Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (didžioji kolegija) SPRENDIMAS

2014 m. liepos 8 d.*

„Jūrų transportas — Laisvė teikti paslaugas — Reglamentas (EEB) Nr. 4055/86 — Taikymas su trečiosios šalies vėliava plaukiojančiais laivais vykdomam transportavimui iš valstybių Europos ekonominės erdvės (EEE) susitarimo šalių arba į jas — Kolektyviniai veiksmai, tokios valstybės uostuose atliekami trečiųjų šalių piliečių, įdarbintų šiuose laivuose, naudai — Šių darbuotojų pilietybės ir šių laivų nacionalinės priklausomybės poveikio Sąjungos teisės taikytinumui nebuvimas“

Byloje C-83/13

dėl *Arbetsdomstolen* (Švedija) 2013 m. vasario 14 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2013 m. vasario 19 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą bylose

Fonnship A/S

prieš

Svenska Transportarbetareförbundet,

Facket för Service och Kommunikation (SEKO)

ir

Svenska Transportarbetareförbundet

prieš

Fonnship A/S

TEISINGUMO TEISMAS (didžioji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas V. Skouris, pirmininko pavaduotojas K. Lenaerts, kolegijų pirmininkai A. Tizzano, M. Ilešič (pranešėjas), T. von Danwitz, C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça, teisėjai J. Malenovský, E. Levits, A. Ó Caoimh, A. Arabadjiev, A. Prechal ir E. Jarašiūnas,

generalinis advokatas P. Mengozzi,

posėdžio sekretorė C. Strömholm, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2014 m. sausio 28 d. posėdžiui,

* Proceso kalba: švedų.

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— *Fonnship A/S*, atstovaujamos *advokat* L. Boman,

— *Svenska Transportarbetareförbundet* ir *Facket för Service och Kommunikation (SEKO)*, atstovaujamų *advokat* I. Otken Eriksson,

— Švedijos vyriausybės, atstovaujamos A. Falk ir U. Persson,

— Graikijos vyriausybės, atstovaujamos S. Chala ir E.-M. Mamouna,

— Europos Komisijos, atstovaujamos J. Enegren, L. Nicolae ir H. Tserepa-Lacombe,

— ELPA priežiūros institucijos, atstovaujamos X. Lewis ir M. Moustakali,

susipažinęs su 2014 m. balandžio 1 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 4055/86 dėl laisvės teikti paslaugas principo taikymo jūrų transporto paslaugoms tarp valstybių narių bei valstybių narių ir trečiųjų šalių (OL L 378, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 174) 1 straipsnio išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant, pirma, pagal Norvegijos teisę įsteigtos bendrovės *Fonnship A/S* (toliau – *Fonnship*) ginčą su *Svenska Transportarbetareförbundet* (Švedijos transporto darbuotojų federacija, toliau – ST) ir *Facket för Service och Kommunikation* (Paslaugų ir ryšių sektorių darbuotojų profesinė sąjunga, toliau – SEKO), dviem pagal Švedijos teisę įsteigtomis profesinėmis sąjungomis, ir, antra, pirmosios iš šių profesinių sąjungų ginčą su *Fonnship* dėl kolektyvinių veiksmų, kuriais pastarajai bendrovei priklausančiam laivui, plaukiojančiam su Panamos vėliava, tariamai sukliudyta teikti paslaugas.

Teisinis pagrindas

Europos ekonominės erdvės susitarimas

3 1992 m. gegužės 2 d. Europos ekonominės erdvės susitarimo (OL L 1, 1994, p. 3, toliau – EEE susitarimas) 7 straipsnyje nustatyta:

„Šio Susitarimo prieduose <...> nurodyti arba pateikti aktai Susitariančiosioms Šalims yra privalomi ir yra arba turi tapti vidaus teisinės sistemos dalis:

a) EEB reglamentui prilygstantis aktas turi tapti Susitariančiųjų Šalių teisinės sistemos dalis;

<...>“

4 EEE susitarimo 47 straipsnyje nurodyta:

„1. Geležinkelių, kelių ir vidaus vandenų transportui taikomi 48–52 straipsniai.

2. Konkrečios nuostatos dėl visų transporto rūšių pateikiamos XIII priede.“

5 EEE susitarimo XIII priedo V skyriuje „Jūrų transportas“ nurodytas Reglamentas Nr. 4055/86.

Reglamentas Nr. 4055/86

6 Reglamento Nr. 4055/86 septintoje, aštuntoje ir devintoje konstatuojamosiose dalyse nustatyta, kad „<...> linijinių laivų konferencijoms nepriklausantiems linijiniams laivams [nepriklausančioms linijinės laivybos įmonėms] turėtų būti netrukdoma teikti paslaugas, jeigu jie [jos] laikosi <...> sąžiningos konkurencijos principo“, „<...> valstybės narės patvirtina, kad laikosi laisvos konkurencijos, kaip pagrindinės <...> birių ir <...> piltinių krovinių vežimo ypatybės <...>“, ir „<...> Bendrijos laivų savininkai vis dažniau susiduria su naujais apribojimais, kuriais trečiosios šalys riboja <…>“.

7 Šio reglamento dvyliktoje konstatuojamojoje dalyje nurodyta: „<...> pagal Bendrijos laivybos pramonės struktūrą, šio reglamento nuostatos turi būti taikomos už Bendrijos ribų įsisteigusiems valstybių narių nacionaliniams subjektams ir laivybos įmonėms, kurias valdo valstybės narės nacionaliniai subjektai, jeigu jų laivai toje valstybėje narėje yra įregistruoti pagal jos teisės aktus“.

8 To paties reglamento 1 straipsnio 1–3 dalyse nurodyta:

„1. Laisvės teikti jūrų transporto paslaugas tarp valstybių narių ir valstybių narių bei trečiųjų šalių principas taikomas valstybių narių nacionaliniams subjektams, įsisteigusiems kitoje, o ne toje valstybėje narėje, kuriai yra skirtos paslaugos.

2. Šio reglamento nuostatos taip pat taikomos už Bendrijos ribų įsisteigusiems valstybių narių nacionaliniams subjektams ir už Bendrijos ribų įsisteigusioms laivybos kompanijoms, kurias valdo valstybės narės nacionaliniai subjektai, jeigu jų laivai toje valstybėje narėje įregistruoti pagal jos teisės aktus.

3. [EEB sutarties] 55–58 <...> straipsnių [tapo atitinkamai EB sutarties 55 straipsniu, o šis tapo EB 45 straipsniu, EB sutarties 56 ir 57 straipsniais, o šie po pakeitimo tapo EB 46 ir 47 straipsniais, ir EB sutarties 58 straipsniu, o šis tapo EB 48 straipsniu] nuostatos taikomos klausimams, kuriuos reglamentuoja šis reglamentas.“

Švedijos teisė

9 Švedijos Konstitucija užtikrina teisę imtis kolektyvinių veiksmų, išskyrus įstatyme numatytus apribojimus.

10 1976 m. birželio 10 d. Įstatyme (1976:580) dėl darbuotojų dalyvavimo priimant sprendimus (*Lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet*) numatytos taisyklės, taikomos teisei jungtis į asociacijas ir teisei į derybas, kolektyvinėms sutartims, tarpininkavimui sprendžiant kolektyvinius darbo ginčus, taip pat pareiga laikytis socialinės taikos ir įtvirtintos nuostatos, ribojančios teisę imtis kolektyvinių veiksmų.

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

11 *Fonnship* yra pagal Norvegijos teisę įsteigta bendrovė, kurios buveinė yra Fonnes (Norvegija). Pagrindinėms byloms reikšmingu laikotarpiu, t. y. nuo 2001 iki 2003 m., ji buvo laivo *M/S Sava Star* (toliau – *Sava Star*) savininkė.

12 Šis laivas yra balkeris, kuris minėtu laikotarpiu daugiausia plaukiojo tarp valstybių, kurios yra EEE susitarimo šalys. Jis buvo registruotas Panamos laivų registre, taigi plaukiojo su Panamos vėliava. Jo įgulą sudarė keturi vadovaujantys specialistai Lenkijos piliečiai ir du eiliniai jūrininkai Rusijos piliečiai. Šios įgulos darbdavė buvo *Fonnship*.

13 *Fonnship* teigimu, pastarųjų įgulos narių darbo užmokestis buvo reglamentuojamas jos ir Rusijos profesinės sąjungos, kurios pavadinimas, išvertus į anglų kalbą, „Murmansk Area Committee of Seamen's Union", sudaryta kolektyvine sutartimi. Tos pačios bendrovės teigimu, šis eilinių jūrininkų darbo užmokestis, kuris siekė apie 550 Jungtinių Amerikos Valstijų dolerių (USD) per mėnesį, buvo panašus į tą, kurį rekomenduoja *International Transport Workers' Federation* (Tarptautinė transporto darbuotojų federacija), ar net už jį didesnis.

14 Vis dėlto manydama, kad *Sava Star* įgulos darbo užmokestis nebuvo teisingas, 2001 m. spalio 26 d., kai šis laivas buvo prišvartuotas Holmsundo (Švedija) uoste, ST pareikalavo, kad *Fonnship* sudarytų *International Transport Workers' Federation* patvirtintą kolektyvinę sutartį (vadinamą „Special Agreement"). Bendrovei atmetus šį reikalavimą imtasi kolektyvinių veiksmų, kuriais, be kita ko, kliudyta iškrauti ir pakrauti laivą.

15 2001 m. spalio 29 d. *Fonnship* ir ST pasirašė kolektyvinę sutartį pagal „Special Agreement" formą (toliau – 2001 m. sutartis). Vykdydama šios sutarties nuostatą, susijusią su įstojimo mokesčiais ir įmokomis į solidarumo fondą, *Fonnship* sumokėjo ST 1 794 USD. *Sava Stars* kapitonas parengė protesto laišką, o įgulos nariai pasirašė dokumentą ir nurodė, kad nepritaria veiksmams, kurių ėmėsi ST. Tada laivas galėjo išplaukti iš Holmsundo uosto.

16 2002 m. sausio 29 d. *Fonnship* kreipėsi į *Arbetsdomstolen* ir paprašė priteisti iš ST, pirma, grąžinti jai 1794 USD ir, antra, atlyginti apie 10 000 USD ekonominę žalą, patirtą dėl minėtų kolektyvinių veiksmų.

17 2002 m. kovo 8 d. ST kreipėsi į *Arbetsdomstolen* ir paprašė priteisti iš *Fonnship* atlyginti 10 000 USD žalą, patirtą dėl 2001 m. sutarties pažeidimo. ST teigimu, 2002 m. kovo 5 d., kai laivas buvo prišvartuotas Reikjaviko (Islandija) uoste, *Fonnship*, pažeisdama 2001 m. sutartį, atsisakė profesinių sąjungų federacijos įgaliotam asmeniui pateikti tam tikrus dokumentus ir neleido šiam asmeniui susisiekti su įgula.

18 2003 m. vasario 18 d. *Sava Star* buvo prišvartuotas Šiopingo (Švedija) uoste. Tuo metu 2001 m. sutartis buvo pasibaigusi. SEKO, kaip ir ST 2001 m., pareikalavo, kad *Fonnship* pasirašytų „Special Agreement". Po to, kai buvo imtasi kolektyvinių veiksmų, 2003 m. vasario 19 d. buvo sudaryta tokia kolektyvinė sutartis (toliau – 2003 m. sutartis). Vykdydama 2003 m. sutartį *Fonnship* sumokėjo SEKO 1 794 USD kaip „administravimo mokestį" ir įmokas į solidarumo fondą. Įgulos nariai pasirašė protesto dokumentą. Tada laivas galėjo išplaukti iš minėto uosto.

19 2003 m. kovo 11 d. *Fonnship* kreipėsi į *Arbetsdomstolen* ir paprašė priteisti iš SEKO, pirma, grąžinti jai 1 794 USD ir, antra, atlyginti 6 000 eurų ekonominę žalą, patirtą dėl minėtų kolektyvinių veiksmų.

20 2003 m. birželio 17 d. ST kreipėsi į *Arbetsdomstolen* ir paprašė priteisti iš *Fonnship* atlyginti apie 256 000 USD žalą, nes 2001 m. sutarties galiojimo laikotarpiu ji nemokėjo šioje sutartyje numatytų darbo užmokesčių. Ši suma atitinka *Fonnship* įgulai sumokėtų darbo užmokesčių ir šioje sutartyje numatytų darbo užmokesčių skirtumą.

21 Keturiose *Arbetsdomstolen* nagrinėjamose bylose *Fonnship* tvirtina, kad 2001 m. ir 2003 m. sutartys jai nebuvo privalomos ir pačios ST ir SEKO privalo jai atlyginti žalą, o ne atvirkščiai. Šiuo aspektu ji nurodo, pirma, kad šios dvi sutartys negalioja, remdamasi tiek sutikimo nebuvimu, tiek nesąžiningų sąlygų buvimu, ir, antra, kad kolektyviniai veiksmai, kurių ėmusis pasirašytos minėtos sutartys, buvo neteisėti.

22 *Arbetsdomstolen* mano, kad minėtų kolektyvinių veiksmų teisėtumo klausimas yra lemiamas pagrindinėms byloms išspręsti, o norėdamas atsakyti į šį klausimą jis turi nuspręsti, ar Švedijos kolektyvinių veiksmų sritį reglamentuojanti teisė suderinama su Sąjungos teisės normomis, susijusiomis su laisve teikti paslaugas. Tačiau kadangi šalys nesutaria dėl to, ar šios normos gali būti tinkamos tokioje situacijoje kaip nagrinėjama, kai aptariamas laivas plaukioja su Panamos vėliava, šio teismo teigimu, visų pirma reikia išnagrinėti šį Sąjungos teisės taikytinumo klausimą.

23 Tokiomis aplinkybėmis *Arbetsdomstolen* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui tokį prejudicinį klausimą:

„Ar laisvę teikti paslaugas, t. y. jūrų transporto paslaugas, nustatančios EEE susitarimo normos, atitinkančios analogiškas EB sutarties nuostatas, taikytinos bendrovei, kurios buveinė yra ELPA [Europos laisvosios prekybos asociacija] valstybėje, kai ši bendrovė vykdo transporto paslaugų teikimo į [Europos bendrijos] valstybę narę arba ELPA valstybę veiklą ir naudoja laivą, kurio registracijos (laivo vėliavos) valstybė yra kita nei [Europos bendrijos] ir (arba) EEE valstybė?“

Dėl prejudicinio klausimo

24 Pagal EEE susitarimo 7 straipsnio a punktą ir XIII priedą Reglamento Nr. 4055/86 nuostatos yra visų valstybių, kurios yra EEE susitarimo šalys, vidaus teisinės sistemos dalis. Šiame reglamente ir minėtose EEE susitarimo nuostatose yra normų, susijusių su laisvės teikti paslaugas taikymu jūrų transporto tarp valstybių, kurios yra EEE susitarimo šalys, ir tarp šių valstybių bei trečiųjų šalių sektoriuje (šiuo klausimu žr. Sprendimo *Corsica Ferries (France)*, C-49/89, EU:C:1989:649, 13 punktą; Sprendimo *Komisija / Italija*, C-295/00, EU:C:2002:100, 9 punktą ir Sprendimo *Sea-Land Service ir Nedlloyd Lijnen*, C-430/99 ir C-431/99, EU:C:2002:364, 30 punktą).

25 Minėto reglamento 1 straipsnio 1 ir 2 dalyse nustatyti atitinkami subjektai, kurie naudojasi laisve teikti paslaugas.

26 Todėl savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad valstybėje EEE susitarimo šalyje įsteigta bendrovė, su trečiosios šalies vėliava plaukiojančio laivo, kurį naudojant teikiamos jūrų transporto paslaugos iš valstybės EEE susitarimo šalies arba į ją, savininkė, vykdydama šią ekonominę veiklą gali remtis laisve teikti paslaugas.

27 *Fonnship*, Graikijos vyriausybė ir Europos Komisija mano, kad į minėtą klausimą reikia atsakyti teigiamai. ELPA priežiūros institucija pritaria šiai pozicijai ir pažymi, kad svarbu patikrinti, ar bendrovė, kuri remiasi laisve teikti paslaugas, šiuo atveju *Fonnship*, iš tikrųjų yra atitinkamų paslaugų teikėja.

28 ST ir SEKO teigimu, į pateiktą klausimą turi būti atsakyta neigiamai. Kai laivas plaukioja su trečiosios šalies vėliava, šio laivo įgulos darbo sąlygos ir kolektyviniai veiksmai, kurių imtasi šioms sąlygoms pagerinti, neturi jokios sąsajos su Sąjungos teise, taigi negali būti nagrinėjami atsižvelgiant į šią teisę.

29 Be to, ST ir SEKO nesutinka, kad *Fonnship* gali būti laikoma jūrų transporto paslaugų teikėja, įsteigta EEE. Jos turi informacijos, kad *Fonnship* iš esmės patikėjo *Sava Star* eksploatavimą kitai bendrovei, įsteigtai pagal Norvegijos teisę, tačiau kontroliuojamai Panamoje įsteigtos bendrovės.

30 Švedijos vyriausybės teigimu, Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnis atsargiai aiškintinas situacijose, susijusiose su EEE įsteigtomis bendrovėmis, kurios naudojasi trečiųjų šalių vėliavomis, kad išvengtų įprastinių EEE darbo sąlygų.

31 Dėl aplinkybės, kad aptariamo laivo įgulos nariai yra trečiųjų šalių piliečiai, Švedijos vyriausybės teigimu, Reglamentas Nr. 4055/86 taip pat gali būti netaikytinas transporto paslaugoms, teikiamoms naudojant šį laivą.

32 Visų pirma reikia pažymėti, kad iš Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnio formuluotės ir struktūros matyti, kad, apibrėžiant laisvės teikti paslaugas jūrų transporto iš valstybių, kurios yra EEE susitarimo šalys, arba į jas sektoriuje taikymo asmenų atžvilgiu sritį, šiame straipsnyje nustatytos dvi asmenų, kurie naudojasi, jeigu tenkinamos tam tikros sąlygos, šia laisve teikti paslaugas, kategorijos, t. y., pirma, valstybės, kuri yra EEE susitarimo šalis, nacionaliniai subjektai, įsisteigę EEE, ir, antra, valstybės, kuri yra EEE susitarimo šalis, nacionaliniai subjektai, įsisteigę trečiojoje šalyje, ir trečiojoje valstybėje įsisteigusios laivybos įmonės, kontroliuojamos valstybės EEE susitarimo šalies nacionalinių subjektų.

33 Be to, iš Reglamento Nr. 4055/86 septintos, aštuntos, devintos ir dvyliktos konstatuojamųjų dalių ir šio reglamento parengiamųjų dokumentų, nurodytų Teisingumo Teismui pateiktose pastabose, matyti, kad į minėtą taikymo asmenų atžvilgiu sritį įtraukdamas valstybės narės nacionalinius subjektus, įsisteigusius trečiojoje šalyje arba joje kontroliuojančius laivybos įmonę, Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė užtikrinti, kad didelei daliai komercinių laivų, priklausančių valstybės narės nacionaliniams subjektams, šiuo reglamentu įtvirtintas jūrų transporto sektoriaus liberalizavimas būtų taikomas taip, kad valstybių narių laivų savininkai galėtų geriau susitvarkyti, be kita ko, su trečiųjų šalių nustatytais apribojimais.

34 Galiausiai šis teisės aktų leidėjas suformulavo sąsajos reikalavimą ir, Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnio 2 dalyje vartodamas žodžius „jeigu jų laivai toje valstybėje [EEE susitarimo šalyje] įregistruoti pagal jos teisės aktus“, numatė, kad valstybės EEE susitarimo šalies nacionaliniams subjektams, vykdantiems veiklą iš trečiojoje šalyje esančios verslo vietos, netaikoma laisvė teikti paslaugas, jeigu jų laivai plaukioja ne su minėtos valstybės vėliava.

35 Tai, kad to paties straipsnio 1 dalyje nėra panašaus reikalavimo valstybės EEE susitarimo šalies nacionaliniams subjektams, vykdantiems veiklą iš EEE esančios verslo vietos, rodo, kad teisės aktų leidėjas šią asmenų kategoriją laikė savaime turinčia gana glaudžią sąsają su EEE teise, kad ją reikėtų įtraukti į minėto reglamento taikymo asmenų atžvilgiu sritį, neatsižvelgiant į tai, su kokiomis vėliavomis plaukioja jų laivai (šiuo klausimu žr. Sprendimo *Corsica Ferries*, C-18/93, EU:C:1994:195, 29 punktą).

36 Atsižvelgiant į šį atskyrimą, tais atvejais, kai valstybės EEE susitarimo šalies nacionalinis subjektas, įsisteigęs EEE, arba EEE įsteigta bendrovė remiasi Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnio 1 dalimi sprendžiant ginčą dėl to, ar jūrų transporto paslaugoms, teikiamoms naudojant su trečiosios šalies vėliava plaukiojantį laivą, taikoma laisvė teikti paslaugas, svarbu patikrinti, ar šis nacionalinis subjektas arba ši bendrovė gali būti laikomi šių paslaugų teikėjais.

37 Iš tiesų neturėtų būti situacijų, kai trečiojoje šalyje įsteigta laivybos įmonė, teikianti jūrų transporto paslaugas iš valstybių EEE susitarimo šalių arba į jas su trečiosios šalies vėliava plaukiojančiais laivais, naudojasi laisve teikti paslaugas, nors neatitinka Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnio 2 dalyje nustatyto sąsajos reikalavimo, ir reikalauja, kad ši laisvė būtų taikoma jos kontroliuojamai EEE įsteigtai bendrovei, nes ši bendrovė yra atitinkamų paslaugų teikėja, nors iš tikrųjų šias paslaugas teikia minėta laivybos įmonė.

38 Kaip išvados 44–50 punktuose pažymėjo generalinis advokatas, tam, kad bendrovė galėtų būti laikoma jūrų transporto paslaugų teikėja, reikia, kad ji eksploatuotų laivą, kurį naudojant teikiamos šios paslaugos.

39 Nagrinėjamu atveju, atsakydama į šio sprendimo 29 punkte nurodytus ST ir SEKO teiginius, *Fonnship* tvirtino, kad reikšmingu laikotarpiu ji pati eksploatavo *Sava Star*. Įvertinti, ar šis tvirtinimas yra teisingas, priklauso prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo išimtinei jurisdikcijai.

40 Jei atlikus šį vertinimą paaiškėtų, kad *Fonnship* turi būti laikoma pagrindinėse bylose nagrinėjamų jūrų transporto paslaugų teikėja, kadangi neginčijama, kad šių paslaugų gavėjai šiuo atveju buvo įsisteigę kitoje EEE susitarimo šalyje nei Norvegijos Karalystė, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turėtų padaryti išvadą, kad, sprendžiant šiuos ginčus, ši bendrovė patenka į Reglamento Nr. 4055/86 taikymo asmenų atžvilgiu sritį remiantis šio reglamento 1 straipsnio 1 dalimi.

41 Šiuo atveju bet koks apribojimas be objektyvaus pateisinimo, kuriuo gali būti draudžiama ar kliudoma teikti minėtas paslaugas arba dėl kurio jų teikimas gali tapti mažiau patrauklus, turėtų būti pripažintas nesuderinamu su Sąjungos teise. Reglamentu Nr. 4055/86, kai jis taikytinas, iš esmės įgyvendinamos Sutarties taisyklės dėl laisvės teikti paslaugas ir su jomis susijusi teismo praktika (Sprendimo *Komisija / Prancūzija*, C-381/93, EU:C:1994:370, 13 ir 16 punktai; Sprendimo *Komisija / Italija*, EU:C:2002:100, 9 ir 10 punktai; Sprendimo *Sea-Land Service ir Nedlloyd Lijnen*, EU:C:2002:364, 31 ir 32 punktai; Sprendimo *Geha Naftiliaki ir kt.*, C-435/00, EU:C:2002:661, 20 ir 21 punktai ir Sprendimo *Komisija / Ispanija*, C-18/09, EU:C:2010:58, 12 punktas). Ši teismo praktika apima Sprendimą *Laval un Partneri* (C-341/05, EU:C:2007:809), susijusį su kolektyvinių veiksmų suderinamumu su laisve teikti paslaugas.

42 Reglamento Nr. 4055/86 taikymui jokios įtakos neturi aplinkybė, kad laivas, kuriuo teikiamos atitinkamos jūrų transporto paslaugos ir kuriame įdarbinti darbuotojai, kurių naudai imtasi minėtų veiksmų, plaukioja su trečiosios šalies vėliava, ir aplinkybė, kad laivo įgulos nariai yra, kaip nagrinėjamu atveju, trečiųjų šalių piliečiai.

43 Tam, kad Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnio 1 dalis būtų taikoma, pakanka, kad jūrų transporto paslaugos teikėjas būtų valstybės EEE susitarimo šalies nacionalinis subjektas, įsisteigęs kitoje valstybėje EEE susitarimo šalyje negu šios paslaugos gavėjas.

44 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pateiktą klausimą reikia atsakyti taip: Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad valstybėje EEE susitarimo šalyje įsteigta bendrovė, su trečiosios šalies vėliava plaukiojančio laivo, kurį naudojant teikiamos jūrų transporto paslaugos iš valstybės šio susitarimo šalies arba į ją, savininkė, gali remtis laisve teikti paslaugas, jeigu dėl to, kad eksploatuoja šį laivą, ji gali būti laikoma šių paslaugų teikėja, o jų gavėjai yra įsisteigę kitose valstybėse minėto susitarimo šalyse nei ta, kurioje ši bendrovė įsteigta.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

45 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (didžioji kolegija) nusprendžia:

1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 4055/86 dėl laisvės teikti paslaugas principo taikymo jūrų transporto paslaugoms tarp valstybių narių bei valstybių narių ir trečiųjų šalių 1 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad valstybėje 1992 m. gegužės 2 d. Europos ekonominės erdvės susitarimo šalyje įsteigta bendrovė, su trečiosios šalies vėliava plaukiojančio laivo, kurį naudojant teikiamos jūrų transporto paslaugos iš valstybės šio susitarimo šalies arba į ją, savininkė, gali remtis laisve teikti paslaugas, jeigu dėl to, kad eksploatuoja šį laivą, ji gali būti laikoma šių paslaugų teikėja, o jų gavėjai yra įsisteigę kitose valstybėse minėto susitarimo šalyse nei ta, kurioje ši bendrovė įsteigta.

Parašai.