TIESAS SPRIEDUMS (virspalāta)

2014. gada 8. jūlijā *

Jūras transports — Pakalpojumu sniegšanas brīvība — Regula (EEK) Nr. 4055/86 — Piemērojamība pārvadājumiem, kas veikti no Eiropas Ekonomiskas zonas (EEZ) līguma dalībvalsts vai uz to ar kuģiem, kas kuģo ar trešās valsts karogu — Arodbiedrību darbības, kas notikušas šādas dalībvalsts ostā par labu trešo valstu pilsoņiem, kas nodarbināti uz šiem kuģiem — Šo darba ņēmēju pilsonības un kuģu valstspiederības ietekmes neesamība uz Savienības tiesību piemērojamību

Lieta C-83/13

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Arbetsdomstolen* (Zviedrija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2013. gada 14. februārī un kas Tiesā reģistrēts 2013. gada 19. februārī, tiesvedībās

Fonnship A/S

pret

Svenska Transportarbetareförbundet ,

Facket för Service och Kommunikation (SEKO)

un

Svenska Transportarbetareförbundet

pret

Fonnship A/S .

TIESA (virspalāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs V. Skouris [*V. Skouris*], priekšsēdētāja vietnieks K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], palātu priekšsēdētāji A. Ticano [*A. Tizzano*], M. Ilešičs [*M. Ilešič*] (referents), T. von Danvics [*T. von Danwitz*], K. G. Fernlunds [*C. G. Fernlund*], Ž. L. da Krušs Vilasa [*J. L. da Cruz Vilaça*], tiesneši J. Malenovskis [*J. Malenovský*], E. Levits, A. O'Kīfs [*A. Ó Caoimh*], A. Arabadžijevs [*A. Arabadjiev*], A. Prehala [*A. Prechal*] un E. Jarašūns [*E. Jarašiūnas*],

ģenerāladvokāts P. Mengoci [*P. Mengozzi*],

sekretāre S. Stremholma [*C. Strömholm*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2014. gada 28. janvāra tiesas sēdi,

* Tiesvedības valoda – zviedru.

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *Fonnship A/S* vārdā – *L. Boman*, *advokat*,

— *Svenska Transportarbetareförbundet* un *Facket för Service och Kommunikation (SEKO)* vārdā – *I. Otken Eriksson*, *advokat*,

— Zviedrijas valdības vārdā – *A. Falk* un *U. Persson*, pārstāves,

— Grieķijas valdības vārdā – *S. Chala* un *E.-M. Mamouna*, pārstāves,

— Eiropas Komisijas vārdā – *J. Enegren*, kā arī *L. Nicolae* un *H. Tserepa-Lacombe*, pārstāvji,

— EBTA Uzraudzības padomes vārdā – *X. Lewis* un *M. Moustakali*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2014. gada 1. aprīļa tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Padomes 1986. gada 22. decembra Regulas (EEK) Nr. 4055/86, ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm (OV L 378, 1. lpp., un labojums – OV 1987, L 93, 17. lpp.), 1. pantu.

2 Šis lūgums tika iesniegts tiesvedībā starp, pirmkārt, *Fonnship A/S* (turpmāk tekstā – "*Fonnship*"), saskaņā ar Norvēģijas tiesību aktiem dibinātu sabiedrību, [no vienas puses], un *Svenska Transportarbetareförbundet* (Zviedrijas Transporta darbinieku federācija, turpmāk tekstā – "*ST*") un *Facket för Service och Kommunikation* (Pakalpojumu un komunikāciju jomas darbinieku arodbiedrība, turpmāk tekstā – "*SEKO*"), kas abas ir arodbiedrības atbilstoši Zviedrijas tiesību aktiem, [no otras puses], kā arī, otrkārt, tiesvedībā starp *ST* un *Fonnship* par arodbiedrības darbībām, kas esot traucējušas pakalpojumu sniegšanai ar kuģi, kas pieder *Fonnship* un kurš kuģo ar Panamas karogu.

Atbilstošās tiesību normas

Eiropas Ekonomiskas zonas līgums

3 1992. gada 2. maija Līguma par Eiropas Ekonomikas zonu 7. pantā (OV 1994, L 1, 3. lpp.; turpmāk tekstā – "EEZ līgums") ir noteikts šādi:

"Tiesību akti, kas minēti vai ietverti šā līguma pielikumos [..], uzliek saistības Līgumslēdzējām Pusēm un ir katras Līgumslēdzējas Puses tiesību sistēmas daļa vai tiek iekļauti atiecīgajā tiesību sistēmā, ņemot vērā turpmāk izklāstītos noteikumus:

a) tiesību aktu, kas atbilst kādai EEK regulai, pašu par sevi iekļauj Līgumslēdzēju Pušu iekšējā juridiskajā sistēmā;

[..]"

4 EEZ līguma 47. pantā ir noteikts:

"1. Šā līguma 48. līdz 52. pants attiecas uz pārvadājumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšējiem ūdensceļiem.

2. Šā līguma XIII pielikumā ir izklāstīti īpaši noteikumi par visiem transporta veidiem."

5 EEZ līguma XIII pielikuma V nodaļā "Jūras transports" ir ietverta Regula Nr. 4055/86.

Regula Nr. 4055/86

6 Regulas Nr. 4055/86 septītajā līdz devītajā apsvērumā ir norādīts, ka "[..] konferencē neietilpstošo līnijpārvadātāju darbība nebūtu jāaptur, kamēr tie komercdarbībā ievēro godīgas konkurences principu [..]"; ka "[..] dalībvalstis apstiprina savu pārliecību, ka brīvi konkurējoša vide ir būtiska iezīme [..] beztaras kravu pārvadājumos [..]", un ka "[..] Kopienas kuģu īpašnieki saskaras ar aizvien jauniem ierobežojumiem, kurus trešās valstis uzliek [..]".

7 Saskaņā ar šīs regulas divpadsmito apsvērumu "[..] Kopienas jūras pārvadājumu nozares struktūra ir tāda, lai nodrošinātu, ka šīs regulas noteikumi attiecas arī uz dalībvalstu pilsoņiem, kas veic uzņēmējdarbību ārpus Kopienas, un uz kuģniecības sabiedrībām, kuras veic uzņēmējdarbību ārpus Kopienas un ko kontrolē dalībvalstu pilsoņi, ja to kuģi ir reģistrēti kādā dalībvalstī saskaņā ar tās tiesību aktiem".

8 Šīs pašas regulas 1. panta 1.–3. punktā ir noteikts:

"1. Jūras pārvadājumu pakalpojumu brīvu sniegšanu starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm piemēro attiecībā uz dalībvalstu pilsoņiem, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī, kura nav to personu valsts, kam minētie pakalpojumi paredzēti.

2. Šīs regulas noteikumus piemēro arī dalībvalstu pilsoņiem, kas veic uzņēmējdarbību ārpus Kopienas, un uz kuģniecības sabiedrībām, kuras veic uzņēmējdarbību ārpus Kopienas un ko kontrolē dalībvalstu pilsoņi, ja to kuģi ir reģistrēti kādā dalībvalstī saskaņā ar tās tiesību aktiem.

3. Uz jautājumiem, ko reglamentē šī regula, attiecas [EEK] Līguma 55. līdz 58. pants un 62. pants [kas, attiecīgi, kļuvuši par EK Līguma 55. pantu, kurš savukārt kļuvis par EKL 45. pantu, EK Līguma 56. un 57. pantu, kuri savukārt pēc grozījumiem kļuvuši par EKL 46. un 47. pantu, un EK Līguma 58. pantu, kas savukārt kļuvis par EKL 48. pantu]."

Zviedrijas tiesību akti

9 Zviedrijas Konstitūcijā ir garantētas tiesības īstenot arodbiedrību akcijas, ievērojot tiesību aktos paredzētos ierobežojumus.

10 1976. gada 10. jūnija Likumā (1976:580) par darbinieku dalību lēmumu pieņemšanā sarunu ceļā (*lag* (1976:580) *om medbestämmande i arbetslivet*) ir ietvertas tiesību normas, kas piemērojamas attiecībā uz biedrošanās un sarunu risināšanas tiesībām, koplīgumiem, mediāciju kolektīvajos darba konfliktos, kā arī pienākumu ievērot sociālo pamieru, un noteikumi, kas ierobežo arodbiedrību tiesības īstenot akcijas.

Pamata tiesvedība un prejudiciālais jautājums

11 *Fonnship*, kas ir saskaņā ar Norvēģijas tiesību aktiem dibināta sabiedrība, galvenais birojs atrodas Fonnē [*Fonnes*] (Norvēģija). Periodā, uz ko attiecas pamata tiesvedības, proti, no 2001. līdz 2003. gadam, tai piederēja kuģis *M/S Sava Star* (turpmāk tekstā – "*Sava Star*").

12 Šis ir beramkravu kuģis, kas minētajā periodā galvenokārt kuģoja maršrutos starp EEZ līguma dalībvalstīm. Tas bija reģistrēts Panamas Kuģu reģistrā un tāpēc kuģoja ar Panamas karogu. Tā apkalpē bija četri poļu tautības virsnieki un divi krievu tautības matroži. *Fonnship* bija šīs apkalpes darba devējs.

13 *Fonnship* norāda, ka šo apkalpes locekļu algas tika regulētas ar koplīgumu, kas noslēgts starp *Fonnship* un Krievijas arodbiedrību, kuras tulkotais nosaukums angļu valodā ir "Murmansk Area Committee of Seamen's Union". Šī pati sabiedrības norāda, ka šīs algas bija aptuveni 550 Amerikas Savienoto Valstu dolāru (USD) mēnesi matrožiem un bija ekvivalentas vai pat augstākas nekā tās, ko ieteikusi *International Transport Workers' Federation* (Starptautiskā Transporta darbinieku federācija).

14 Tomēr uzskatot, ka *Sava Star* apkalpes algas nav taisnīgas, *ST* 2001. gada 26. oktobrī, kad šis kuģis bija *Holmsund* (Zviedrija) ostā, pieprasīja, lai ar *Fonnship* tiktu noslēgts *International Transport Workers' Federation* apstiprināts koplīgums (līgums, kas saukts par "Special Agreement"). Pēc tam, kad *Fonnship* noraidīja šo pieteikumu, tika sāktas arodbiedrības akcijas, kurās tostarp ietilpa šķēršļu radīšana šī kuģa izkraušanai un iekraušanai.

15 2001. gada 29. oktobrī tika parakstīts koplīgums *Special Agreement* formā starp *Fonnship* un *ST* (turpmāk tekstā – "2001. gada līgums"). *Fonnship* samaksāja *ST* USD 1794 atbilstoši šī līguma normai par pievienošanās maksām un iemaksām solidaritātes fondā. *Sava Star* kapteinis sagatavoja protesta vēstuli, un apkalpes locekļi parakstīja dokumentu, norādot, ka tie neatbalsta *ST* īstenotās akcijas. Pēc tam kuģis varēja pamest Holmsundas [*Holmsund*] ostu.

16 2002. gada 29. janvārī *Fonnship* cēla *Arbetsdomstolen* [Darba tiesā] prasību pret *ST*, lai tai tiktu piespriests, pirmkārt, atmaksāt *Fonnship* USD 1794 un, otrkārt, lai tā izmaksātu kompensāciju aptuveni USD 10 000 apmērā sakarā ar ekonomisko kaitējumu, kuru izraisījušas iepriekš minētās arodbiedrības akcijas.

17 2002. gada 8. martā *ST* cēla *Arbetsdomstolen* prasību pret *Fonnship*, lai tai tiktu piespriests *ST* samaksāt zaudējumu atlīdzību USD 10 000 apmērā par 2001. gada līguma pārkāpumu. *ST* norāda, ka tad, kad 2002. gada 5. martā kuģis atradās Reikjavikas [*Reykjavik*] (Islande) ostā, pārkāpjot 2001. gada līgumu, *Fonnship* atteica arodbiedrību apvienības pilnvarotam pārstāvim pieeju noteiktiem dokumentiem un liedza sazināties ar apkalpi.

18 2003. gada 18. februārī *Sava Star* atradās piestātnē Šēpingas [*Köping*] (Zviedrija) ostā. 2001. gada līgums tajā brīdī bija beidzies. *SEKO*, līdzīgi kā to bija darījusi *ST* 2001. gadā, pieprasīja, lai *Fonnship* paraksta "Special Agreement". Pēc arodbiedrības akcijām 2003. gada 19. februārī tika parakstīts koplīgums (turpmāk tekstā – "2003. gada līgums"). *Fonnship* saskaņā ar 2003. gada līguma noteikumiem samaksāja *SEKO* USD 1794 kā "maksu par pakalpojumiem" un solidaritātes fonda iemaksas. Apkalpes locekļi parakstīja protesta dokumentu. Kuģis pēc tam varēja atstāt šo ostu.

19 2003. gada 11. martā *Fonnship* cēla *Arbetsdomstolen* prasību pret *SEKO*, lai tai tiktu piespriests, pirmkārt, atlīdzināt *Fonnship* USD 1794 un, otrkārt, samaksāt *Fonnship* kompensāciju EUR 6000 apmērā par ekonomiskajiem zaudējumiem, kas radušies arodbiedrības veikto protesta akciju dēļ.

20 2003. gada 17. jūnijā *ST* cēla prasību *Arbetsdomstolen* pret *Fonnship*, lai šai sabiedrībai tiktu piespriests tai atlīdzināt zaudējumus aptuveni USD 256 000 apmērā, jo šī sabiedrība 2001. gada līguma piemērošanas laikā nebija maksājusi tajā paredzētās algas. Šī summa atbilst starpībai starp algām, ko *Fonnship* izmaksājusi apkalpei, un algām, kuras būtu vajadzējis izmaksāt saskaņā ar šo līgumu.

21 *Arbetsdomstolen* izskatāmo četru lietu ietvaros *Fonnship* apgalvo, ka tai nebija saistoši 2001. un 2003. gada līgumi un *ST* un *SEKO* ir tai jāatlīdzina zaudējumi, nevis otrādāk. Šajā ziņā tā, pirmkārt, izvirza abu līgumu spēkā neesamību, balstoties gan uz piekrišanas neesamību, gan uz negodīgu noteikumu pastāvēšanu, un, otrkārt, izvirza arodbiedrību darbību prettiesisko raksturu, kuras izraisīja šo līgumu parakstīšanu.

22 *Arbetsdomstolen* uzskata, ka jautājums par šo arodbiedrību akciju tiesiskumu ir noteicošs pamata tiesvedību atrisināšanā un ka, lai atrisinātu šo jautājumu, tai nāktos spriest, vai Zviedrijas tiesību akti arodbiedrību akciju jomā ir saderīgi ar Savienības tiesību normām saistībā ar pakalpojumu sniegšanas brīvību. Tomēr, tā kā lietas dalībnieki nav vienisprātis par to, vai šīs tiesību normas var būt atbilstošas tādā situācijā, kāda ir šajās tiesvedības un kurā attiecīgais kuģis kuģo ar Panamas karogu, šī tiesa uzskata, ka vispirms ir jāizvērtē jautājums par Savienības tiesību piemērojamību.

23 Šādos apstākļos *Arbetsdomstolen* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"Vai EEZ līguma noteikumi par pakalpojumu sniegšanas brīvību jūras transporta pakalpojumu jomā – kuriem ir ekvivalenti noteikumi EK līgumā – ir piemērojami sabiedrībai, kuras galvenais birojs ir EBTA [Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas] valstī, saistībā ar tās darbību sniedzot transporta pakalpojumus [Eiropas Kopienas] dalībvalstī vai EBTA valstī, izmantojot kuģi, kurš ir reģistrēts citā valstī, kura ir ārpus [Eiropas Kopienas]/EEZ, un kurš kuģo ar tās karogu?"

Par prejudiciālo jautājumu

24 Regulas Nr. 4055/86 tiesību normas ir visu EEZ līguma dalībvalstu tiesību sistēmas neatņemama sastāvdaļa saskaņā ar EEZ līguma 7. panta a) punktu, kā arī tā XIII pielikumu. Šī regula un minētās EEZ līguma tiesību normas ietver noteikumus saistībā ar pakalpojumu sniegšanas brīvības piemērošanu jūras transportam starp EEZ līguma dalībvalstīm un starp EEZ līguma dalībvalstīm un trešajām valstīm (šajā ziņā skat. spriedumus *Corsica Ferries (France)*, C-49/89, EU:C:1989:649, 13. punkts; Komisija/Itālija, C-295/00, EU:C:2002:100, 9. punkts, kā arī *Sea-Land Service* un *Nedlloyd Lijnen*, C-430/99 un C-431/99, EU:C:2002:364, 30. punkts).

25 Šīs regulas 1. panta 1. un 2. punktā ir noteikts, kas ir attiecīgie tirgus dalībnieki, kuriem tiek piemērota pakalpojumu sniegšanas brīvība.

26 Tādējādi ar savu jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regulas Nr. 4055/86 1. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka sabiedrība, kas ir reģistrēta EEZ līguma dalībvalstī un kurai pieder kuģis, kas kuģo ar trešās valsts karogu un ar kuru tiek sniegti jūras transporta pakalpojumi uz EEZ līguma dalībvalsti vai no tās, var pamatoties uz pakalpojumu sniegšanas brīvību, lai veiktu šo saimniecisko darbību.

27 *Fonnship*, Grieķijas valdība un Eiropas Komisija uzskata, ka uz šo jautājumu ir jāatbild apstiprinoši. EBTA Uzraudzības padome atbalsta šo nostāju, taču uzsver, ka ir svarīgi pārbaudīt, vai sabiedrība, šajā gadījumā *Fonnship*, patiešām ir attiecīgo pakalpojumu sniedzēja.

28 *ST* un *SEKO* uzskata, ka uz uzdoto jautājumu ir jāatbild noliedzoši. Ja kuģis kuģo ar trešās valsts karogu, šī kuģa apkalpes darba apstākļiem un arodbiedrību akcijām, kas veiktas to uzlabošanai, neesot nekādas saiknes ar Savienības tiesībām un tādēļ tās nevar tikt izvērtētās no šo tiesību skatupunkta.

29 Turklāt *ST* un *SEKO* apstrīd, ka *Fonnship* var tikt uzskatīta par jūras transporta pakalpojumu sniedzēju, kas reģistrēts EEZ. To rīcībā esot informācija, saskaņā ar kuru *Fonnship* būtībā ir *Sava Star* ekspluatāciju uzticējusi citai sabiedrībai, kas, esot atbilstoši Norvēģijas tiesību aktiem dibināta sabiedrība, tika kontrolēta no Panamā reģistrētas sabiedrības puses.

30 Zviedrijas valdība uzskata, ka Regulas Nr. 4055/86 1. pants ir jāinterpretē uzmanīgi saistībā ar sabiedrībām, kas reģistrētas EEZ un kuras izmanto trešo valstu karogus, lai izvairītos no nodarbinātības nosacījumiem, kuri tiek parasti praktizēti EEZ.

31 Ja attiecīgā kuģa apkalpes locekļi ir trešo valstu pilsoņi, šis apstāklis varētu, pēc Zviedrijas valdības domām, arī izslēgt Regulas Nr. 4055/86 piemērojamību pārvadājumiem, kas veikti ar šo kuģi.

32 Vispirms ir jānorāda, ka no Regulas Nr. 4055/86 1. panta formulējuma un struktūras izriet, ka, definējot pakalpojumu sniegšanas brīvības piemērojamību personām jūras transporta jomā, kurš notiek no EEZ līguma dalībvalstīm vai uz tām, šajā pantā ir identificētas divas personu kategorijas, kurām, ja ir izpildīti noteikti nosacījumi, tiek piemērota šī pakalpojumu sniegšanas brīvība, proti, pirmkārt, EEZ līguma dalībvalsts pilsoņiem, kas veic uzņēmējdarbību EEZ, un, otrkārt, arī EEZ līguma dalībvalstu pilsoņiem, kas veic uzņēmējdarbību trešajā valstī, kā arī uz kuģniecības sabiedrībām, kuras veic uzņēmējdarbību trešajā valstī un kuru kontrolē EEZ līguma dalībvalstu pilsoņi.

33 Turpinājumā, no Regulas Nr. 4055/86 septītā līdz devītā un divpadsmitā apsvēruma, kā arī no tās *travaux préparatoires*, kā tie izklāstīti Tiesā iesniegtajos apsvērumos, izriet, ka, iekļaujot šajā piemērojamībā personām dalībvalsts pilsoņus, kas veic uzņēmējdarbību trešā valstī vai tur kontrolē kuģniecības sabiedrību, Savienības likumdevējs ir vēlējies nodrošināt, ka uz lielu daļu komerciālās flotes, kas pieder dalībvalsts pilsoņiem, attiecas jūras transporta jomas liberalizācija, kas noteikta ar šo regulu, tādā veidā, ka dalībvalstu kuģu īpašnieki tostarp var labāk vērsties pret trešo valstu uzliktajiem ierobežojumiem.

34 Visbeidzot, šis likumdevējs ir noteicis piesaistes prasību, paredzot ar formulējuma "ja to kuģi ir reģistrēti kādā [šajā] dalībvalstī [kas ir EEZ līguma dalībvalsts] saskaņā ar tās tiesību aktiem" izmantošanu Regulas Nr. 4055/86 1. panta 2. punktā, ka EEZ līguma dalībvalsts pilsoņi, kas ekspluatē uzņēmumu, kurš izvietots trešajā valstī, ir izslēgti no pakalpojumi sniegšanas brīvības, ja to kuģi nekuģo ar šīs dalībvalsts karogu.

35 Tas, ka minētā panta 1. punktā nav līdzīgu prasību saistībā ar EEZ līguma dalībvalsts pilsoņiem, kas ekspluatē uzņēmumu, kurš atrodas EEZ, liecina, ka likumdevējs ir uzskatījis, ka šai personu kategorijai pašai par sevi ir pietiekami cieša piesaiste EEZ tiesībām, lai tās būtu iekļautas šīs regulas piemērojamībā personām neatkarīgi no to kuģu karoga (šajā ziņā skat. Spriedumu *Corsica Ferries*, C-18/93, EU:C:1994:195, 29. punkts).

36 Ņemot vērā šo atšķirību, ir svarīgi gadījumā, kad EEZ dalībvalsts pilsonis, kurš veic uzņēmējdarbību EEZ, vai sabiedrība, kas veic uzņēmējdarbību EEZ, pamatojas uz Regulas Nr. 4055/86 1. panta 1. punktu tiesvedībā par jautājumu, vai uz jūras transporta pakalpojumiem, kas veikti ar kuģi, kurš kuģo ar trešās valsts karogu, attiecas pakalpojumu sniegšanas brīvība, pārbaudīt, vai šis pilsonis vai šī sabiedrība var tikt uzskatīta par šo pakalpojumu sniedzēju.

37 Nevar pastāvēt situācija, kurā kuģniecības sabiedrība, kas reģistrēta trešajā valstī un kas sniedz jūras transporta pakalpojumu no EEZ līguma valstīm vai uz tām ar kuģiem, kuri kuģo ar trešo valstu karogiem, bauda, neskatoties uz to, ka tā neatbilst Regulas Nr. 4055/86 1. panta 2. punktā paredzētajai piesaistes prasībai, pakalpojumu sniegšanas brīvību, pretendējot uz to ar sabiedrību, kas reģistrēta EEZ un kuru tā kontrolē, ar pamatojumu, ka šī sabiedrība esot attiecīgo pakalpojumu sniedzēja, lai gan patiesībā šī kuģniecības sabiedrība sniedz šos pakalpojumus.

38 Tādējādi, kā ģenerāladvokāts ir norādījis savu secinājumu 44.–50. punktā, lai sabiedrību varētu kvalificēt kā jūras transporta pakalpojumu sniedzēju, ir nepieciešams, ka tā ekspluatē kuģi, ar kuru tiek veikti šie pārvadājumi.

39 Šajā lietā *Fonnship*, atbildot uz *ST* un *SEKO* apgalvojumiem, kas minēti šī sprieduma 29. punktā, ir norādījusi, ka tā pati ekspluatēja attiecīgajā periodā *Sava Star*. Šī apgalvojuma patiesuma pārbaudīšana ietilpst iesniedzējtiesas ekskluzīvajā kompetencē.

40 Pieņemot, ka no šī vērtējumu izriet, ka *Fonnship* ir jākvalificē kā jūras transporta pakalpojumu sniedzējs, par kuru ir runa pamata tiesvedības, un ka līdz ar to nav apstrīdēts, ka šo pakalpojumu adresāti šajā gadījumā bija reģistrēti EEZ līguma dalībvalstī, kas nav Norvēģijas Karaliste, tad iesniedzējtiesai būtu jāsecina, ka šo tiesvedību risinājuma vajadzībām uz šo sabiedrību attiecas Regulas Nr. 4055/86 piemērojamība personām saskaņā ar tās 1. panta 1. punktu.

41 Šādā gadījumā jebkurš ierobežojums, kas bez objektīva attaisnojuma liedz, kavē vai padara mazāk pievilcīgu šādu pakalpojumu sniegšanu, ir jāatzīst par nesaderīgu ar Savienības tiesībām. Ja tā ir piemērojama, Regula Nr. 4055/86 būtībā transponē Līguma noteikumus saistībā ar pakalpojumu sniegšanas brīvību un ar to saistīto judikatūru (spriedumi Komisija/Francija, C-381/93, EU:C:1994:370, 13. un 16. punkts; Komisija/Itālija, EU:C:2002:100, 9. un 10. punkts; *Sea-Land Service* un *Nedlloyd Lijnen*, EU:C:2002:364, 31. un 32. punkts; *Geha Naftiliaki* u.c., C-435/00, EU:C:2002:661, 20. un 21. punkts, kā arī Komisija/Spānija, C-18/09, EU:C:2010:58, 12. punkts). Šī judikatūru ietver to, kas radīta ar spriedumu lietā *Laval* un Partneri (C-341/05, EU:C:2007:809) saistībā ar arodbiedrību akciju saderīgumu ar pakalpojumu sniegšanas brīvību.

42 Regulas Nr. 4055/86 piemērošanu nekādā veidā neietekmē ne tas, ka kuģis, kas veic attiecīgos jūras pārvadājumus un uz kura ir nodarbināti darba ņēmēji, kuru labā tiek īstenotas šīs akcijas, kuģo ar trešās valsts karogu, ne tas, ka kuģa apkalpes locekļi, kā tas ir šajā lietā, ir trešo valstu pilsoņi.

43 Lai Regulas Nr. 4055/86 1. panta 1. punkts būtu piemērojams, ir pietiekami, ka jūras transporta pakalpojumu sniedzējs ir EEZ līguma dalībvalsts pilsonis, kas ir reģistrēts EEZ līguma dalībvalstī, kas nav šī pakalpojuma adresāta valsts.

44 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 4055/86 1. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka sabiedrība, kas ir reģistrēta EEZ līguma dalībvalstī un kurai pieder kuģis, kas kuģo ar trešās valsts karogu un ar kuru tiek sniegti jūras transporta pakalpojumi uz EEZ līguma dalībvalsti vai no tās, var pamatoties uz pakalpojumu sniegšanas brīvību, lai veiktu šo saimniecisko darbību, ar nosacījumu, ka sakarā ar tās veikto šī kuģa ekspluatēšanu tā var tikt kvalificēta kā šo pakalpojumu sniedzēja un ka šo pakalpojumu adresāti ir reģistrēti EEZ līguma dalībvalstīs, kas nav tās, kurā šī sabiedrība ir reģistrēta.

Par tiesāšanās izdevumiem

45 Attiecībā uz lietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto lietas dalībnieku izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (virspalāta) nospriež:

Padomes 1986. gada 22. decembra Regulas (EEK) Nr. 4055/86, ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm, 1. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka sabiedrība, kas ir reģistrēta 1992. gada 2. maija Eiropas Ekonomikas zonas līguma dalībvalstī un kurai pieder kuģis, kas kuģo ar trešās valsts karogu un ar kuru tiek sniegti jūras transporta pakalpojumi uz EEZ līguma dalībvalsti vai

no tās, var pamatoties uz pakalpojumu sniegšanas brīvību, lai veiktu šo saimniecisko darbību, ar nosacījumu, ka sakarā ar tās veikto šī kuģa ekspluatēšanu tā var tikt kvalificēta kā šo pakalpojumu sniedzēja un ka šo pakalpojumu adresāti ir reģistrēti EEZ līguma dalībvalstīs, kas nav tās, kurā šī sabiedrība ir reģistrēta.

[Paraksti]