahren zugelassene Höchstmenge, die keinesfalls größer sein darf als 3 Kubikmeter oder 1/1000 der Tankkapazität in Kubikmeter, je nachdem, welcher Wert größer ist;

d) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinflüsse zu berücksichtigen ist und

e) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.“

⁶ — Nach Artikel 2 Nr. 7 des Übereinkommens bezeichnet der Ausdruck „Organisation“ die Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation.

12. Für sogenannte Sondergebiete gelten im Falle von Stoffen der Gruppe C die besonderen — strengerer — Bedingungen gemäß Absatz 9 von Regel 5. Als Sondergebiete im Sinne der Anlage II werden jedoch nur das Ostseegebiet und das Gebiet des Schwarzen Meeres (Regel 1 Nr. 7) angesehen.

13. Andere zwischenstaatliche Rechtsquellen als das MARPOL-Übereinkommen, die als Kriterium für das Verhalten des Herrn Peralta herangezogen werden könnten, scheint es nicht zu geben, eingeschlossen die Vorschriften des Gemeinschaftsrechts.

14. Hierzu muß man wissen, daß bei den Regeln über den Schutz der Meere vor Verschmutzung zwischen zwei, wenn auch eng miteinander verwandten Verschmutzungsarten unterschieden wird: einerseits der Verschmutzung durch Schiffe, die durch „Einleiten“ erfolgt, andererseits dem sogenannten „Einbringen“, das sachlich eine Abfallbeseitigung auf See darstellt⁷. Das MARPOL-Übereinkommen befaßt sich, wie aus seinem Artikel 1 Absatz 1 hervorgeht, mit der erstgenannten Situation. Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe b Ziffer i stellt klar, daß der Ausdruck „Einleiten“ nicht das Einbringen im Sinne des Londoner Übereinkommens vom 29. Dezember 1972 über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen

von Abfällen und anderen Stoffen umfaßt. Umgekehrt umfaßt das Einbringen im Sinne des letztgenannten Übereinkommens nicht die auf See erfolgende Beseitigung von Abfällen oder sonstigen Stoffen, die mit dem normalen Betrieb von Schiffen zusammenhängen oder davon herrühren (Artikel III Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i des Londoner Übereinkommens). Hieraus folgt, daß, wenn das MARPOL-Übereinkommen Anwendung findet, die betreffende Situation nicht gleichzeitig unter das Londoner Übereinkommen fallen kann.

15. Was das Gemeinschaftsrecht angeht, so ist zunächst auf das mit Beschluß des Rates vom 25. Juli 1977⁸ abgeschlossene Übereinkommen zum Schutz des Mittelmeeres vor Verschmutzung, nebst Protokoll zur Verhütung der Verschmutzung des Mittelmeeres durch das Einbringen durch Schiffe und Luftfahrzeuge, hinzuweisen. Auch diesen Texten liegt die vorhin erwähnte Unterscheidung zwischen Einleiten und Einbringen zugrunde. Das Protokoll regelt aufgrund der aus dem Londoner Übereinkommen übernommenen Definition dieses Begriffs das Einbringen verschiedener Kategorien von Stoffen. Die Kommission hat auf Anfrage des Gerichtshofes bestätigt, daß die Bestimmungen des Protokolls auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar sind. Was das Einleiten im Sinne des MARPOL-Übereinkommens angeht, so beschränkt sich das von der Gemeinschaft abgeschlossene Übereinkommen in seinem Artikel 6 auf eine allgemein gehaltene Klausel, ohne jedoch vom MARPOL-Übereinkommen unabhängige Kriterien aufzustellen.

7 — Siehe Churchill/Lowe, *The law of the sea*, Manchester 1988, S. 243. Siehe auch die Artikel 210 und 211 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen, verabschiedet am 30. April 1982 zu New York, zur Unterzeichnung aufgelegt am 10. Dezember 1982 zu Montego Bay, Jamaika (Dritte Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen — Amtliche Dokumente, Band XVII, 1984, Dokument A/62/122 und Berichtung, S. 157 bis 231).

8 — ABl. L 240, S. 1.

16. Ferner ist an die Richtlinie 76/464 betreffend die Verschmutzung infolge der Ableitung bestimmter gefährlicher Stoffe in die Gewässer der Gemeinschaft⁹ zu erinnern. Diese Richtlinie, anwendbar auf die oberirdischen Binnengewässer, das Küstenmeer, die inneren Küstengewässer und das Grundwasser, gilt jedoch weder für die betriebsbedingte Ableitung von Schiffen aus in das Küstenmeer noch für die Versenkung von Abfallstoffen von Schiffen aus in das Küstenmeer.

17. Schließlich hat der Rat eine Entscheidung zur Errichtung eines gemeinschaftlichen Informationssystems zur Überwachung und Verringerung der Meeresverschmutzung durch Öl und andere Stoffe¹⁰ erlassen. Auch diese Entscheidung enthält keinerlei Kriterien, die für das im Ausgangsverfahren in Rede stehende Verhalten des Herrn Peralta von Bedeutung sein könnten.

18. Angesichts dieser Sach- und Rechtslage hat uns die Pretura circondariale Ravenna folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1) Stellen die Artikel 16 und 20 des italienischen Gesetzes Nr. 979/82 Beschränkungen

⁹ — Richtlinie des Rates vom 4. Mai 1976 (ABl. L 129, S. 23) mit späteren Änderungen.

¹⁰ — Entscheidung 86/85/EWG vom 6. März 1986 (ABl. L 77, S. 33), geändert durch die Entscheidung 88/346/EWG vom 16. Juni 1988 (ABl. L 158, S. 32).

im Sinne der Artikel 7, 48, 52 und 59 EWG-Vertrag dar und sind sie als solche gemäß Artikel 62 EWG-Vertrag verboten, weil sie nicht aus objektiven Gründen des Schutzes der öffentlichen Interessen des betreffenden Staates gerechtfertigt sind?

2) Ist beim gegenwärtigen Stand des Gemeinschaftsrechts eine nationale Regelung der fraglichen Art mit den in der Frage 1 genannten gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften vereinbar, wenn sie aufgrund der Staatsangehörigkeit eine — auch strafbewehrte — Behandlung vorschreibt, die für die anderen der Gemeinschaftsrechtsordnung unterstehenden Personen bei gleichem Verhalten nicht vorgesehen ist?

Ist eine solche Strafregelung, die unter anderem für den Kapitän des Schiffes als automatische und zwingende Nebenstrafe die zeitweilige Aussetzung der Ausübung seiner Berufs- und Arbeitstätigkeit vorschreibt, mit dem in der Gemeinschaftsrechtsordnung garantierten Verhältnismäßigkeitsgrundsatz vereinbar?

3) Darf beim gegenwärtigen Stand des Gemeinschaftsrechts der sogenannte „Strafvorbehalt“ der Staaten Auswirkungen auf die vom EWG-Vertrag garantierten Grundfreiheiten wie die des freien Waren- und Personenverkehrs haben, und behindern insbesondere die Artikel 16 und 20 des italienischen Gesetzes Nr. 979/82 die Ausübung dieser Freiheiten?

- 4) Stehen die in der Gemeinschaftsrechtsordnung aufgestellten Grundsätze des Umweltschutzes, insbesondere der in den Artikeln 130 r ff. EWG-Vertrag verankerte Grundsatz der Vorbeugung, der Regelung eines Mitgliedstaats entgegen, die den nationalen Schiffen ein absolutes Verbot, Kohlenwasserstoffe und schädliche Stoffe in extritoriale Meerestgewässer abzulassen, auferlegt und damit diese Schiffe praktisch verpflichtet, ein anderes Beseitigungssystem zu benutzen, das in jeder Hinsicht ineffizient ist und jedenfalls im Widerspruch zu den Verpflichtungen steht, die dieser Staat auf internationaler Ebene eingegangen ist und die Gegenstand von Gemeinschaftsmaßnahmen zu ihrer Erfüllung sind?
- 5) Stehen die Grundsätze des Gemeinschaftsrechts, die garantieren sollen, daß sich zwischen Personen der Gemeinschaft, die auf Meer und Häfen bezogene Dienstleistungen erbringen, ein freier, fairer Wettbewerb ohne künstliche Verzerrungen entwickelt und daß die Nachfrage nach Dienstleistungen unter möglichst geringer Schädigung der Umwelt befriedigt wird, insbesondere die Artikel 3 Buchstabe f und 84 EWG-Vertrag, einer nationalen Regelung, wie derjenigen der Artikel 16 (17) und 20 des Gesetzes Nr. 979/82 entgegen, die nur den unter nationaler Flagge fahrenden Schiffen ein absolutes Verbot auferlegt, zur Reinigung von Tanks verwendete Flüssigkeiten in extritoriale Meerestgewässer abzulassen, auch wenn diese Schiffe mit den teuersten Entgiftungsanlagen, die von auf Gemeinschaftsebene ratifizierten völkerrechtlichen Verträgen vorgeschrieben sind, ausgestattet sind, was zu Verzerrungen des Wettbewerbs zwischen den Seehäfen und den Schifffahrtsgesellschaften der Gemeinschaft führt?
- 6) Ist Artikel 30 EWG-Vertrag mit der Regelung eines Mitgliedstaats vereinbar, die nur den nationalen Schiffen, selbst wenn sie mit den teuersten Technologien, die in den einschlägigen völkerrechtlichen Verträgen vorgeschrieben sind, ausgestattet sind, ein absolutes Verbot, Kohlenwasserstoffe und schädliche Stoffe in extritoriale Meerestgewässer abzulassen, auferlegt und damit diese Schiffe verpflichtet, sich besonderer Technologien zu bedienen und ein anderes Beseitigungssystem zu benutzen, das ineffizient und unwirtschaftlich ist sowie jedenfalls im Widerspruch zu den Verpflichtungen steht, die dieser Staat auf internationaler Ebene eingegangen ist und die Gegenstand von Gemeinschaftsmaßnahmen zu ihrer Erfüllung sind? Sind insbesondere die fraglichen strafrechtlichen Sanktionen und die wirtschaftlichen Belastungen, die nur die nationale Flotte in offensichtlich diskriminierender und völlig vernunftwidriger Weise treffen, Maßnahmen gleicher Wirkung wie mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen? Diese Belastungen verursachen nämlich zusätzliche Kosten mit Auswirkungen auf den Preis der beförderten Waren sowie auf die Einfuhren.

B — Stellungnahme

Sinn- und Tragweite der Vorlagefragen

19. 1. Wie die Kommission zu Recht hervorhebt, bittet das vorliegende Gericht um Auskunft, ob das mit Strafsanktionen einschließlich der Aussetzung der Berufserlaubnis

bewehrte Einleitungsverbot des italienischen Rechts mit den vom vorlegenden Gericht genannten Vorschriften und Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts vereinbar ist.

allgemeinen Fassung im Rahmen des konkreten Verstoßes betrachtet werden, der, *ratione loci*, in *exterritorialen Gewässern* stattgefunden haben soll, wie sich aus dem Text der Fragen 4 bis 6 und den Angaben von Herrn Peralta in seinem Schriftsatz ergibt ¹¹.

20. Es erscheint mir zweifelhaft, ob der Pretore Ravenna zusätzlich das Problem aufwerfen wollte, ob die Sanktion der Aussetzung der Berufserlaubnis als solche mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar ist. Die zweite Frage, die diese Problematik eventuell ins Auge faßt, ist ziemlich unscharf formuliert. Wie dem auch sei, ich werde auch auf diese Problematik im folgenden eingehen, um sicherzustellen, daß das gesamte von der Vorlage eröffnete Feld behandelt wird.

Zulässigkeit der Vorlagefragen

21. 2. Außerdem erscheint es mir angebracht, die Tragweite der Vorlagefragen unter Berücksichtigung des uns bekannten Sachverhalts zu präzisieren.

23. Die Zulässigkeit der Vorlagefragen ist von keiner Seite in Zweifel gezogen worden. Die Kommission weist lediglich auf die ständige Rechtsprechung hin, wonach der Gerichtshof in Verfahren nach Artikel 177 zwar nicht dafür zuständig ist, über die Vereinbarkeit nationalen Rechts mit dem Gemeinschaftsrecht zu befinden, er jedoch dem vorlegenden Gericht die Kriterien für die Auslegung des Gemeinschaftsrechts an die Hand geben kann, die es ihm ermöglichen, die Rechtsfrage, mit der es befaßt ist, zu lösen ¹².

22. Zum einen ist das in der vierten Frage erwähnte Verbot des Einleitens von „Kohlenwasserstoffen“ im vorliegenden Zusammenhang ohne Bedeutung, da Natronlauge nicht in diese Kategorie von Stoffen fällt. Dies hat namentlich zur Folge, daß Anlage I des MARPOL-Übereinkommens keine Anwendung findet (sondern vielmehr die in der Einführung dieser Schlußanträge aufgeführten Bestimmungen der Anlage II). Zum anderen müssen die Fragen 1 bis 3 trotz ihrer

24. Ich möchte dem hinzufügen, daß die Vorlagefragen meines Erachtens auch nicht aus dem Gesichtspunkt einer ungenügenden Begründung des Vorlagebeschlusses als unzulässig angesehen werden können. Zwar muß nach Ihrer Rechtsprechung Telemarsi-

¹¹ — Siehe oben Nr. 2.

¹² — Vgl. z. B. das Urteil vom 23. November 1989 in der Rechtsache C-150/88 (Parfümeriefabrik 4711/Provide, Slg. 1989, 3891, Randnrn. 11 und 12).

cabruzzo¹³ die Begründung der Vorlage gewissen Mindestanforderungen genügen, um dem Gerichtshof eine für das vorliegende Gericht nützliche Auslegung zu ermöglichen. Hier ist eine solche nützliche Auslegung möglich, auch wenn das nationale Gericht in seiner Begründung des Vorlagebeschlusses die tatsächlichen und rechtlichen Umstände des Falles nicht erschöpfend dargestellt hat¹⁴.

25. Die — nicht sehr komplexen — Umstände des Verhaltens, die zur strafrechtlichen Verfolgung von Herrn Peralta geführt haben, sind im Vorlagebeschuß aufgeführt. Sie bedurften nur insoweit der Bestätigung, als die angeblichen Verstöße gegen die italienischen Umweltschutzvorschriften in extratorialen Gewässern stattgefunden haben. Was die rechtliche Situation angeht, so hat der vorliegende Richter die einschlägigen Vorschriften des italienischen Rechts genannt. Wie sich aus der Formulierung der Fragen ergibt, handelt es sich um eine strafbewehrte Regelung, die „nur den unter nationaler Flagge fahrenden Schiffen ein absolutes Verbot auferlegt, zur Reinigung von Tanks verwendete Flüssigkeiten in extratoriale Meeressgewässer abzulassen“¹⁵ und „die unter anderem für den Kapitän des Schiffes als automatische und zwingende Nebenstrafe die zeitweilige Aussetzung der

Ausübung seiner Berufs- und Arbeitstätigkeit vorschreibt“¹⁶.

26. Nicht aus den Fragen erkennbar sind allerdings die genauen Konsequenzen, die sich aus dem Einleitungsverbot für die Schiffe unter italienischer Flagge ergeben¹⁷. Insoweit hat uns Herr Peralta im schriftlichen Verfahren ergänzende Angaben gemacht. Es mag zweifelhaft sein, ob diese Angaben einen genügenden Zusammenhang mit den Angaben des Vorlagebeschlusses aufweisen. Aber auch wenn dem nicht so wäre, so könnte dies nicht die gesamte Vorlage unzulässig machen. Der übrige Sachverhalt läßt sich nämlich von diesem Aspekt sachlich trennen und auch unabhängig von ihm rechtlich untersuchen. Die eventuelle mangelnde Verbindung der Angaben des Herrn Peralta zu den Angaben des Vorlagebeschlusses würde daher nur dazu führen, daß sie bei der Prüfung der Fragen dieses Beschlusses nicht berücksichtigt werden können¹⁸.

27. Auch nicht angegeben hat das innerstaatliche Gericht den internationalen Rechtsrahmen. Es hat sich vielmehr mit einem Hinweis auf die („einschlägigen“ oder auch „auf Gemeinschaftsebene ratifizierten“) „völkerrechtlichen Verträge“ und auf „Verpflichtungen“ begnügt, die der betreffende Staat „auf internationaler Ebene“ eingegangen sei. Ich bin jedoch der Ansicht, daß diese Vorschriften, wenn es sich, wie im vorliegenden Fall, um einen genügend abgegrenzten Sachverhalt handelt, vom Gerichtshof, gegebenen-

13 — Urteil vom 26. Januar 1993 in den verbundenen Rechtssachen C-320/90, C-321/90 und C-322/90 (Telemarscabruzzo u. a./Circostel, Slg. 1993, I-393); siehe auch die Beschlüsse vom 19. März 1993 in der Rechtssache C-157/92 (Banhero, Slg. 1993, I-1085) und vom 26. April 1993 in der Rechtssache C-386/92 (Monin Automobiles, Slg. 1993, I-2049).

14 — Vgl. zu einem ähnlichen Fall das Urteil vom 3. März 1994 in der Rechtssache C-316/93 (Vancetveld, Slg. 1994, I-763, Randnr. 13). Siehe auch meine Schlußanträge vom 10. März 1994 in der Rechtssache 2/93 (B. V. B. A. Exportlacterijen van Oordegem, Urteil vom 2. Juni 1994, Slg. 1994, I-2283, I-2285, Nr. 10).

15 — Siehe die Formulierung der fünften Frage.

16 — Siehe die Formulierung der zweiten Frage.

17 — Siehe oben Nr. 6.

18 — Urteil vom 5. Oktober 1988 in der Rechtssache 247/86 (Alsattel, Slg. 1988, 5987).

falls mit Unterstützung der Mitgliedstaaten und der Kommission, hinreichend klar bestimmt werden können, so daß insoweit keine Bedenken gegen die Zulässigkeit der Vorlagefragen bestehen¹⁹.

Gemeinschaft übergegangen wäre²¹. Wie sich jedoch aus Artikel 130 r des Vertrags in der Fassung der Einheitlichen Akte (wie auch in der Fassung von Maastricht) ergibt, bleiben die Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der Umwelt zuständig, jedenfalls solange und soweit nicht die Gemeinschaft selbst nach dieser Vorschrift in Verbindung mit Artikel 130 s tätig wird.²²

28. Alles in allem halte ich die Vorlagefragen daher für zulässig.

Beantwortung der Vorlagefragen

29. I. Vorab ist zu prüfen, ob das MARPOL-Übereinkommen als solches dem Gemeinschaftsrecht angehört und in dieser Eigenschaft zur Unanwendbarkeit der streitigen innerstaatlichen Vorschriften führen könnte. Diese Frage muß im Einklang mit den Bemerkungen der Kommission verneint werden. Wie ich vorhin schon erwähnte²⁰, ist die Gemeinschaft nicht selbst Vertragspartei dieses Übereinkommens. Letzteres könnte somit nur dann Teil des Gemeinschaftsrechts sein, wenn die Zuständigkeit, aufgrund der die Mitgliedstaaten es unterzeichnet haben, nach dem Vertrag auf die

30. Das MARPOL-Übereinkommen ist daher nicht Teil des Gemeinschaftsrechts und kann daher als solches kein Kriterium für die Überprüfung innerstaatlicher Vorschriften darstellen.

31. II. Wenden wir uns also den übrigen vom vorlegenden Gericht zitierten Vorschriften und Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts zu. Insoweit ist zu beachten, daß zur Zeit der fraglichen Vorgänge der EWG-Vertrag in der Fassung der Einheitlichen Akte anwendbar war. Soweit angebracht, werde ich an einzelnen Punkten auf die Maastricht-Fassung des Vertrags hinweisen.

19 — Siehe das Beispiel der Rechtssache C-286/90: Urteil vom 24. November 1992 (Poulsen und Diva Navigation, Slg. 1992, I-6019).

20 — Siehe oben Nr. 8.

21 — Urteil vom 12. Dezember 1972 in den verbundenen Rechtssachen 21/72 bis 24/72 (International Fruit Company/Produktschap voor groenten en fruit, Slg. 1972, 1219, Randnrn. 10 bis 18); Urteil vom 16. März 1983 in den verbundenen Rechtssachen 267/81, 268/81 und 269/81 (Amministrazione delle finanze dello Stato/SPI und SAMI, Slg. 1983, 801, Randnr. 17).

22 — Vgl. das Gutachten 2/91 vom 19. März 1993 (Übereinkommen Nr. 170 der IAO), Slg. 1993, I-1061, Randnr. 9.

— *Zu den Artikeln 84 und 130 r EWG-Vertrag*

trags der Anwendung der streitigen italienischen Vorschriften entgegenstehen.

32. Diese Bestimmungen regeln gewisse Bedingungen für das Vorgehen des Rates auf dem Gebiet der Seeschifffahrt und der Luftfahrt (Artikel 84 Absatz 2) sowie des Umweltschutzes (Artikel 130 r).

— *Zu Artikel 3 Buchstabe f EWG-Vertrag*²³
(*in Verbindung mit Artikeln 85 ff. EWG-Vertrag*)

33. Sie können daher im allgemeinen keinen Maßstab für das Vorgehen der Mitgliedstaaten auf diesen Gebieten abgeben. Das gilt namentlich für das Prinzip der Vorsorge gemäß Artikel 130 r des Vertrags, auf das sich das vorliegende Gericht mit seiner vierten Frage bezieht. Insofern kann das Vorgehen der Mitgliedstaaten jedenfalls solange nicht kritisiert werden, als es nicht die nützliche Wirkung der dem Rat eingeräumten Ermächtigungen — einschließlich der dort vorgesehenen Bedingungen, wie der des Vorsorgeprinzips — beeinträchtigt. Im vorliegenden Fall weist nichts darauf hin, daß wir es mit einer solchen Situation zu tun hätten.

36. Nach Artikel 3 Buchstabe f EWG-Vertrag umfaßt die Tätigkeit der Gemeinschaft die Errichtung eines Systems, das den Wettbewerb innerhalb des Gemeinsamen Marktes vor Verfälschungen schützt. Grundlage dieses Systems sind die Artikel 85 ff. des Vertrags, die, wie der Gerichtshof wiederholt festgestellt hat, auch auf den Verkehrssektor Anwendung finden²⁴.

34. Allgemeiner ist festzustellen, daß die italienischen Vorschriften keinen Eingriff in dem Rat vorbehaltene Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Seeschifffahrt oder der Umwelt beinhalten.

37. Mitgliedstaatliches Handeln fällt jedoch nur in genau bestimmten Fällen unter die Wettbewerbsvorschriften des Vertrags. Diese Fälle sind zum einen in den Artikeln 90 und 92 des Vertrags geregelt, deren Voraussetzungen in der vorliegenden Situation offenkundig nicht erfüllt sind.

35. Im Ergebnis ist daher festzuhalten, daß weder Artikel 130 r noch Artikel 84 des Ver-

23 — Entsprechend Artikel 3 Buchstabe g des Vertrages in der Fassung von Maastricht.

24 — Urteil vom 30. April 1986 in den verbundenen Rechtssachen 209/84, 210/84, 211/84, 212/84 und 213/84 (*Asjes*, Slg. 1986, I-425, Randnrn. 27 bis 42); Urteil vom 17. November 1993 in der Rechtssache C-185/91 (*Reiff*, Slg. 1993, I-5801, Randnr. 12).

38. Zum anderen hat der Gerichtshof gewisse Fälle anerkannt, in denen die „Vorschriften für Unternehmen“ der Artikel 85 und 86, die im allgemeinen nur auf diese selbst anwendbar sind²⁵, über Artikel 5 den hoheitlichen Maßnahmen der Mitgliedstaaten entgegenstehen. Es handelt sich um jene Maßnahmen, die die praktische Wirksamkeit der für die Unternehmen geltenden Regeln aufheben könnten²⁶. Ein solcher Fall ist dann gegeben, wenn ein Mitgliedstaat gegen Artikel 85 verstößende Kartellabsprachen vorschreibt, erleichtert oder deren Auswirkungen verstärkt oder wenn er der eigenen Regelung dadurch ihren staatlichen Charakter nimmt, daß er die Verantwortung für in die Wirtschaft eingreifende Entscheidungen privaten Wirtschaftsteilnehmern überträgt²⁷. Dasselbe gilt sinngemäß für das Verhalten der Mitgliedstaaten, das die nützliche Wirkung des Verbots gemäß Artikel 86, eine beherrschende Stellung zu mißbrauchen, beeinträchtigen kann²⁸.

39. Im vorliegenden Fall spricht nichts dafür, daß ein wettbewerbswidriges Verhalten von Unternehmen oder auch nur eine beherrschende Stellung bereits vorläge. Es ist

daher ausgeschlossen, daß die italienischen Vorschriften die *Auswirkungen* derartiger Umstände verstärken könnten.

40. Ebensowenig kann ich erkennen, daß diese Vorschriften wettbewerbswidrige Praktiken *vorschreiben* oder *erleichtern* würden.

41. Schließlich ist auch nicht ersichtlich, daß die italienischen Vorschriften den privaten Wirtschaftsteilnehmern die Verantwortung für in die Wirtschaft eingreifende Entscheidungen überließen.

42. Alles in allem kann daher ein Verstoß dieser Vorschriften gegen Artikel 3 Buchstabe f des EWG-Vertrags nicht festgestellt werden.

— Zu Artikel 30 ff. EWG-Vertrag

25 — Ständige Rechtsprechung, für Artikel 85 nachdrücklich bestätigt in drei Urteilen vom 17. November 1993: Rechtssache C-2/91 (Meng, Slg. 1993, I-5751, Randnr. 14); Rechtssache C-185/91 (Reiff [vorige Fußnote], Randnr. 14); Rechtssache C-245/91 (Ohra Schadeverzekeringen, Slg. 1993, I-5851, Randnr. 10). Zu Artikel 86 vgl. z. B. das Urteil vom 24. Januar 1991 in der Rechtssache C-339/89 (Alsthom Atlantique, Slg. 1991, I-107, Randnr. 11).

26 — Siehe die in der vorigen Fußnote zitierten Urteile.

27 — Siehe Randnr. 14 der Urteile Meng und Reiff sowie Randnr. 10 des Urteils Ohra.

28 — Vgl. das Urteil vom 16. November 1977 in der Rechtssache 13/77 (INNO/ATAB, Slg. 1977, 2115, Randnrn. 33 und 34); Urteil vom 14. Juli 1988 in der Rechtssache 254/87 (Syndicat des libraires de Normandie/L'aigle distribution, Slg. 1988, 4457, Randnr. 14); Urteil vom 11. April 1989 in der Rechtssache 66/86 (Ahmed Saeed Flugreisen u. a./Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs, Slg. 1989, 803, Randnr. 52); Urteil vom 23. April 1991 in der Rechtssache C-41/90 (Höfner und Elser, Slg. 1991, I-1979, Randnrn. 26 und 27); Urteil vom 18. Juni 1991 in der Rechtssache C-260/89 (ERT, Slg. 1991, I-2925, Randnrn. 35 bis 37).

43. Was zunächst die Tragweite der Vorlagefragen angeht, so ist neben dem Wortlaut der sechsten Frage, die sich auf Artikel 30 des Vertrags und das Verbot von Maßnahmen gleicher Wirkung, wie mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen, stützt, auch der der dritten Frage zu berücksichtigen. Dort nimmt der Pretore Ravenna allgemein auf die Grundfreiheit des Warenverkehrs Bezug.

Diese umfaßt auch die in Artikel 34 des Vertrags gewährte Garantie, die somit ebenfalls als Gegenstand der Vorlagefragen anzusehen ist.

44. In der Sache selbst könnte man versucht sein, die italienische Regelung sowohl unter den Anwendungsbereich des Artikels 30 als auch unter jenen des Artikels 34 zu fassen.

45. Was Artikel 30 angeht, so wird nach der wohlbekannten Dassonville-Formel als Maßnahme mit gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Beschränkung, „[jede] Handelsregelung“ angesehen, „die geeignet ist, den innergemeinschaftlichen Handel unmittelbar oder mittelbar, tatsächlich oder potentiell zu behindern“²⁹. Könnte man nicht behaupten, daß das an Schiffe unter italienischer Flagge gerichtete Verbot, bestimmte Stoffe in extraterritoriale Gewässer einzuleiten, die Einfuhr durch diese Schiffe verteuert und dadurch jedenfalls mittelbar den innergemeinschaftlichen Handel beeinträchtigt?

46. Eine analoge Frage könnte man sich in bezug auf Artikel 34 des Vertrags stellen. Seit dem Urteil Groenveld³⁰ versteht der Gerichtshof unter Maßnahmen mit gleicher

Wirkung im Sinne dieser Vorschrift jene staatlichen Maßnahmen, „die spezifische Beschränkungen der Ausfuhrströme bezwecken oder bewirken und damit unterschiedliche Bedingungen für den Binnenhandel innerhalb eines Mitgliedstaats und seinem Außenhandel schaffen, so daß die nationale Produktion oder der Binnenmarkt des betroffenen Staates zum Nachteil der Produktion oder des Handels anderer Mitgliedstaaten einen besonderen Vorteil erlangt“. Müßte nicht, so wäre zu fragen, die durch die italienische Regelung gegebenenfalls bewirkte Erhöhung der Kosten der Ausfuhr (soweit letztere durch Schiffe italienischer Flagge erfolgt), als „spezifische Beschränkung der Ausfuhrströme“ angesehen werden, da sie jedenfalls in erster Linie den Außenhandel, weniger den Binnenhandel betrifft?

47. Abgesehen von den Fragen nach der tatsächlichen Situation betreffend die genauen wirtschaftlichen Folgen, die sich aus der italienischen Regelung ergeben, insbesondere im Vergleich zwischen Kabotagetransporten und Transporten zwischen Italien und anderen Mitgliedstaaten, bin ich der Ansicht, daß die italienische Regelung nicht über Artikel 30 ff. des Vertrags, sondern über die Gemeinschaftsregeln zur Dienstleistungsfreiheit zu erfassen ist.

48. Es handelt sich nämlich um eine Regelung, die unmittelbar Schiffen italienischer Flagge gewisse Zwänge auf dem Gebiet des Umweltschutzes auferlegt, die diese bei ihrer *Transporttätigkeit* beachten müssen. Wie sich

29 — Urteil vom 11. Juli 1974 in der Rechtssache 8/74 (Dassonville, Slg. 1974, 837, Randnr. 5).

30 — Urteil vom 8. November 1979 in der Rechtssache 15/79 (Groenveld/Produktschap voor vee en flees, Slg. 1979, 3409, Randnr. 7).

jedoch schon indirekt aus Artikel 61 Absatz 1 des Vertrags ergibt, sind derartige Tätigkeiten, die im übrigen der Definition des Artikels 60 Absatz 1 entsprechen, als Dienstleistungen anzusehen³¹. Einschränkende Regelungen der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet derartiger Dienstleistungen haben aber stets Auswirkungen auf den Preis eingeführter oder ausgeführter Waren, da die Einfuhr oder Ausfuhr nur mit Hilfe eines Transports erfolgen kann. Derartige Regelungen systematisch anhand der Vorschriften über den freien Warenverkehr zu untersuchen, wäre mit den Regeln der Artikel 59 ff. des Vertrags nicht vereinbar. Nach Artikel 60 Absatz 1 sind Dienstleistungen solche Leistungen, die nicht den anderen Grundfreiheiten unterliegen, zu denen namentlich der freie Warenverkehr gehört. Hieraus ergibt sich, daß ein und dieselbe Behinderung der grenzüberschreitenden Wirtschaftstätigkeit in der Regel nicht gleichzeitig den Vorschriften über den Warenverkehr und jenen über die Dienstleistungen unterliegen kann.

49. Diese Feststellung ist auf dem Gebiet des Verkehrs besonders wichtig. Für den freien Dienstleistungsverkehr auf diesem Gebiet gelten nämlich gemäß Artikel 61 die Vorschriften des Titels über den Verkehr. Daraus folgt, daß auf dem Verkehrssektor das Ziel des Artikels 59 EWG-Vertrag, die Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs während der Übergangszeit aufzuheben, im Rahmen der in den Artikeln 74 und 75 defi-

nierten gemeinsamen Politik erreicht werden muß³².

50. Hat nun der Rat auf einem bestimmten Sektor des Transportwesens die Dienstleistungsfreiheit noch nicht verwirklicht, so würde es gegen den Geist des Artikels 61 verstoßen, eine innerstaatliche Regelung, die die Wirtschaftstätigkeit der einzelnen in diesem Sektor bestimmten Zwängen unterwirft, anhand der Artikel 30 ff. zu überprüfen. Durch ein solches Vorgehen würde man die Anwendung der Vorschriften über den freien Warenverkehr an die Stelle der gemeinsamen Verkehrspolitik des Rates setzen.

51. Um in derartigen Fällen die Anwendungsbereiche der Vorschriften über den Warenverkehr und den Dienstleistungsverkehr voneinander abzugrenzen, schlage ich vor, all jene Situationen den Vorschriften über den Dienstleistungsverkehr zuzuweisen, bei denen sich die Behinderung des Warenverkehrs als ein bloßer Reflex der Behinderung von (grenzüberschreitenden) Dienstleistungen darstellt.

52. So verhält es sich auch im vorliegenden Fall. Die eventuellen Behinderungen des freien Warenverkehrs, die durch die italienische Regelung entstehen könnten, gehen nicht weiter als das, was die eventuelle

31 — Vgl. auch das Urteil vom 13. Dezember 1989 in der Rechtssache C-49/89 (Corsica Ferries France/Direction générale des douanes françaises, Slg. 1989, 4441, Randnr. 7).

32 — Siehe das Urteil vom 30. April 1986 in den verbundenen Rechtssachen 209/84 bis 213/84 (Asjes, Slg. 1986, 1425, Randnr. 37); ebenso das Urteil Corsica Ferries (vorige Fußnote), Randnr. 11).

Behinderung der Transportdienstleistungen ausmacht.

aufweist, auf die das Gemeinschaftsrecht abstellt³⁴.

53. Der vorliegende Fall liegt daher nicht im Anwendungsbereich der Artikel 30 ff.

— *Zu Artikel 48 EWG-Vertrag*

54. Bei der Prüfung dieses Artikels, der als allgemeine Vorschrift des Vertrags auch auf dem Gebiet der Seeschifffahrt Anwendung findet³³, ist, wie vorhin angekündigt, sowohl das Prinzip der Bestrafung des Kapitäns (bei Verstößen gegen das Einleitungsverbot) als auch der Umstand zu prüfen, daß die Sanktion der Aussetzung der Berufserlaubnis nur für den Fall vorgesehen ist, daß der betreffende Kapitän die italienische Staatsangehörigkeit hat.

55. Meines Erachtens ist Artikel 48 des Vertrags unter keinem dieser Aspekte auf den vorliegenden Fall anwendbar, da sich dieser wegen der Situation des Herrn Peralta als Arbeitnehmer auf das Gebiet eines Mitgliedstaats beschränkt und keinerlei Berührungspunkte mit irgendeinem der Sachverhalte

56. Da Herr Peralta italienischer Staatsangehöriger ist, könnte er gegenüber dem italienischen Staat die Rechte, die Arbeitnehmern aus anderen Mitgliedstaaten zustehen, nur insoweit geltend machen, als er sich gegenüber dem italienischen Staat in einer Lage befände, „die mit derjenigen aller anderen Personen, die in den Genuß der durch den Vertrag garantierten Rechte und Freiheiten kommen, vergleichbar ist“³⁵. Die uns vorliegenden Informationen enthalten jedoch keinerlei Hinweis auf eine derartige Situation.

57. Namentlich ist nichts dafür vorgetragen, daß Herr Peralta in einem anderen Mitgliedstaat gewohnt hätte, geschweige denn, daß er seine Berufserlaubnis dort erworben hätte.

58. Ferner handelt es sich hier um einen Verstoß, der gegebenenfalls auf einem Schiff italienischer Flagge vorgekommen ist. Nach dem Übereinkommen über die Hohe See von 1958³⁶ (Artikel 5), dessen Regeln anerkanntermaßen den Bräuchen des Völkerrechts entsprechen³⁷, besitzen Schiffe die Staatsangehörigkeit des Staats, dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind; dieser Staat

34 — Vgl. das Urteil vom 27. Oktober 1982 in den verbundenen Rechtssachen 35/82 und 36/82 (Morson und Jhanjan/Niederländischer Staat, Slg. 1982, 3723, Randnr. 16); Urteil vom 31. März 1993 in der Rechtssache C-19/92 (Kraus/Land Baden-Württemberg, Slg. 1993, I-1663, Randnrn. 15 und 16); Urteil vom 28. Januar 1992 in der Rechtssache C-332/90 (Steen, Slg. 1992, I-341).

35 — Siehe das Urteil Kraus (vorige Fußnote), Randnr. 15.

36 — Vertragssammlung der Vereinten Nationen, Band 450, S. 11, 169.

37 — Siehe das Urteil Poulsen (Fußnote 19), Randnr. 10.

33 — Urteil vom 4. April 1974 in der Rechtssache 167/73 (Kommission/Frankreich, Slg. 1974, 359).

muß über die seine Flagge führenden Schiffe insbesondere in sozialen Angelegenheiten seine Kontrolle ausüben. Die Tätigkeit des Herrn Peralta auf dem Schiff ACRUX ist daher für die Zwecke von Artikel 48 des Vertrages als Arbeitnehmertätigkeit in dem Staat anzusehen, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, unabhängig davon, wo sich das Schiff befindet³⁸.

59. Richtig ist allerdings, daß die in den italienischen Vorschriften vorgesehene Aussetzung der Berufserlaubnis, wenn sie von einem Gericht verhängt wird, ein Hindernis gegenüber der „Auswanderung“ eines Arbeitnehmers wie des Herrn Peralta darstellen kann: Sie könnte unter Umständen dem entgegenstehen, daß er den Beruf, zu dem die Erlaubnis berechtigt, (während der Dauer der Aussetzung) in einem anderen Mitgliedstaat ausübt. Auf diese Überlegung findet sich jedoch im Urteil Moser, das einen ganz ähnlichen Fall betraf, folgende Antwort:

„[R]ein hypothetische berufliche Aussichten in einem anderen Mitgliedstaat stellen keinen Bezug zum Gemeinschaftsrecht her, der hinreichend eng wäre, um die Anwendung des Artikels 48 EWG-Vertrag zu rechtfertigen.“³⁹

60. Ein Gemeinschaftsbezug der Strafregelung könnte unter dem Gesichtspunkt einer möglichen beruflichen Betätigung in einem

anderen Mitgliedstaat allenfalls dadurch hergestellt werden, daß eine derartige Betätigung gegenüber einer Betätigung im Inland spezifisch erschwert wird⁴⁰. Aber auch dies ist im vorliegenden Fall nicht ersichtlich.

61. Schließlich ist noch auf den Umstand einzugehen, daß die Berufserlaubnis nur ausgesetzt werden kann, wenn es sich um einen Kapitän italienischer Staatsangehörigkeit handelt. Eine derartige „umgekehrte Diskriminierung“ ändert jedoch nichts daran, daß der Fall keinerlei Bezugspunkte mit irgendeinem der Sachverhalte aufweist, auf die das Gemeinschaftsrecht abstellt⁴¹.

62. Aus allen diesen Gründen scheidet ein Verstoß gegen Artikel 48 des Vertrags aus.

— *Zu Artikel 52 EWG-Vertrag*

63. Unter dieser Vorschrift ist die Situation der Firma Cali als Betreiber des Schiffes zu prüfen, von dem aus der eventuelle Verstoß begangen wurde. Auch Artikel 52 teilt die

38 — Siehe auch die Urteile des Gerichtshofes vom 4. April 1974 in der Rechtssache 167/73 (Fußnote 33) und vom 1. Dezember 1993 in der Rechtssache C-37/93 (Kommission/Belgien, Slg. 1993, I-6295).

39 — Urteil vom 28. Juni 1984 in der Rechtssache 180/83 (Moser/Land Baden-Württemberg, Slg. 1984, 2539, Randnr. 18).

40 — Siehe zu Artikel 52 des Vertrags das Urteil vom 27. September 1988 in der Rechtssache 81/87 (Daily Mail, Slg. 1988, 5483, Randnr. 19).

41 — Urteil vom 15. Januar 1986 in der Rechtssache 44/84 (Hurd/Jones, Slg. 1986, 29, Randnrn. 55 und 56).

den Freizügigkeitsrechten des Vertrags eigene Voraussetzung, wonach es zu ihrer Anwendung eines spezifischen Gemeinschaftselements bedarf:

65. Artikel 52 des Vertrags ist daher ebenfalls nicht einschlägig.

— *Zu dem Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit*

„Auf die Vorschriften des EWG-Vertrags über die Niederlassungsfreiheit ... können sich nur Angehörige eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft berufen, die sich im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats niederlassen wollen, oder Angehörige dieses Mitgliedstaats, die sich in einer Lage befinden, die eine Beziehung zu einer vom Gemeinschaftsrecht erfaßten Situation aufweist.“⁴²

66. 1. Wie ich vorhin schon erwähnte, ist Artikel 59 des Vertrags, auf den sich das vorliegende Gericht stützt, gemäß Artikel 61 des Vertrags als Grundlage der Dienstleistungsfreiheit im Bereich des Verkehrs nicht einschlägig. Auf diesem Gebiet ist es Aufgabe der Gemeinschaft, im Rahmen der in den Artikeln 74 und 75 definierten gemeinsamen Politik die Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs aufzuheben⁴⁴.

64. An dieser Voraussetzung fehlt es hier aber. Nach den uns vorliegenden Informationen hat der Umstand, daß die Firma Cali in Italien niedergelassen ist und von dort aus ihre unternehmerische Tätigkeit (unter den in Rede stehenden Bedingungen) ausübt, keinen Bezug zu einer Tätigkeit die früher von einer Niederlassung in einem anderen Mitgliedstaat aus betrieben worden wäre. Ebenfalls nicht ersichtlich ist, inwiefern die streitige Regelung die Firma Cali daran hindern könnte, von ihrem Niederlassungsrecht in einem anderen Mitgliedstaat Gebrauch zu machen⁴³.

67. Was die Seeschifffahrt angeht, so hat der Rat, gestützt auf Artikel 84 Absatz 2 des Vertrags, am 22. Dezember 1986 die Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern⁴⁵ erlassen. Artikel 1

42 — Urteil vom 25. Juni 1992 in der Rechtssache C-147/91 (Ferrer Laderer, Slg. 1992, I-4097, Randnr. 7); ebenso z. B. das Urteil Kraus (Fußnote 34), Randnr. 15.

43 — Siehe oben Fußnote 40.

44 — Siehe oben Nr. 49.

45 — ABl. L 378, S. 1.

Absatz 1 dieser Verordnung bestimmt folgendes:

„Der Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs in der Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern gilt für Staatsangehörige der Mitgliedstaaten mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem des Dienstleistungsenehmers.“

68. Diese Regel bestimmt somit nicht nur den sachlichen Anwendungsbereich der eröffneten Dienstleistungsfreiheit (Transporte zwischen Mitgliedstaaten und zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern, so wie in Absatz 4 desselben Artikels präzisiert). Sie gibt vielmehr auch nahezu wörtlich das in Artikel 59 Absatz 1 EWG-Vertrag festgelegte Kennzeichen dieser Freiheit wieder, wonach sie Angehörigen der Mitgliedstaaten zusteht, die in einem anderen Staat der Gemeinschaft als demjenigen des Leistungsempfängers ansässig sind.

69. Artikel 8 der Verordnung überträgt das in Artikel 60 Absatz 2 des Vertrags verankerte Prinzip in den Anwendungsbereich der Verordnung und bestimmt hierzu:

„Wer Seeverkehrsleistungen erbringt, kann dazu unbeschadet der Bestimmungen des Vertrags über das Niederlassungsrecht seine Geschäftstätigkeit in dem Mitgliedstaat, in

dem die Leistung erbracht wird, einstweilig unter denselben Bedingungen ausüben, die dieser Staat seinen eigenen Staatsangehörigen vorschreibt.“

70. Die Artikel 2 bis 4 der Verordnung enthalten Übergangsregeln in bezug auf „einseitige nationale Beschränkungen im Bereich der Beförderung bestimmter Güter“ sowie im Hinblick auf zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern bestehende „Ladungsanteilvereinbarungen“⁴⁶. Derartige Vereinbarungen können in Zukunft nur unter den Voraussetzungen der Artikel 5 und 6 geschlossen werden. Im übrigen sieht der Text der Verordnung keine Beschränkungen der mit ihrem Artikel 1 gewährten Dienstleistungsfreiheit vor. Insbesondere fehlt es, von den genannten Ausnahmen abgesehen, an einer Übergangsfrist, so daß das Prinzip der Dienstleistungsfreiheit seit dem 1. Januar 1987, dem Tag nach der Veröffentlichung der Verordnung, Anwendung findet (Artikel 12).

71. 2. Angesichts dieser Vorschriften galt für Transportdienstleistungen der in der Verordnung beschriebenen Art während des für den vorliegenden Fall maßgeblichen Zeitraums (Januar bis März 1990) das Prinzip der Dienstleistungsfreiheit. Ob dieses Prinzip hier der Anwendung der fraglichen italienischen Vorschriften entgegensteht, hängt in jedem Falle davon ab, ob die Transportvorgänge, die die Herrn Peralta vorgeworfenen Handlungen veranlaßt haben, in den sachli-

⁴⁶ — Aus diesen Vorschriften erklärt sich übrigens Artikel 9 der Verordnung, der Artikel 65 des Vertrages nachgebildet ist.

chen Anwendungsbereich der Verordnung fallen⁴⁷. Dies bedeutet namentlich, daß es sich bei diesen Vorgängen nicht um Kabotagetransporte gehandelt haben darf. Diese Transporte würden sich nämlich als rein interne Situationen darstellen⁴⁸, jedenfalls würden sie von der Verordnung Nr. 4055/86 nicht erfaßt. Erst die Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 vom 7. Dezember 1992⁴⁹ hat diese Transporte der Dienstleistungsfreiheit unterstellt. Die Akten geben keine Auskunft darüber, mit welchen Transporten die Herrn Peralta vorgeworfenen Handlungen in Verbindung standen. Die von ihm in Kopie überreichten Konnossemente betreffen zwar unter anderem Transporte (von Natronlauge), die die ACRUX jeweils zwischen Häfen zweier Mitgliedstaaten durchgeführt hat. Diese Konnossemente wurden jedoch im Dezember 1991⁵⁰ bzw. im Jahre 1992⁵¹ ausgestellt, so daß die dort festgelegten Transporte nichts mit den im Ausgangsverfahren erhobenen Vorwürfen zu tun haben können.

72. Unter diesen Umständen erscheint es mir nicht angebracht, eine Verletzung des Grundsatzes der Dienstleistungsfreiheit näher zu prüfen. Der Gerichtshof sollte aber das innerstaatliche Gericht darauf hinweisen, daß auf dem Gebiet der Güterbeförderung zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten seit dem

1. Januar 1987 der Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit gilt. Er sollte auch darauf hinweisen, daß es jenem Gericht obliegt, festzustellen, ob die Transporte, die Gegenstand des Ausgangsverfahrens sind, zwischen Mitgliedstaaten oder Mitgliedstaaten und Drittstaaten stattgefunden haben und somit in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen.

73. 3. Sollte der Gerichtshof diesem Vorschlag nicht folgen wollen, so wären die weiteren Voraussetzungen zu prüfen, von denen abhängt, ob der Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit der Anwendung der italienischen Vorschriften entgegensteht.

74. Wie wir gesehen haben, verlangt Artikel 1 Absatz 1 dieser Verordnung in Anlehnung an Artikel 59 des Vertrags auch, daß der Erbringer der Dienstleistung Staatsangehöriger eines Mitgliedstaats „mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem des Dienstleistungsnehmers“ ist. Heißt dies, daß das Prinzip der Dienstleistungsfreiheit systematisch — und daher auch im vorliegenden Fall — außer Anwendung bleibt, wenn der Betreiber des Schiffes als Dienstleistungserbringer und sein Kunde als Dienstleistungsempfänger in demselben Mitgliedstaat ansässig sind? Ich möchte diese Frage verneinen. Indem der Rat bei der Formulierung der Artikel 1 und 8 nahezu wörtlich die Artikel 59 Absatz 1 und 60 Absatz 2 übernommen hat, hat er meines Erachtens gezeigt, daß die mit der Verordnung liberalisierten Transporte einem Regime unterliegen sollen, das dem dieser Vertragsvorschriften entspricht. Die Anwendung der letztgenannten Vorschriften setzt aber nicht zwangsläufig voraus, daß Dienstleistungserbringer und Dienstleistungsempfänger in unterschiedlichen Mitgliedstaaten ansässig sind. Der Gerichtshof hat nämlich in seinen sogenann-

47 — Siehe oben Nr. 67.

48 — So verhielte es sich jedenfalls dann, wenn die Firma Cali diese Transporte im Auftrag eines in Italien niedergelassenen Kunden durchgeführt hätte. Siehe aber unten Nrn. 74 bis 77.

49 — Verordnung des Rates zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) (ABl. L 364, S. 7).

50 — Nr. 38 von Heft 1 der Anlagen zum Schriftsatz des Herrn Peralta: Dieser Transport betraf im übrigen einen anderen Stoff als Natronlauge.

51 — Siehe Heft 1 (vorige Fußnote), Nrn. 34 bis 37 und 112 bis 120.

ten Fremdenführerurteilen vom 26. Februar 1991 für Recht erkannt:

„Auch wenn Artikel 59 EWG-Vertrag nach seinem Wortlaut ausdrücklich nur den Fall des Leistungserbringers betrifft, der in einem anderen Mitgliedstaat als der Leistungsempfänger ansässig ist, ist es doch Ziel dieses Artikels, die Beschränkungen der Dienstleistungsfreiheit solcher Personen zu beseitigen, die nicht in dem Staat niedergelassen sind, in dessen Gebiet die Dienstleistung erbracht werden soll (Urteil vom 10. Februar 1982 in der Rechtssache 76/81, *Transporoute*, Slg. 1982, 417, Randnr. 14). Nur wenn alle wesentlichen Elemente der fraglichen Betätigung nicht über die Grenzen eines Mitgliedstaats hinausweisen, sind die Vertragsbestimmungen über den freien Dienstleistungsverkehr nicht anwendbar (Urteil vom 18. März 1980 in der Rechtsache 52/79, *Debauve*, Slg. 1980, 833, Randnr. 9).

Demgemäß greift Artikel 59 immer dann ein, wenn ein Leistungserbringer Dienstleistungen in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen anbietet, in dem er niedergelassen ist, und zwar unabhängig vom Niederlassungsort der Empfänger dieser Dienstleistungen.“⁵²

75. Angesichts dieser Rechtsprechung liegt im Anwendungsbereich der Verordnung

52 — Randnrn. 9 und 10 der Urteile vom 26. Februar 1991 in der Rechtssache C-154/89 (*Kommission/Frankreich*, Slg. 1991, I-659) und in der Rechtssache C-198/89 (*Kommission/Griechenland*, Slg. 1991, I-727); Randnrn. 8 und 9 des Urteils vom 26. Februar 1991 in der Rechtssache C-180/89 (*Kommission/Italien*, Slg. 1991, I-709).

Nr. 4055/86 das erforderliche Gemeinschaftselement schon dann vor, wenn der fragliche Seetransport in einem anderen Mitgliedstaat (B) als dem Niederlassungsstaat des Leistungserbringers (A) beginnt oder endet. Denn in einem solchen Fall wird zumindest ein Teil der Dienstleistung in Mitgliedstaat (B) erbracht. Und so hat letzterer die Bestimmungen der Verordnung Nr. 4055/86 zu achten, unabhängig davon, ob der Betreiber des Schiffes in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen ist als sein Kunde⁵³.

76. Das so definierte Gemeinschaftselement liegt daher bei allen Beförderungen vor, die von oder nach Häfen anderer Mitgliedstaaten erfolgen. Es fehlt bei jenen Transporten, die zwischen dem Niederlassungsstaat des Dienstleistungserbringers und einem Drittstaat durchgeführt werden.

77. Daraus folgt für das innerstaatliche Gericht: Um das erforderliche Gemeinschaftselement der Transporte festzustellen, die die Herrn Peralta vorgeworfenen Handlungen veranlaßt haben, genügt es, von den Transporten im Anwendungsbereich der Verordnung jene „abzuziehen“, die zwischen

53 — Diese Betrachtungsweise steht übrigens auch ganz im Einklang mit Vorgeschichte und Zielsetzung der Verordnung Nr. 4055/86. Aus den Artikeln 2 bis 5 geht hervor, daß die Verordnung in erster Linie als Antwort auf einseitige oder mit Drittstaaten vereinbarte Regeln gedacht war, die in den betreffenden Mitgliedstaaten auf eine Diskriminierung von Leistungserbringern aus anderen Mitgliedstaaten hinausliefen. Diese Diskriminierung betraf namentlich die Möglichkeit, in bestimmten Verkehren Ladungen nach anderen Staaten oder von dort nach Häfen des betreffenden Mitgliedstaats zu befördern (vgl. die Beispiele im Dokument KOM(85) 90 endg., Nr. 35). Die Verordnung würde dieser Funktion aber nicht gerecht werden, wäre sie auf Fälle beschränkt, in denen sich die Niederlassungen der beiden Parteien der Dienstleistung in unterschiedlichen Mitgliedstaaten befinden.

Italien und Drittländern durchgeführt wurden.

78. 4. Sollten die fraglichen Transporte von oder nach Häfen anderer Mitgliedstaaten erfolgt sein, so würde sich die weitere Frage stellen, ob die italienischen Vorschriften eine unzulässige Beschränkung der mit der Verordnung Nr. 4055/86 gewährten Dienstleistungsfreiheit darstellen. Bei Beantwortung dieser Frage müssen die Eigenarten der streitigen Regelung und die Wirkungen berücksichtigt werden, die von ihr ausgehen oder ausgehen können.

79. a) Nur kurz einzugehen brauche ich auf den von Herrn Peralta behaupteten Umstand, daß das in den italienischen Vorschriften festgelegte totale Verbot, Natronlauge ins Meer einzuleiten, in den Vorschriften anderer Staaten nicht vorgesehen sei. Zu Artikel 7 EWG-Vertrag (Artikel 6 EG-Vertrag) hat der Gerichtshof festgestellt, daß diese Vorschrift nicht etwaige Unterschiede in der Behandlung und Verzerrungen erfaßt, die sich für Personen und Unternehmen, die der Gerichtsbarkeit der Gemeinschaft unterliegen, daraus ergeben können, daß ein Mitgliedstaat auf einem Gebiet strengere Maßnahmen anwendet als andere Mitgliedstaaten⁵⁴. Diese Überlegung muß in gleicher Weise für die Diskriminierungsverbote der Artikel 60 Absatz 2 EWG-Vertrag und Artikel 8 der Verordnung Nr. 4055/86 gelten, da diese auf ihrem Gebiet dieselbe Zielsetzung verfolgen wie die allgemeine

Regel des Artikels 7 EWG-Vertrag⁵⁵. Daraus folgt, daß sich ein Leistungserbringer nicht auf die Dienstleistungsfreiheit berufen kann, um sich gegen Vorschriften seines Niederlassungsstaats zu wenden, nur weil diese strenger sind als die anderer Mitgliedstaaten (in denen unter Umständen konkurrierende Wirtschaftsteilnehmer niedergelassen sind).

80. b) Als nächstes ist auf den Umstand einzugehen, daß die italienische Regelung, soweit sie sich über die italienischen Hoheitsgewässer hinaus erstreckt, nur Schiffen italienischer Flagge das streitige Einleitungsverbot auferlegt. Auf diesen Umstand wird insbesondere in der 5. und 6. Vorlagefrage abgehoben.

Hierzu ist erstens festzustellen, daß diese Besonderheit durch die Grenzen der Hoheitsgewalt des italienischen Staates bedingt ist. Nach übereinstimmender Auskunft Italiens und der Kommission verfügt der italienische Staat nicht über eine ausschließliche Wirtschaftszone im Sinne von Artikel 55 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen. Artikel 211 Absätze 5 und 6 dieses Übereinkommens, der die Befugnisse der Küstenstaaten auf dem Gebiet des Umweltschutzes in ihrer ausschließlichen Wirtschaftszone betrifft, ist daher nicht anwendbar. Außerdem hat der italienische Staat, wie uns die Kommission mitgeteilt hat, keine Vorschriften über eine sogenannte Anschlußzone (im Sinne von Artikel 24 des Übereinkommens über das Küstenmeer und

54 — Urteil vom 7. Mai 1992 in den verbundenen Rechtssachen C-251/90 und C-252/90 (Wood und Cowie, Slg. 1992, I-2873, Randnr. 19). Siehe bereits das Urteil vom 13. Februar 1969 in der Rechtssache 14/68 (Walt Wilhelm, Slg. 1969, I, Randnr. 13).

55 — Siehe das Urteil vom 30. Mai 1989 in der Rechtssache 305/87 (Kommission/Griechenland, Slg. 1989, 1461, Randnr. 12).

die Anschließzone ⁵⁶ bzw. Artikel 33 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen) erlassen. Die in diesen Übereinkommen vorgesehenen Befugnisse der Küstenstaaten in der Anschließzone betreffen im übrigen nicht das Gebiet des Umweltschutzes. Somit stellt es, wenn die italienische Regelung das Einleitungsverbot außerhalb der italienischen Hoheitsgewässer auf Schiffe italienischer Flagge beschränkt, nicht einmal eine unterschiedliche Behandlung dar: Nur diese Schiffe unterliegen außerhalb dieser Gewässer nach Artikel 5 des Übereinkommens über die Hohe See der italienischen Hoheitsgewalt. Schon aus diesem Grunde scheidet ein Verstoß gegen das Gebot des Artikels 8 der Verordnung Nr. 4055/86 aus.

81. Zweitens würde es sich ansonsten um eine umgekehrte Diskriminierung handeln, die als solche nicht genügen würde, um ein Vorgehen eines Mitgliedstaats (gegenüber seinen eigenen Angehörigen) aus dem Gesichtspunkt einer Grundfreiheit zu beanstanden. ⁵⁷

82. c) Da die italienische Regelung somit keine durch die Grundsätze der Dienstleistungsfreiheit verbotene Diskriminierung aufweist, ist nunmehr zu prüfen, ob sie als nichtdiskriminierende Regelung in die Dienstleistungsfreiheit von Personen in der Situation der Firma Cali eingreift.

83. aa) Zur Beantwortung dieser Frage möchte ich zunächst unterstreichen, daß die Rechtsprechung betreffend nichtdiskriminierende Beschränkungen, die von einem anderen als dem Niederlassungsstaat aufgestellt wurden, nicht einfach auf Fälle der vorliegenden Art übertragen werden kann. Diese Rechtsprechung, die spätestens seit den Urteilen *Collectieve Antennevoorziening Gouda* ⁵⁸, *Kommission/Niederlande* ⁵⁹ und *Säger* ⁶⁰, jeweils vom 25. Juli 1991, als endgültig angesehen werden kann, unterwirft zwar auch nichtdiskriminierende Bestimmungen der genannten Art dem „Test“ des Artikels 59. Geprüft wird, ob die fraglichen Vorschriften durch zwingende Gründe des Allgemeininteresses gerechtfertigt sind und ob das Prinzip der Verhältnismäßigkeit gewahrt ist. Doch bezieht sich dieser Test spezifisch auf die Vorschriften eines anderen Staats (dem, in dem die Dienstleistung erbracht wird) als des Niederlassungsstaats, wobei die Vorschriften des Staats der Dienstleistung neben die des Niederlassungsstaats treten:

„Solange die für Dienstleistungen geltenden Vorschriften nicht harmonisiert sind und noch nicht einmal eine Gleichwertigkeitsregelung erlassen worden ist, können Behinderungen der vom EWG-Vertrag in diesem Bereich garantierten Freiheit ... daher rühren, daß innerstaatliche Vorschriften, die alle im Inland ansässigen Personen erfassen, auf im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats ansässige Erbringer von Dienstleistungen angewandt werden, die bereits den Rechtsvorschriften dieses Mitgliedstaats genügen müssen.“ ⁶¹

58 — Rechtssache C-288/89, Slg. 1991, I-4007.

59 — Rechtssache C-353/89, Slg. 1993, I-4069.

60 — Rechtssache C-76/90, Slg. 1991, I-4221.

61 — Randnr. 12 des Urteils *Gouda* und Randnr. 16 des Urteils *Kommission/Niederlande*. Siehe auch Randnr. 12 des Urteils *Säger*.

56 — Vertragssammlung der Vereinten Nationen, Band 516, S. 205.

57 — Siehe oben Nr. 61.

84. Eine derartige Situation, in der sich ein Dienstleistungserbringer gegen die zusätzliche Belastung durch die Vorschriften des Staats der Dienstleistung wendet⁶², liegt jedoch gerade nicht vor, wenn dieser die Vorschriften seines eigenen Niederlassungsstaats in Frage stellt.

85. Diese Analyse wird durch einen Vergleich der Rechtsprechung zu Artikel 30 einerseits und zu Artikel 34 andererseits bestätigt.

86. Rechtsvorschriften des Einfuhrstaats können nach der Rechtsprechung *Dassonville*⁶³ und *Cassis de Dijon*⁶⁴ auch ohne Diskriminierung nach der Herkunft der Waren gegen Artikel 30 verstoßen, wenn sie den innergemeinschaftlichen Handel behindern, ohne durch zwingende Gründe des Allgemeinwohls gerechtfertigt zu sein. Das Urteil *Keck und Mithouard*⁶⁵ scheint zu bestätigen, daß diese Rechtsprechung (die gewissermaßen Vorläuferin der vorgenannten Urteile vom 25. Juli 1991 ist) gerade auf Hindernisse abzielt, die sich aus den unterschiedlichen Regelungen des Herkunftsstaats einer-

seits und des Einfuhrstaats andererseits ergeben⁶⁶.

87. Da sich das genannte Problem unterschiedlicher Vorschriften zweier Mitgliedstaaten bei der Prüfung von Maßnahmen des *Ausfuhrstaats* nicht in dieser Weise stellt, hat die Rechtsprechung Artikel 34 anders als Artikel 30 ausgelegt, nämlich im Sinne der vorzitierten⁶⁷ Formel aus dem Urteil *Groenveld*. Das entscheidende Kriterium ist danach, daß die fraglichen Maßnahmen „spezifische Beschränkungen der Ausfuhrströme“ darstellen, d. h. gewissermaßen eine „Diskriminierung“ zwischen dem Binnenhandel und dem Ausfuhrhandel beinhalten.

88. Es zeigt sich, daß (im Falle der Dienstleistungsfreiheit) die Kontrolle nach den Prinzipien der Urteile vom 25. Juli 1991 voraussetzt, daß die Beschränkung einen spezifischen Bezug zu dem grenzüberschreitenden Charakter der Dienstleistung hat: Gegenstand dieser Kontrolle sind nicht die Belastungen, die von der Regelung an sich ausgehen⁶⁸, sondern die Belastungen, die durch das Nebeneinander von Vorschriften zweier Mitgliedstaaten entstehen. In dieser Koexistenz zweier Gruppen von Vorschriften spiegelt sich der grenzüberschreitende Charakter der Dienstleistung wider. Würde man nun Vorschriften des Niederlassungsstaats systematisch anhand der Kriterien der

62 — Eine besondere Fallgruppe bilden Vorschriften des Staates der Dienstleistung, die auf ein völliges Verbot dieser Dienstleistung hinauslaufen. Auf sie braucht aber im vorliegenden Zusammenhang nicht eingegangen zu werden.

63 — Siehe Fußnote 29.

64 — Urteil vom 20. Februar 1979 in der Rechtssache 120/78 (*Rewe/Bundesmonopolverwaltung für Branntwein*, Slg. 1979, 649).

65 — Urteil vom 24. November 1993 in den verbundenen Rechtssachen C-267/91 und C-268/91 (*Keck und Mithouard*, Slg. 1993, I-6097).

66 — Siehe die Schlußanträge des Generalanwalts Van Gerven vom 16. März 1994 in den verbundenen Rechtssachen C-401/92 und C-402/92, *Tankstation 't Heukske*, Urteil vom 2. Juni 1994, Slg. 1994, I-2199, I-2201, Nr. 20).

67 — Oben Nr. 46.

68 — Siehe aber Fußnote 62.

„zwingenden Gründe des Allgemeinwohls“ und der Verhältnismäßigkeit messen, so würde man damit auch Beschränkungen ohne spezifischen Bezug zu grenzüberschreitenden Dienstleistungen erfassen. Dies aber würde über den Sinn der Garantie der Dienstleistungsfreiheit hinausgehen.

89. Wenn somit die Rechtsprechung gemäß den Urteilen vom 25. Juli 1991 nicht zur Lösung des Problems herangezogen werden kann, ob die erörterte Regelung in die Dienstleistungsfreiheit von Personen in der Situation der Firma Calì eingreift, welches Kriterium ist dann insoweit einschlägig? Die Antwort auf diese Frage muß meines Erachtens im Einklang mit den bisher entwickelten Überlegungen gegeben werden: Die Beschränkung muß einen spezifischen Bezug zu einem grenzüberschreitenden Element der in Rede stehenden Dienstleistung aufweisen. Dies ist der Fall, wenn sie an eine Dienstleistung, die dieses Element enthält, eine ungünstigere Behandlung knüpft als an eine vergleichbare Dienstleistung, der dieses Element fehlt. Diese Antwort wird durch übereinstimmende Hinweise bestätigt, die sich aus den Urteilen *Corsica Ferries*⁶⁹ (betreffend die Dienstleistungsfreiheit), *Daily Mail*⁷⁰ (betreffend Artikel 52 des Vertrags) sowie aus der Rechtsprechung *Groenveld* ergeben. Sie zeigen, daß unter der genannten Bedingung selbst die Maßnahmen von Staaten, die sich, wie man sagen könnte, „diesseits“ der von dem einzelnen überschrittenen Staatsgrenze befinden, an den Grundfreiheiten gemessen werden.

90. In dem Urteil *Corsica Ferries* ging es um eine französische Regelung, die im Falle von Seetransporten zwischen Korsika und dem französischen Festland eine geringere Belastung an Hafengebühren vorsah, als bei Transporten zwischen Korsika und den Häfen anderer Staaten. Gegen diese Regelung wendete sich die Firma „*Corsica Ferries France*“. Zwar war während des für das Ausgangsverfahren maßgeblichen Zeitraums die Verordnung Nr. 4055/86 noch nicht in Kraft, so daß ein Verstoß gegen die Grundsätze der Dienstleistungsfreiheit von vornherein nicht in Betracht kam. Dennoch hat der Gerichtshof Wert auf folgende Feststellung gelegt:

„[D]ie französischen Rechtsvorschriften, um die es im Ausgangsverfahren geht, [sind] geeignet ..., den freien Dienstleistungsverkehr innerhalb der Gemeinschaft im Sinne des Artikels 59 Absatz 1 EWG-Vertrag zu beschränken, da sie die Dienstleistungserbringer, die Beförderungen zwischen einem Hafen im Inland und einem Hafen in einem anderen Mitgliedstaat der Gemeinschaft durchführen gegenüber denjenigen diskriminieren, die Beförderungen zwischen zwei inländischen Häfen vornehmen.“⁷¹

91. Dieses Zitat läßt erkennen, daß der Gerichtshof selbst Vorschriften des Niederlassungsstaats der Kontrolle anhand der Grundsätze der Dienstleistungsfreiheit

69 — Oben Fußnote 31.

70 — Oben Fußnote 40.

71 — Randnr. 7 des Urteils *Corsica Ferries*.

unterwirft, wenn sie an die Erbringung einer Dienstleistung, die ein grenzüberschreitendes Element aufweist, eine ungünstigere Behandlung knüpft als an eine Dienstleistung, der dieses Element fehlt. Dieser Umstand wird durch den — untechnisch verwendeten — Begriff der Diskriminierung gekennzeichnet.

92. Ein ähnlicher Gedanke läßt sich dem Urteil Daily Mail entnehmen. Dort heißt es zu den Artikeln 52 ff.:

„Zwar sollen diese Bestimmungen ihrer Fassung nach insbesondere die Inländerbehandlung im Aufnahmestaat sicherstellen, sie verbieten es aber auch dem Herkunftsstaat, die Niederlassung seiner Staatsangehörigen oder einer nach seinem Recht gegründeten, der Definition des Artikels 58 genügenden Gesellschaft in einem anderen Mitgliedstaat zu behindern. Wie die Kommission zu Recht ausgeführt hat, wären die in Artikel 52 ff. gewährten Rechte sinnentleert, wenn der Herkunftsstaat Unternehmen verbieten könnte, auszuwandern, um sich in einem anderen Mitgliedstaat niederzulassen. Für natürliche Personen ist das Recht zur Ausreise aus dem Hoheitsgebiet zu diesem Zweck ausdrücklich in der Richtlinie 73/148 geregelt ...“

93. Wie ich bereits erläutert habe, beruht die Rechtsprechung zu Artikel 34 auf einer unterschiedlichen Behandlung der Ausfuhr und des Binnenhandels. Auch hier wird also

eine Operation, die ein grenzüberschreitendes Element aufweist, mit einer anderen Operation verglichen, der dieses Element fehlt.

94. Im vorliegenden Fall bestünde das grenzüberschreitende Element der Transporte, die durch in Italien niedergelassene Transportunternehmen durchgeführt werden, gegebenenfalls darin, daß diese Transporte von oder nach Häfen anderer Mitgliedstaaten erfolgen. Somit stellt die streitige Regelung dann eine Einschränkung der Dienstleistungsfreiheit dar, wenn sie die Durchführung von Transporten durch derartige Wirtschaftsteilnehmer von und nach Häfen anderer Mitgliedstaaten stärker beeinträchtigt als die Durchführung von anderen, insbesondere inländischen Transporten.

95. *bb)* Bei der Anwendung dieses Kriteriums auf den vorliegenden Fall ist zunächst festzustellen, daß die fragliche italienische Regelung nach ihrem Wortlaut nicht zwischen den verschiedenen Arten von Transporten unterscheidet. Dennoch könnte sie sich bei Transporten von oder nach Häfen anderer Mitgliedstaaten belastender auswirken als bei rein innerstaatlichen Transporten. Aus dem Vorlagebeschluß läßt sich nicht entnehmen, ob dies der Fall ist. Dort wird zwar das streitige Einleitungsverbot erwähnt, nicht jedoch die tatsächlichen Folgen, die sich hieraus im Vergleich zwischen innerstaatlichen Transporten und den vorgenannten grenzüberschreitenden Transporten ergeben.

96. Angesichts der zusätzlichen Angaben ⁷², die uns Herr Peralta gemacht hat, ist es nicht ganz unwahrscheinlich, daß die italienische Regelung derartige Folgen zeitigt. Fahrten von und nach Häfen anderer Mitgliedstaaten könnten wegen des Gebots der Beseitigung an Land mit Umwegen und/oder der zusätzlichen Kosten (für kleinere Tankschiffe, die die Tankwaschwässer auf See übernehmen) verbunden sein, Belastungen, die bei inländischen Transporten nicht oder nur in geringerem Umfang eintreten: Jedenfalls in einigen italienischen Häfen stehen anscheinend Beseitigungsanlagen zur Verfügung.

97. Hierzu stellt sich als erstes die Frage, ob der Gerichtshof dieses zusätzliche Vorbringen in seine Erwägungen einfließen lassen darf. Das im Vorlagebeschluß erwähnte Einleitungsverbot bedeutet zwangsläufig, daß die Tankwaschwässer an Land beseitigt werden müssen. Die Angaben des Herrn Peralta über die Bedingungen dieser Beseitigung stellen demgegenüber keinen neuen Sachverhalt dar, sondern stehen in engem Zusammenhang mit den Angaben des Vorlagebeschlusses ⁷³. Insbesondere widersprechen sie diesem nicht ⁷⁴. Ferner konnte in der mündlichen Verhandlung, die der Gerichtshof in dieser Rechtssache abgehalten hat, zu diesem Vorbringen Stellung genommen werden. Im Interesse einer sachdienlichen Antwort auf die Vorlagefragen ⁷⁵ sollte der Gerichtshof daher, wenn er meinem vorhin formulierten

Vorschlag ⁷⁶ nicht folgt, bei dieser Antwort das Vorbringen des Herrn Peralta berücksichtigen. Die Feststellung der Tatsachen bleibt selbstverständlich Sache des innerstaatlichen Gerichts.

98. Auf dieser Grundlage stellt sich die weitere Frage, ob es genügt, wenn die Regelung zwar nicht nach ihrem Wortlaut, wohl aber nach ihren tatsächlichen Wirkungen ein unterschiedliches Regime für die beiden Arten von Dienstleistungen schafft. Diese Frage möchte ich in Anlehnung an die Rechtsprechung zu Artikel 34 bejahen. Nach dieser Rechtsprechung genügt es nämlich, wenn die fragliche Maßnahme spezifische Beschränkungen der Ausfuhrströme „bewirkt“ ⁷⁷. Ich vermag nicht zu erkennen, weshalb im vorliegenden Zusammenhang ein anderes Kriterium gelten sollte. Es genügt daher, wenn die verhältnismäßig stärkere Belastung von grenzüberschreitenden Dienstleistungen eine tatsächliche Auswirkung der fraglichen Maßnahme darstellt, ohne in deren Wortlaut zum Ausdruck zu kommen.

99. Der Vollständigkeit halber sei noch gesagt, daß die von Herrn Peralta behauptete besondere Belastung, die Schiffen italienischer Flagge entstände, weil sie nach den italienischen Vorschriften sowohl eine Ausrüstung für die Einhaltung der MARPOL-Bestimmungen aufweisen als auch die Belastungen aus dem italienischen Einleitungsverbot tragen müßten, für dieses Kriterium unerheblich ist. Dieser Umstand geht

72 — Siehe oben Nr. 6.

73 — Siehe oben Fußnote 18.

74 — Vgl. das Urteil vom 16. März 1978 in der Rechtssache 104/77 (Oehlschläger, Slg. 1978, 791, Randnr. 4); Urteil vom 29. April 1982 in der Rechtssache 17/81 (Pabst und Richarz, Slg. 1982, 1331, Randnr. 12).

75 — Siehe das Urteil Ferrer Laderer (oben Fußnote 42), Randnr. 6.

76 — Oben Nr. 72.

77 — Oben Nr. 46.

nämlich allein auf Vorschriften des italienischen Rechts zurück und hat, soweit ich sehen kann, keinen spezifischen Bezug zu *grenzüberschreitenden* Dienstleistungen.

100. cc) Stellt die italienische Regelung im Lichte des bisher entwickelten Kriteriums eine Beschränkung der Dienstleistungsfreiheit dar, so stellt sich die weitere Frage, ob sie durch genügende Gründe gerechtfertigt ist. Zur Rechtfertigung kommen, soweit ich sehe, nur Gründe des Umweltschutzes in Betracht.

101. Kann sich der Niederlassungsstaat in einem Fall wie dem vorliegenden auf derartige Gründe berufen?

102. Im Falle von diskriminierenden Regelungen der Aufnahmestaaten hat der Gerichtshof festgestellt, daß sie mit dem Gemeinschaftsrecht nur dann vereinbar sind, „wenn sie unter eine ausdrücklich abweichende Bestimmung wie z. B. Artikel 56 EWG-Vertrag fallen“⁷⁸. Dagegen können andere Beschränkungen, die aus der Anwendung der Vorschriften des Aufnahmestaates auf die Dienstleistungserbringer folgen, darüber hinaus durch alle zwingenden Gründe des Allgemeininteresses gerechtfertigt werden⁷⁹.

78 — Siehe das Urteil Gouda, Randnr. 11.

79 — Randnr. 13 des Urteils Gouda.

103. In einem Fall wie dem vorliegenden sollte meines Erachtens das letztgenannte Regime gelten. Sollte nämlich die Erbringung von grenzüberschreitenden Dienstleistungen nach anderen Mitgliedstaaten von den italienischen Vorschriften schwerwiegender betroffen sein als die rein innerstaatliche Erbringung, so würde dies an den Unterschieden in den Vorschriften der Mitgliedstaaten liegen. Denn diese Besonderheit wäre darauf zurückzuführen, daß, wie Herr Peralta behauptet, in den Häfen anderer Mitgliedstaaten Anlagen zur Beseitigung bestimmter Stoffe nicht zur Verfügung stehen. Auf einen derartigen Konflikt ist das Kriterium der zwingenden Gründe des Allgemeininteresses zugeschnitten. Es sollte daher auch im vorliegenden Fall Anwendung finden.

104. In der Sache selbst kann ich mich kurz fassen. Der Schutz der Umwelt ist im Bereich des Warenverkehrs als zwingender Grund des Allgemeininteresses anerkannt worden⁸⁰. Nichts anderes kann aber auch auf dem Gebiet der Dienstleistungsfreiheit gelten⁸¹.

105. Ob dieser Grund die italienische Regelung rechtfertigt, hängt von dem Kriterium der Verhältnismäßigkeit ab. Die Regelung muß daher geeignet sein, die Verwirklichung des mit ihr angestrebten Ziels zu gewährleisten und darf nicht über das zur Erreichung dieses Ziels Erforderliche hinausgehen⁸².

80 — Urteil vom 20. September 1988 in der Rechtssache C-302/86 (Kommission/Dänemark, Slg. 1988, I-4607, Randnr. 8 f.).

81 — Vgl. auch das Urteil vom 7. Februar 1985 in der Rechtssache 240/83 (Procureur de la République/ADBHU, Slg. 1985, 531, Randnr. 9).

82 — Randnr. 15 des Urteils Gouda.

106. Im vorliegenden Fall ist dabei zu beachten, daß Italien das MARPOL-Übereinkommen unterzeichnet hat, bei dessen Anwendung es nicht zu der unterschiedlichen Belastung von innerstaatlichen Transporten und Transporten von und nach Häfen anderer Mitgliedstaaten käme. Die streitige italienische Regelung soll nun einen gegenüber diesem Abkommen verstärkten Schutz der Umwelt gewährleisten.

— *Zu Artikel 7 EWG-Vertrag*

109. Da die vorliegende Regelung im Anwendungsbereich der Artikel 48 des Vertrags sowie der Dienstleistungsfreiheit keine Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit aufweist, kann insoweit auch kein Verstoß gegen Artikel 7 vorliegen⁸³. Andere Verstöße gegen das Verbot des Artikels 7, in dem Gemeinschaftsrecht unterliegenden Situationen eine Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit vorzunehmen, sind nicht ersichtlich.

107. Der innerstaatliche Richter hat daher in erster Linie zu prüfen, ob durch die Anwendung der italienischen Regelung die Umwelt besser geschützt wird als durch die Anwendung der MARPOL-Regeln. Dabei ist zu beachten, daß auf dem Gebiet des Umweltschutzes Vorteile und Risiken unterschiedlicher Beseitigungsmethoden in den wissenschaftlichen Kreisen umstritten sein können. Die Mitgliedstaaten haben daher bei der Bewertung dieser Fakten einen gewissen Ermessensspielraum.

— *Zu dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit*

110. Dieser Grundsatz ist zwar Teil der Gemeinschaftsrechtsordnung⁸⁴, kann jedoch in dieser Eigenschaft nicht auf Sachverhalte angewandt werden, die außerhalb dieser Rechtsordnung angesiedelt sind⁸⁵. Abgesehen von den einschlägigen Regeln der Dienstleistungsfreiheit, in deren Rahmen ich

108. Die italienische Regierung hat außerdem auf die besondere Lage des Mittelmeeres hingewiesen, das als austauscharmes Gewässer eines besonderen Schutzes bedürfe. Sollte der Schutz des Mittelmeeres (oder vergleichbarer Gewässer) das einzige Ziel der Maßnahme sein, so wäre sie jedenfalls im Hinblick auf die anderen Meeresgewässer, die die genannte Besonderheit nicht aufweisen, als unverhältnismäßig anzusehen.

83 — Siehe das Urteil vom 10. Dezember 1991 in der Rechtssache C-179/90 (Merci convenzionali Porto di Genova, Slg. 1991, I-5889, Randnr. 11).

84 — Vgl. z. B. das Urteil vom 11. Juli 1989 in der Rechtssache 265/87 (Schräder/Hauptzollamt Gronau, Slg. 1989, 2237, Randnr. 21).

85 — So die ständige Rechtsprechung zu den im Gemeinschaftsrecht anerkannten Grundrechten: siehe zuletzt das Urteil vom 4. Oktober 1991 in der Rechtssache 159/90 (Society for the protection of unborn children Ireland, Slg. 1991, I-4685, Randnr. 31).

den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geprüft habe, ist, soweit ich sehen kann, keine Regel des Gemeinschaftsrechts auf den vorliegenden Fall anwendbar, bei deren Anwendung der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu prüfen wäre.

C — Schlußantrag

111. Aus allen diesen Gründen schlage ich vor, auf die Fragen der Pretura circondariale Ravenna wie folgt zu antworten:

- 1) Artikel 3 Buchstabe f EWG-Vertrag (Artikel 3 Buchstabe g EG-Vertrag), Artikel 84 und Artikel 130 r dieses Vertrags stehen der Anwendung einer innerstaatlichen Vorschrift nicht entgegen, die es unter Androhung von Strafsanktionen verbietet, schädliche Stoffe, auch außerhalb der Hoheitsgewässer, ins Meer einzuleiten.
- 2) Die Artikel 48 und 52 EWG-Vertrag sind nicht auf eine Situation anwendbar, die keinerlei Berührungspunkte mit irgendeinem der Sachverhalte aufweist, auf die das Gemeinschaftsrecht abstellt. In einer solchen Situation stehen diese Vorschriften daher der Anwendung einer Regelung der Art wie unter Punkt 1 beschrieben nicht entgegen.
- 3) Die Artikel 30 ff. des EWG-Vertrags sind nicht auf Situationen anwendbar, in denen Vorschriften eines Mitgliedstaats, die bei der Durchführung von Dienstleistungen, namentlich Transportdienstleistungen, zu beachtende Bedingungen regeln, wenn sich eine eventuelle Behinderung des Warenverkehrs durch derartige Vorschriften als ein bloßer Reflex der Behinderung der Dienstleistungen darstellt. In einem solchen Fall stehen die Artikel 30 ff. EWG-Vertrag einer Regelung der Art wie in Punkt 1 beschrieben nicht entgegen.
- 4) Auf dem Gebiet der Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten hat der Rat durch die Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 mit Wirkung vom 1. Januar 1987 den Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs im Sinne des Artikels 59 EWG-Vertrag eingeführt. Es ist Sache des innerstaatlichen Gerichts, zu prüfen, ob die Transporte, die Anlaß zu den im Ausgangsverfahren in Rede stehenden angeblichen Verstößen gegeben haben, Transporte zwischen Mitgliedstaaten oder zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten waren.

Hilfsweise

Der in der Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 festgelegte Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs steht in einer Situation wie der des vorliegenden Falles der Anwendung einer Regelung der Art wie unter Punkt 1 beschrieben entgegen, wenn (vom vorlegenden Gericht) festgelegt wird,

— daß sie sich im Falle von Transporten von oder nach Häfen anderer Mitgliedstaaten wirtschaftlich belastender auswirkt als bei anderen, namentlich Transporten zwischen Häfen des Mitgliedstaats, in dem der Betreiber des Schiffes niedergelassen ist,

— und daß die Regelung angesichts der für den fraglichen Mitgliedstaat verbindlichen Vorschriften des Völkerrechts nicht geeignet oder nicht erforderlich ist, um die angestrebten Ziele auf dem Gebiet des Umweltschutzes zu erreichen.

- 5) Artikel 7 EWG-Vertrag (Artikel 6 EG-Vertrag) steht der Anwendung einer innerstaatlichen Vorschrift der Art wie unter Punkt 1 beschrieben nicht entgegen, wenn diese im Anwendungsbereich des Gemeinschaftsrechts keine Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit vornimmt.
- 6) Der gemeinschaftsrechtliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit steht der Anwendung einer Regelung der Art wie unter Punkt 1 beschrieben auf eine Situation nicht entgegen, die nicht vom Gemeinschaftsrecht erfaßt wird.