A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nagytanács)

2014. július 8.*

„Tengeri szállítás — Szolgáltatásnyújtás szabadsága — 4055/86/EGK rendelet — Alkalmazhatóság az Európai Gazdasági Térségről (EGT) szóló megállapodásban részes államokból, illetve ilyen államokba történő, harmadik ország lobogója alatt közlekedő hajóval végzett szállításokra — Egy ilyen állam kikötőiben folytatott szakszervezeti fellépések az e hajókon alkalmazott harmadik országbeli állampolgárok érdekében — E munkavállalók állampolgárságának, illetve e hajók lobogójának az uniós jog alkalmazhatóságára gyakorolt hatásának hiánya”

A C-83/13. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Arbetsdomstolen (Svédország) a Bírósághoz 2013. február 19-én érkezett, 2013. február 14-i határozatával terjesztett elő az előtte

a **Fonnship A/S**

és

a **Svenska Transportarbetareförbundet**,

a **Facket för Service och Kommunikation (SEKO)**

között,

valamint

a **Svenska Transportarbetareförbundet**

és

a **Fonnship A/S**

között folyamatban lévő eljárásokban,

A BÍRÓSÁG (nagytanács),

tagjai: V. Skouris elnök, K. Lenaerts elnökhelyettes, A. Tizzano, M. Ilešič (előadó), T. von Danwitz, C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça tanácselnökök, J. Malenovský, E. Levits, A. Ó Caoimh, A. Arabadjiev, A. Prechal és E. Jarašiūnas bírák,

főtanácsnok: P. Mengozzi,

* Az eljárás nyelve: svéd.

hivatalvezető: C. Strömholm tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2014. január 28-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a Fonnship A/S képviseletében L. Boman advokat,

– a Svenska Transportarbetareförbundet és a Facket för Service och Kommunikation (SEKO) képviseletében I. Otken Eriksson advokat,

– a svéd kormány képviseletében A. Falk és U. Persson, meghatalmazotti minőségben,

– a görög kormány képviseletében S. Chala és E.-M. Mamouna, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében J. Enegren, valamint L. Nicolae és H. Tserepa-Lacombe, meghatalmazotti minőségben,

– az EFTA Felügyeleti Hatóság képviseletében X. Lewis és M. Moustakali, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2014. április 1-jei tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló, 1986. december 22-i 4055/86/EGK tanácsi rendelet (HL L 378., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 174. o.) 1. cikkének az értelmezésére irányul.

2 E kérelem azon jogvitákkal összefüggésben került előterjesztésre, amelyek egyrészt a Fonnship A/S (a továbbiakban: Fonnship) norvég jog szerinti társaság és a Svenska Transportarbetarförbundet (szállítási munkavállalók svéd szövetsége, a továbbiakban: ST), illetve a Facket för Service och Kommunikation (szolgáltatási és kommunikációs munkavállalók szakszervezete, a továbbiakban: SEKO), svéd jog szerinti két szakszervezet, valamint másfelől az előbbi szakszervezet és a Fonnship között azon szakszervezeti fellépésekkel összefüggésben folytak, amelyek állítólagosan megzavarták a Fonnship tulajdonában lévő és panamai lobogó alatt közlekedő hajóval nyújtott szolgáltatásokat.

Jogi háttér

Az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás

3 Az Európai Gazdasági Térségről szóló 1992. május 2-i megállapodás (HL 1994. L 1., 3. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 52. kötet, 3. o.; a továbbiakban: EGT-Megállapodás) 7. cikke értelmében:

„A megállapodás mellékleteiben […] hivatkozott vagy azokban megtalálható jogi aktusok a Szerződő Felekre nézve kötelező erejűek és a belső jog részét képezik, vagy a belső jogba át kell ültetni azokat, az alábbiak szerint:

a) egy jogi aktust, amely megfelel valamely EGK-rendeletnek, a Szerződő Felek mint ilyet, a belső jog részévé tesznek;

[…]”

4 Az EGT-Megállapodás 47. cikke ekképpen rendelkezik:

„(1) A 48–52. cikkek rendelkezéseit a vasúti, közúti és belvízi közlekedésre kell alkalmazni.

(2) A valamennyi közlekedési módra vonatkozó különös rendelkezéseket a XIII. melléklet tartalmazza.”

5 Az EGT-Megállapodás XIII. mellékletének „Tengeri szállítás” című V. szakasza magában foglalja a 4055/86 rendeletet.

A 4055/86 rendelet

6 A 4055/86 rendelet hetedik–kilencedik preambulumbekezdése értelmében „a konferencián kívüli vonalhajók tevékenységét nem szabad akadályozni mindaddig, amíg ezek betartják a […] tisztességes verseny elvét”; valamint „[…] a tagállamok megerősítik a szabad versenykörnyezet iránti elkötelezettségüket, amely lényeges eleme a[z] […] ömlesztett áruk kereskedelmének”, továbbá „[…] a közösségi hajótulajdonosoknak egyre inkább szembe kell nézniük a harmadik országok által bevezetett […] új korlátozásokkal”.

7 Az említett rendelet tizenkettedik preambulumbekezdése értelmében „[…] a Közösség hajózási ágazatának szerkezete olyan, hogy lehetővé teszi, hogy e rendelet rendelkezései kiterjedjenek a tagállamoknak a Közösség területén kívül letelepedett állampolgáraira és a Közösségen kívül székhellyel rendelkező és egy tagállam állampolgárainak ellenőrzése alatt álló hajózási társaságaira, amennyiben ezek hajói az adott tagállamban annak jogszabályaival összhangban vannak bejegyezve”.

8 Ugyanezen rendelet 1. cikkének (1)–(3) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(1) A tagállamok közötti, valamint a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadságát kell alkalmazni a tagállamok összes olyan állampolgára tekintetében, akik egy olyan tagállamban telepedtek le, amely nem azonos a szolgáltatásokat igénybe vevő személy tagállamával.

(2) E rendelet rendelkezései vonatkoznak továbbá a tagállamoknak a Közösség területén kívül letelepedett állampolgáraira és a Közösségen kívül székhellyel rendelkező, és egy tagállam állampolgárainak ellenőrzése alatt álló hajózási társaságaira, amennyiben ezek hajói az adott tagállamban annak jogszabályaival összhangban vannak bejegyezve.

(3) A[z EGK-S]zerződés 55–58. […] cikkének [amelyek az EK-Szerződés 55. cikkének – amely később EK 45. cikk lett –, illetve az EK-Szerződés 56. és 57. cikkének – amelyek módosítás után EK 46. cikk és EK 47. cikk lettek –, és az EK-Szerződés 58. cikkének – amely később EK 48. cikk lett – felelnek meg] rendelkezései az e rendelet hatálya alá tartozó ügyekre is vonatkoznak."

A svéd jog

9 A svéd alkotmány biztosítja a szakszervezeti fellépéshez való jogot a törvényben meghatározott keretek között.

10 A munkavállalók döntéshozatalban való részvételi jogairól szóló, 1976. június 10-i (1976:580. sz.) törvény (lag [1976:580] om medbestämmande i arbetslivet) rendelkezik az egyesüléshez és tárgyaláshoz való jogra, a kollektív szerződésekre, a kollektív munkaügyi viták esetén igénybe vehető közvetítésre, valamint a munkabéke fenntartásának kötelezettségére vonatkozó szabályokról, továbbá olyan rendelkezéseket tartalmaz, amelyek korlátozzák a szakszervezeti fellépéshez való jogot.

Az alapeljárások és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

11 A Fonnship egy Fonnesben (Norvégia) székhellyel rendelkező, norvég jog szerinti társaság. Az alapügyek szempontjából releváns időszakban, azaz 2001 és 2003 között, a Fonnship tulajdonában állt az *M/S Sava Star* (a továbbiakban: *Sava Star*) hajó.

12 Ez a hajó egy teherhajó, amely az említett időszakban elsősorban az EGT-Megállapodásban részes államok között közlekedett. E hajót a Panamai Hajónyilvántartásban lajstromozták, tehát panamai lobogó alatt közlekedett. A legénysége négy lengyel állampolgárságú tisztből és két orosz állampolgárságú tengerészből állt. E legénység munkáltatója a Fonnship volt.

13 A Fonnship szerint a legénység említett tagjainak a munkabére az általa egy – angol fordításban „Murmansk Area Committee of Seamen's Union" elnevezésű – orosz munkavállalói szakszervezettel kötött kollektív szerződés hatálya alá tartozott. Ugyanezen társaság szerint e munkabérek – amelyeknek összege a tengerészek esetén megközelítőleg havi 550 amerikai dollár (USD) volt – megfeleltek az International Transport Workers' Federation (szállítási dolgozók nemzetközi szövetsége) által ajánlott munkabéreknek, sőt meghaladták azokat.

14 Mivel azonban az ST úgy vélte, hogy a *Sava Star* legénységének munkabérei nem méltányosak, 2001. október 26-án, amikor e hajó Holmsund (Svédország) kikötőjében horgonyzott, arra szólította fel a Fonnshipet, hogy kössön az International Transport Workers' Federation által jóváhagyott kollektív szerződést (egy „Special Agreement" nevű megállapodást). Miután a Fonnship elutasította e kérelmet, szakszervezeti fellépésekre került sor, többek között abban a formában, hogy megakadályozták az említett hajó be- és kirakodását.

15 2001. október 29-én „Special Agreement" formájában kollektív szerződés aláírására került sor a Fonnship és az ST között (a továbbiakban: 2001. évi szerződés). A Fonnship 1794 USD-t fizetett az ST-nek, e szerződésnek a belépési díjra és a szolidaritási alaphoz való hozzájárulásra vonatkozó rendelkezése értelmében. A *Sava Star* kapitánya tiltakozó levelet írt, és a legénység tagjai aláírtak egy dokumentumot, jelezve, hogy nem értenek egyet az ST fellépéseivel. A hajó ezt követően elhagyhatta a holmsundi kikötőt.

16 2002. január 29-én a Fonnship keresetet indított az Arbetsdomstolen előtt az ST-vel szemben annak érdekében, hogy az ST-t kötelezzék egyfelől 1794 USD visszafizetésére, másfelől pedig mintegy 10 000 USD összegű kártérítés megfizetésére a fent említett szakszervezeti fellépések által okozott gazdasági kár okán.

17 2002. március 8-án az ST keresetet indított az Arbetsdomstolen előtt a Fonnshippel szemben annak érdekében, hogy e társaságot kötelezzék 10 000 USD kártérítés fizetésére a 2001. évi szerződés megsértése miatt. Az ST álláspontja szerint 2002. március 5-én, amikor a hajó Reykjavík (Izland) kikötőjében horgonyzott, a Fonnship a 2001. évi szerződést megsértve megtagadta, hogy valamely szakszervezeti szövetség meghatalmazott képviselője bizonyos dokumentumokhoz hozzáférjen, és megtiltotta, hogy e személy kapcsolatba lépjen a legénységgel.

18 2003. február 18-án a *Sava Star* Köping (Svédország) kikötőjében horgonyzott. A 2001. évi szerződés akkor már hatályát vesztette. A SEKO – ugyanúgy, ahogyan azt az ST tette 2001-ben – arra szólította fel a Fonnshipet, hogy írjon alá egy „Special Agreement”-et. Szakszervezeti fellépéseket követően 2003. február 19-én megkötésre került egy ilyen kollektív szerződés (a továbbiakban: 2003. évi szerződés). A 2003. évi szerződés értelmében a Fonnship 1794 USD-t fizetett a SEKO-nak „szolgáltatási díj” és a szolidaritási alaphoz való hozzájárulás címén. A legénység tagjai aláírtak egy tiltakozó dokumentumot. A hajó ezt követően elhagyhatta az említett kikötőt.

19 2003. március 11-én a Fonnship keresetet indított az Arbetsdomstolen előtt a SEKO-val szemben annak érdekében, hogy e szakszervezetet kötelezzék egyfelől 1794 USD visszafizetésére, másfelől pedig 6000 euró kártérítés fizetésére a fent említett szakszervezeti fellépésekkel okozott gazdasági kár okán.

20 2003. június 17-én az ST keresetet indított az Arbetsdomstolen előtt a Fonnshippel szemben annak érdekében, hogy e társaságot kötelezzék egy megközelítőleg 256 000 USD összegű kártérítés megfizetésére, azon okból, hogy a 2001. évi szerződés alkalmazásának időszaka alatt e társaság nem fizette meg az e szerződésben előirányzott munkabéreket. Ez az összeg a Fonnship által a legénységnek kifizetett munkabérek és az e szerződés értelmében fizetendő munkabérek különbözetének felel meg.

21 Az Arbetsdomstolen előtt folyamatban lévő négy ügy keretében a Fonnship azt állítja, hogy őt nem kötötte a 2001. évi és a 2003. évi szerződés, és hogy az ST és a SEKO köteles számára kártérítést fizetni, és nem fordítva. E tekintetben egyfelől – mind a megegyezés hiánya, mind a tisztességtelen szerződési feltételek fennállása alapján – e két szerződés semmisségére hivatkozik, másfelől az említett szerződések aláírásához vezető szakszervezeti fellépések jogellenességére.

22 Az Arbetsdomstolen úgy véli, hogy az említett szakszervezeti fellépések jogszerűségének kérdése döntő jelentőségű az alapügyekben hozandó határozatok szempontjából, és a kérdés eldöntése érdekében e bíróság feladata annak megvizsgálása, hogy a szakszervezeti fellépésre vonatkozó svéd jogi szabályozás összeegyeztethető-e a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó uniós joggal. Mivel azonban a felek között vitatott az, hogy e szabályok relevánsak lehetnek-e egy olyan helyzetben, mint amilyen az említett ügyekben fennáll, amely esetén a szóban forgó hajó panamai lobogó alatt közlekedik, e bíróság szerint előzetesen meg kell vizsgálni ezt az uniós jog alkalmazhatóságára vonatkozó kérdést.

23 Ilyen körülmények között az Arbetsdomstolen úgy határozott, hogy az előtte folyamatban lévő eljárásokat felfüggeszti, és a következő kérdést terjeszti előzetes döntéshozatalra a Bíróság elé:

„Alkalmazandó-e az EGT-Megállapodás szolgáltatások, tengeri szállítási szolgáltatások szabad mozgására vonatkozó szabálya – amely szabálynak megvan a megfelelője az EK-Szerződésben – az EFTA [Európai Szabadkereskedelmi Társulás] egyik tagállamában székhellyel rendelkező társaságra azon tevékenysége tekintetében, amelynek során az [Európai Közösség] vagy az EGT területén kívüli harmadik országban nyilvántartásba vett (és annak lobogója alatt közlekedő) hajóval végez az [Európai Közösség] valamely tagállamába vagy valamely EFTA-tagállamba irányuló szállítási szolgáltatásokat?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

24 Az EGT-Megállapodás 7. cikke a) pontjának, valamint XIII. mellékletének értelmében a 4055/86 rendelet rendelkezései az EGT-Megállapodásban részes összes állam jogrendjének szerves részét képezik. Az említett rendelet és az EGT-Megállapodás említett rendelkezései tartalmazzák a szolgáltatásnyújtás szabadságának az EGT-Megállapodásban részes államok közötti, illetve az ez utóbbiak és a harmadik országok közötti tengeri szállítási ágazatra való alkalmazhatóságának szabályait (lásd ebben az értelemben: Corsica Ferries (France) ítélet, C-49/89, EU:C:1989:649, 13. pont; Bizottság kontra Olaszország ítélet, C-295/00, EU:C:2002:100, 9. pont, valamint Sea-Land Service és Nedlloyd Lijnen ítélet, C-430/99 és C-431/99, EU:C:2002:364, 30. pont).

25 Az említett rendelet 1. cikkének (1) és (2) bekezdése meghatározza, hogy melyek azok az érintett gazdasági szereplők, amelyek a szolgáltatásnyújtás szabadságának hatálya alá tartoznak.

26 Következésképpen kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy a 4055/86 rendelet 1. cikkét úgy kell-e értelmezni, hogy valamely, az EGT-Megállapodásban részes államban letelepedett társaság, amely egy olyan, harmadik ország lobogója alatt közlekedő hajó tulajdonosa, amellyel tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtanak valamely EGT-Megállapodásban részes államból, illetve ilyen államba, e gazdasági tevékenység végzéséhez hivatkozhat a szolgáltatásnyújtás szabadságára.

27 A Fonnship, a görög kormány és az Európai Bizottság úgy véli, hogy az említett kérdésre igenlő választ kell adni. Az EFTA Felügyeleti Hatóság osztja ezt az álláspontot, megjegyezve azonban, hogy ellenőrizni kell, hogy ténylegesen a szolgáltatásnyújtás szabadságára hivatkozó társaság – a jelen esetben a Fonnship – nyújtja a szóban forgó szolgáltatásokat.

28 Az ST és a SEKO szerint a feltett kérdésre nemleges választ kell adni. Ha valamely hajó harmadik ország lobogója alatt közlekedik, e hajó legénységének munkafeltételei és az annak javítása érdekében folytatott szakszervezeti fellépések semmilyen kapcsolatban nincsenek az uniós joggal, tehát e jog fényében nem vizsgálhatók.

29 Az ST és a SEKO egyébiránt vitatja, hogy a Fonnshipet az EGT-ben letelepedett, tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtó társaságnak lehet minősíteni. Az ST és a SEKO olyan információkkal rendelkezik, amelyek értelmében a Fonnship lényegében egy olyan másik társaságra bízta a *Sava Star* üzemeltetését, amelyet – noha az egy norvég jog szerinti társaság – egy Panamában letelepedett társaság ellenőriz.

30 A svéd kormány szerint a 4055/86 rendelet 1. cikkét körültekintően kell értelmezni az EGT-ben letelepedett olyan társaságok esetén, amelyek annak érdekében vesznek igénybe harmadik ország lobogója alatt közlekedő hajókat, hogy az EGT-ben megszokott munkafeltételek alól kivonják magukat.

31 A svéd kormány szerint, ha a szóban forgó hajó legénységének tagjai harmadik országbeli állampolgárok, ez a körülmény kizárhatja a 4055/86 rendelet alkalmazhatóságát is az e hajóval végzett szállításokra.

32 Először is meg kell jegyezni, hogy a 4055/86 rendelet 1. cikkének megszövegezéséből és szerkezetéből az következik, hogy az EGT-Megállapodásban részes államokból, illetve az ilyen államokba történő tengeri szállítás ágazatában a szolgáltatásnyújtás szabadsága személyi hatályának meghatározásakor e cikk a személyek két olyan kategóriájáról rendelkezik, amelyek – ha bizonyos feltételek teljesülnek – e szolgáltatásnyújtás szabadságának hatálya alá tartoznak, konkrétan egyfelől az EGT-Megállapodásban részes államoknak az EGT területén letelepedett állampolgárairól, másfelől az EGT-Megállapodásban részes államoknak harmadik országban letelepedett állampolgárairól, valamint a harmadik országban letelepedett és valamely EGT-Megállapodásban részes állam állampolgárai által ellenőrzött hajózási társaságokról.

33 Kitűnik továbbá a 4055/86 rendelet hetedik–kilencedik és tizenkettedik preambulumbekezdéséből, valamint e rendeletnek a Bírósághoz benyújtott észrevételekben bemutatott előkészítő munkálataiból, hogy azzal, hogy az említett személyi hatály alá tartoznak valamely tagállam harmadik országban letelepedett, vagy ott hajózási társaság ellenőrzését végző állampolgárai, az uniós jogalkotó biztosítani akarta, hogy valamely tagállam állampolgárai kereskedelmi flottájának jelentős része a tengeri szállítási ágazatnak az e rendelet által bevezetett liberalizációja alá tartozzon, oly módon, hogy a tagállami hajótulajdonosok jobban szembe tudjanak nézni többek között a harmadik országok által bevezetett korlátozásokkal.

34 Végül az említett jogalkotó egy kapcsolódási követelményt is támasztott azáltal, hogy a 4055/86 rendelet 1. cikkének (2) bekezdésében – annak a fordulatnak az alkalmazásával, hogy „amennyiben ezek hajói az adott [EGT-Megállapodásban részes] […]államban annak jogszabályaival összhangban vannak bejegyezve” – úgy rendelkezett, hogy azon EGT-Megállapodásban részes állam állampolgárai, akik harmadik országban található központból működtetik a társaságot, nem élhetnek a szolgáltatásnyújtás szabadságával, ha hajóik nem az említett állam lobogója alatt közlekednek.

35 Az, hogy ugyanezen cikk (1) bekezdésében nem szerepel hasonló követelmény az EGT-Megállapodásban részes állam azon állampolgárai esetén, akik az EGT területén található központból működtetik a társaságot, azt bizonyítja, hogy a jogalkotó úgy vélte, hogy a személyek e kategóriája önmagában is kellően szoros kapcsolatot mutat az EGT jogával ahhoz, hogy az említett rendelet személyi hatálya alá tartozzon, függetlenül attól, hogy hajóik milyen lobogó alatt közlekednek (lásd ebben az értelemben: Corsica Ferries ítélet, C-18/93, EU:C:1994:195, 29. pont).

36 E különbségtételre tekintettel az olyan esetben, amikor az EGT-Megállapodásban részes államnak az EGT-ben letelepedett valamely állampolgára vagy valamely, az EGT-ben letelepedett társaság a 4055/86 rendelet 1. cikkének (1) bekezdésére hivatkozik egy annak tárgyában folyamatban lévő jogvitában, hogy harmadik ország lobogója alatt közlekedő hajóval végzett tengeri szállítási szolgáltatások a szolgáltatásnyújtás szabadságának hatálya alá tartoznak-e, ellenőrizni kell, hogy ez az állampolgár vagy ez a társaság minősülhet-e e szolgáltatás nyújtójának.

37 Nem létezhet ugyanis olyan helyzet, hogy a harmadik országban letelepedett hajózási társaság, amely harmadik ország lobogója alatt közlekedő hajóval tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújt az EGT-Megállapodásban részes államokból, illetve az ilyen államokba, annak ellenére, hogy nem felel meg a 4055/86 rendelet 1. cikkének (2) bekezdésében szereplő kapcsolódási követelménynek, a szolgáltatásnyújtás szabadságának hatálya alá tartozzon, úgy hogy e jogot egy általa ellenőrzött, az EGT-ben letelepedett társaság által érvényesíti, arra hivatkozva, hogy e társaság nyújtja a szóban forgó szolgáltatásokat, miközben azokat valójában az említett hajózási társaság nyújtja.

38 Amint azt a főtanácsnok az indítványának 44–50. pontjában megjegyezte, ahhoz hogy valamely társaságot tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtó társaságnak lehessen minősíteni, az szükséges, hogy e társaság üzemeltesse azt a hajót, amellyel e szállítást végzik.

39 A jelen esetben a Fonnship az ST-nek és a SEKO-nak a jelen ítélet 29. pontjában említett állításaira válaszolva arra hivatkozott, hogy a releváns időszakban ő maga üzemeltette a *Sava Star*-t. A kérdést előterjesztő bíróság kizárólagos hatáskörébe tartozik e kijelentés igazságtartalmának értékelése.

40 Feltételezve, hogy ebből az értékelésből következően a Fonnshipet az alapügyekben szóban forgó tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtó társaságnak kell minősíteni, és amennyiben nem vitatott, hogy a jelen ügyben e szolgáltatások igénybe vevői valamely Norvég Királyságon kívüli, EGT-Megállapodásban részes államban letelepedett személyek voltak, a kérdést előterjesztő bíróságnak ilyen esetben arra a következtetésre kellene jutnia, hogy e társaság az ezen alapügyekben hozandó határozat céljából a 4055/86 rendelet személyi hatálya alá tartozik, annak 1. cikke (1) bekezdésének értelmében.

41 Ebben az esetben minden olyan korlátozást, amely objektíven nem volt igazolt, és az említett szolgáltatások nyújtásának megtiltására, megzavarására vagy kevésbé vonzóvá tételére volt alkalmas, az uniós joggal összeegyeztethetetlennek kellene minősíteni. Amennyiben ugyanis a 4055/86 rendelet alkalmazandó, ez utóbbi lényegében a Szerződéseknek a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó szabályait és az azzal kapcsolatos ítélkezési gyakorlatot ülteti át (Bizottság kontra Franciaország ítélet, C-381/93, EU:C:1994:370, 13. és 16. pont; Bizottság kontra Olaszország ítélet, EU:C:2002:100, 9. és 10. pont; Sea-Land Service és Nedlloyd Lijnen ítélet, EU:C:2002:364, 31. és 32. pont; Geha Naftiliaki és társai ítélet, C-435/00, EU:C:2002:661, 20. és 21. pont, valamint Bizottság kontra Spanyolország ítélet, C-18/09, EU:C:2010:58, 12. pont). Ez az ítélkezési gyakorlat magában foglalja a Laval un Partneri ítéletből (C-341/05, EU:C:2007:809) a szakszervezeti fellépések szolgáltatásnyújtás szabadságával való összeegyeztethetőségére vonatkozóan következő ítélkezési gyakorlatát.

42 A 4055/86 rendelet alkalmazását egyáltalán nem érinti sem az a körülmény, hogy a szóban forgó tengeri szállítást végző hajó, amelyen alkalmazásban állnak azon munkavállalók, akiknek érdekében az említett fellépések folynak, harmadik ország lobogója alatt közlekedik, sem az a körülmény, hogy a hajó legénységének tagjai – mint a jelen esetben – harmadik ország állampolgárai.

43 Ugyanis ahhoz, hogy a 4055/86 rendelet 1. cikkének (1) bekezdése alkalmazandó legyen, elegendő, hogy a tengeri szállítási szolgáltatást nyújtó személy valamely EGT-Megállapodásban részes állam olyan állampolgára legyen, aki az EGT-Megállapodásban részes olyan államban telepedett le, amely nem azonos az e szolgáltatást igénybe vevő személy államával.

44 A fenti megfontolások összességére tekintettel azt kell válaszolni a feltett kérdésre, hogy a 4055/86 rendelet 1. cikkét úgy kell értelmezni, hogy valamely, az EGT-Megállapodásban részes államban letelepedett társaság, amely egy olyan, harmadik ország lobogója alatt közlekedő hajó tulajdonosa, amellyel tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtanak valamely EGT-Megállapodásban részes államból, illetve ilyen államba, hivatkozhat a szolgáltatásnyújtás szabadságára, feltéve, hogy e társaságot e hajó üzemeltetése okán e szolgáltatások nyújtójának lehet minősíteni, és hogy e szolgáltatások igénybe vevői az EGT-Megállapodásban részes – a szóban forgó társaság letelepedésének helye szerinti államtól eltérő – államokban letelepedett személyek.

A költségekről

45 Mivel ez az eljárás az alapeljárásokban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárások egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nagytanács) a következőképpen határozott:

A tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló, 1986. december 22-i 4055/86/EGK tanácsi rendelet 1. cikkét úgy kell értelmezni, hogy valamely, az Európai Gazdasági Térségről szóló 1992. május 2-i megállapodásban részes államban letelepedett társaság, amely egy olyan, harmadik ország lobogója alatt közlekedő hajó tulajdonosa, amellyel tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtanak valamely EGT-Megállapodásban részes államból, illetve ilyen államba, hivatkozhat a szolgáltatásnyújtás szabadságára, feltéve, hogy e társaságot e hajó üzemeltetése okán e szolgáltatások nyújtójának lehet minősíteni, és hogy e szolgáltatások igénybe vevői az EGT-Megállapodásban részes – a szóban forgó társaság letelepedésének helye szerinti államtól eltérő – államokban letelepedett személyek.

Aláírások