



Határozatok Tára

PAOLO MENGOZZI
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2014. április 1-je¹

C-83/13. sz. ügy

Fonnship A/S
kontra
Svenska Transportarbetareförbundet,
Facket för Service och Kommunikation (SEKO)
és
Svenska Transportarbetareförbundet
kontra
Fonnship A/S

(az Arbetsdomstolen [Svédország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal iránti kérelem — Az egyik fél által kért, de a kérdést előterjesztő bíróság által fel nem tett további kérdés — 4055/86/EGK rendelet — Hatály — Tengeri szállítási szolgáltatások nyújtása — Valamely tagállamba olyan harmadik ország lobogója alatt hajózó hajó által végzett tengeri szállítások, amely az Európai Gazdasági Térségről (EGT) szóló megállapodásnak nem részes állama, és amely hajó valamely EGT-tagállamban székhellyel rendelkező társaság tulajdonában áll — Joggal való visszaélés — Kollektív fellépés valamely tagállam kikötőjében, amelynek eredményeként a társaság, amely a hajó tulajdonosa volt, kollektív szerződést kötött — Tisztességes verseny”

I – Bevezetés

1. A jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel az Arbetsdomstolen (munkaügyi bíróság, Svédország) lényegileg azt kívánja megtudni, hogy az Európai Gazdasági Térségről szóló 1992. május 2-i megállapodás (a továbbiakban: EGT-Megállapodás)² valamely részes államában székhellyel rendelkező társaság, amely harmadik ország lobogója alatt hajózó hajó tulajdonosa, a szolgáltatásnyújtás szabadságának alkalmazási körébe tartozik-e, ahogy azt a tengeri szállításra 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 rendelet³ értelmében alkalmazni kell; a rendelet maga is az EGT-Megállapodás részét képezi.⁴

1 — Eredeti nyelv: francia.

2 — HL 1994. L 1., 3. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 52. kötet, 3. o.

3 — Az 1990. december 4-i 3573/90/EGK tanácsi rendelettel (HL L 353., 16. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 262. o.) módosított rendelet (HL L 378., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 174. o.).

4 — Lásd az EGT-Megállapodás XIII. mellékletét (HL 1994. L 1., 422. o.).

2. E kérdés azon jogvitákkal összefüggésben merült fel, amelyek a Fonnship A/S norvég társaság (a továbbiakban: Fonnship) és a Svenska Transportarbetarförbundet (svéd szállítási dolgozók szakszervezete, a továbbiakban: ST), valamint a Facket för Service och Kommunikation (szolgáltatási és kommunikációs szakszervezet; a továbbiakban: SEKO) svéd szervezetek között azon 2001 és 2003 közötti szakszervezeti fellépések kapcsán folytak, amelyek állítólag megzavarták az Európai Gazdasági Térségen (EGT) belül a Fonnship Panamai Hajónyilvántartásban lajstromozott, és így e harmadik ország lobogója alatt hajózó hajója (a Sava Star) által nyújtott szolgáltatásokat.⁵

3. Pontosabban, mivel az ST úgy vélte, hogy a Sava Star Fonnship által alkalmazott személyzete, amely az alapjárás tényállása idején kizárólag harmadik országok állampolgáraiból állt,⁶ olyan munkabért kapott, amely nem volt elegendő ahhoz, hogy egy elsődlegesen Európában üzemelő hajó esetében elégségesnek lehessen tekinteni, 2001-ben, e hajó egy svéd kikötőben történő kikötése során kollektív fellépésbe kezdett, amelynek célja az volt, hogy megakadályozza a Sava Star kirakodását és berakodását, mivel nem tudta elérni a Fonnshipnél, hogy aláírja az International Transport Workers' Federation (szállítási dolgozók nemzetközi szövetsége; a továbbiakban: ITF⁷) által jóváhagyott kollektív szerződést. Noha látszólag már kötelezte egy orosz kollektív szerződés, a Fonnship beleegyezett, hogy a kollektív fellépés eredményeként aláírja az ITF által jóváhagyott kollektív szerződést, és hogy megfizeti az ST által követelt díjakat és hozzájárulásokat, ezáltal lehetővé téve, hogy a Sava Star elhagyja a kikötőt.

4. A 2001-ben kötött kollektív szerződés lejártát követően hasonló fellépést indított a SEKO a Sava Star egy újabb svédországi kikötése során. A Fonnship – nem minden tiltakozás nélkül – aláírta az ITF által jóváhagyott, a SEKO által igényelt kollektív szerződést, és megfizette az említett szerződés által előírt díjakat és hozzájárulásokat, ami lehetővé tette a Sava Star számára, hogy folytassa útját.

5. A Fonnship a kérdést előterjesztő bíróság előtt két külön keresetet indított az ST és a SEKO ellen, többek között annak érdekében, hogy e két szervezetet kötelezzék a kollektív fellépések jogellenessége, és azon kollektív szerződések érvénytelensége folytán állítólagosan elszenvedett kár megtérítésére, amelyek aláírására a Fonnshipet kényszerítették. Az ST annak érdekében indított keresetet kérdést előterjesztő bíróság előtt a Fonnship ellen, hogy azt kötelezzék arra, hogy fizessen számára kártérítést, azzal az indokkal, hogy e társaság nem fizette meg a 2001-ben kötött kollektív szerződésben előírt bért.

6. A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy a kollektív fellépések jogszerűségének kérdése döntő jelentőségű az alapjárásban hozandó döntés szempontjából, és a kérdés eldöntése érdekében e bíróság feladata annak megvizsgálása, hogy a kollektív fellépésre vonatkozó svéd jogi szabályozás összeegyeztethető-e a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó uniós joggal (az EGT jogával).

5 — Az iratokból és a Fonnship észrevételeiből kitűnik, hogy a Sava Star olyan teherhajó volt, amely főként az EGT-n belül nyújtott tramphajózási szolgáltatásokat. A Szerződés 85. és 86. cikkének a tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1986. december 22-i 4056/86/EGK tanácsi rendelet (HL L 378., 4. o., magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 241. o.) 1. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerint a (nemzetközi) tramphajózási szolgáltatás „árak ömlesztett vagy egységpakományként egy vagy több feladó részére egészben vagy részben út- vagy időbérletbe adott hajóval vagy bármely más szerződéses formában nem menetrendszerű, vagy meg nem hirdetett járatban való szállítása, ahol a fuvardíjakat esetenként szabadon alkudják ki a kereslet és a kínálat által megszabott feltételekkel összhangban”. Lényegében tehát a hajó egészét elfoglaló egyedi áru nem rendszeres szállításáról van szó: lásd még az EK-Szerződés 81. cikkének a tengeri szállítási szolgáltatásokra történő alkalmazására vonatkozó irányzatot (HL 2008. C 245., 2. o.) 11. pontját.

6 — A tényállás idején négy lengyel tisztról és két orosz tengerészlől volt szó.

7 — Ahogy a Bíróság a C-438/05. sz., International Transport Workers' Federation és Finnish Seamen's Union, úgynevezett „Viking Line” ügyben 2007. december 11-én hozott ítélet (EBHT 2007., I-10779. o.) 7. és 8. pontjában megállapította, az ITF a szállítási ágazatban alkalmazott dolgozók szakszervezeteinek nemzetközi szövetsége, amelynek egyik fő politikája az „olcsó lobogók” elleni küzdelem. Ennek a politikának az alapvető céljai egyrészt tényleges kapcsolat megállapítása valamely hajó lobogója és a tulajdonos állampolgársága között, másrészt az olcsó lobogók alatt futó hajók legénysége munkakörülményeinek védelme és javítása. Az ITF álláspontja szerint valamely hajót akkor lajstromoznak olcsó lobogó alatt, ha a hajó tényleges tulajdona és a hajó feletti ellenőrzés a hajó lajstromozása szerinti lobogó államától eltérő állambeli.

Figyelemmel azonban a Bíróság által a fent hivatkozott „Viking Line” ügyben hozott ítéletben, illetve a Laval un Partneri ügyben hozott ítéletben⁸ megállapítottakra, a kérdést előterjesztő bíróság úgy ítéli meg, hogy ellentétben a Fonnship által előtte előadottakkal, e problémakört illetően nincs szükség a Bírósághoz fordulásra.

7. Az Arbetsdomstolen ugyanakkor úgy véli, hogy az előtte szintén vita tárgyát képező, de a Bíróság által még nem vizsgált kérdés – amely arra irányul, hogy az EGT joga alkalmazható-e a jelen ügyben szereplőhöz hasonló helyzetben, amelyben valamely hajót harmadik országban lajstromoztak, és a fedélzeten a jogviszonyokat főszabály szerint a lobogó államának joga rendezi – szükségessé teszi az eljárás felfüggesztését és a következő kérdés előterjesztését előzetes döntéshozatal céljából:

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

8. E kérdéssel kapcsolatos írásbeli észrevételt terjesztettek elő az alapeljárás felei, a svéd és a görög kormány, az EFTA Felügyeleti Hatóság, valamint az Európai Bizottság. Ezeket az érdekelt feleket a 2014. január 28-i tárgyaláson is meghallgatták.

II – Elemzés

A – Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem terjedelmével kapcsolatos előzetes megjegyzések

9. Ahogy arra már a fenti 6. pontban rámutattam, a kérdést előterjesztő bíróság egyértelműen megtagadta, hogy kérdést tegyen fel a Bíróságnak a kollektív fellépéseknek az EGT jogával való összeegyeztethetőségét illetően, mivel a fent hivatkozott Viking Line ügyben hozott ítéletre és a fent hivatkozott Laval un Partneri ügyben hozott ítéletre figyelemmel úgy ítélte meg, hogy amennyiben az EGT szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó szabályai valóban alkalmazhatók az olyan helyzetekre, mint amelyek az alapeljárások alapjául szolgálnak, az ő feladata az említett fellépések szükséges és megfelelő jellegére vonatkozó döntés meghozatala. A kérdést előterjesztő bíróság azt nem jelzi, hogy e problémakört milyen irányban kívánja eldönteni.

10. A Bíróság előtt tett észrevételeinek jelentős részében a Fonnship azt kifogásolta, hogy a kérdést előterjesztő bíróság az előzetes döntéshozatal iránti kérelmet az EGT joga alkalmazhatóságának kérdésére korlátozta, megtagadva, hogy kérdést tegyen fel a Bíróságnak azon svéd jogi rendelkezések e joggal való összeegyeztethetőségét illetően, amelyek engedélyezik az olyan jellegű kollektív fellépéseket, mint amelyekkel az ST és a SEKO a Sava Starral szemben élt.

11. A Fonnship – anélkül, hogy kifejezetten azt kérné, hogy a Bíróság, amennyiben igenlő választ ad az előterjesztett kérdésre, az előzetes döntéshozatal iránti kérelemre adott válaszában szerepeltessen a kollektív fellépések szolgáltatásnyújtás szabadságához viszonyított összeegyeztethetőségére és arányosságára vonatkozó megfontolásokat – úgy véli, hogy figyelemmel a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyt vitákra, annak kötelessége lett volna a Bíróság elé terjeszteni minden, az alapeljárás eldöntése szempontjából hasznos uniós jogi kérdést. Ha ugyanis a Bíróság azt állapítja meg, hogy a szolgáltatásnyújtás szabadsága alkalmazandó az alapeljárásban szereplőhöz hasonló helyzetekre, akkor a kollektív fellépéseknek a szolgáltatásnyújtás szabadságával való összeegyeztethetőségére irányuló

8 — A C-341/05. sz., Laval un Partneri ügyben 2007. december 18-án hozott ítélet (EBHT 2007., I-11767. o.).

kérdés szerepeltetése a kérelmében – a Fonnship álláspontja szerint – lehetővé tette volna annak elkerülését, az EGT jogának az e kérdést érintő bizonytalanságára is figyelemmel, hogy egy több mint tíz éve zajló jogvitában ismét előzetes döntéshozatal iránti kérelmet terjesszenek a Bíróság elé, vagy pedig, hogy ennek hiányában a Fonnship kénytelen legyen felelősség megállapítása iránti kereset indítani a Svéd Királyság ellen.

12. Bár nem hagyom teljesen figyelmen kívül a Fonnship arra irányuló hallgatólagos felhívását, hogy az elénk terjesztett problémakör vizsgálatába akár másodlagos jelleggel beiktassunk a kollektív fellépéseknek a releváns EGT-rendelkezésekhez viszonyított szükségességére és arányosságára vonatkozó megfontolásokat – különösen a pergazdaságosság érdekében, illetve arra a körülményre figyelemmel, hogy a kérdést előterjesztő bíróságnak végső fokon kell döntenie –, mindazonáltal egy ilyen kitérés a jelen ügy körülményei között azt igényelné, hogy a Bíróság az EUMSZ 267. cikk értelmezésére vonatkozó jelenlegi ítélkezési gyakorlatának jelentős módosítása mellett döntsön.

13. Mint tudjuk, ez az ítélkezési gyakorlat egyedül a kérdést előterjesztő bíróság számára biztosítja a Bíróság elé terjesztendő kérdések meghatározásának lehetőségét,⁹ illetve a kizárólagos jogot az általa a Bíróságnak feltenni kívánt kérdések tárgyának meghatározására,¹⁰ anélkül hogy az alapeljárás feleinek kezdeményezésére a Bíróság köteles lenne egy kérdést megvizsgálni,¹¹ illetve annak tartalmát módosítani.¹²

14. Ezt az ítélkezési gyakorlatot egyrészt egy olyan, szövegalapú érvelés indokolja, amely szerint az EUMSZ 267. cikk közvetlen együttműködést hoz létre a Bíróság és a nemzeti bíróságok között egy nemperes, a felek kezdeményezésétől független eljárás keretében,¹³ másrészt pedig a Bíróságot terhelő azon kötelezettség, hogy az Európai Unió Bírósága alapokmánya 23. cikkének megfelelően biztosítsa a tagállamok kormányai és az érdekelt felek számára észrevételek benyújtásának lehetőségét, figyelembe véve, hogy e rendelkezés értelmében csak az előzetes döntéshozatalra utaló határozatokat közlik az érdekelt felekkel.¹⁴

9 — Lásd például a C-134/91. sz. és C-135/91. sz., Kerafina-Keramische und Finanz-Holding és Vioktimatiki egyesített ügyekben 1992. november 12-én hozott ítélet (EBHT 1992., I-5699. o.) 16. pontját; a C-183/95. sz. Affish-ügyben 1997. július 17-én hozott ítélet (EBHT 1997., I-4315. o.) 23. pontját, valamint a C-316/10. sz. Danske Svineproducenter ügyben 2011. december 21-én hozott ítélet (EBHT 2011., I-13721. o.) 32. pontját.

10 — Lásd többek között a C-154/05. sz., Kersbergen-Lap és Dams-Schipper ügyben 2006. július 6-án hozott ítélet (EBHT 2006., I-6249. o.) 21. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot, valamint a C-657/11. sz. Belgian Electronic Sorting Technology ügyben 2013. július 11-én hozott ítélet 28. pontját.

11 — A 44/65. sz. Singer-ügyben 1965. december 9-én hozott ítélet (EBHT 1965., 1191. o. és 1199. o.).

12 — Uo. (1198. o.), valamint többek között a fent hivatkozott Kerafina-Keramische und Finanz-Holding és Vioktimatiki egyesített ügyekben hozott ítélet 16. pontja; a C-412/96. sz., Kainuun Liikenne és Pohjolan Liikenne ügyben 1998. szeptember 17-én hozott ítélet (EBHT 1998., I-5141. o.) 23. pontja, és a C-138/08. sz., Hochtief és Linde-Kca-Dresden ügyben 2009. október 15-én hozott ítélet (EBHT 2009., I-9889. o.) 21. pontja.

13 — Lásd különösen a fent hivatkozott Singer-ügyben hozott ítéletet (1199. o.), a C-364/92. sz. SAT Fluggesellschaft ügyben 1994. január 19-én hozott ítélet (EBHT 1994., I-43. o.) 9. pontját; a C-402/98. sz., ATB és társai ügyben 2000. július 6-án hozott ítélet (EBHT 2000., I-5501. o.) 29. pontját; a C-210/06. sz. Cartesio-ügyben 2008. december 16-án hozott ítélet (EBHT 2008., I-9641. o.) 90. pontját; a C-196/08. sz. Acoset-ügyben 2009. október 15-én hozott ítélet (EBHT 2009., I-9913. o.) 34. pontját és a C-136/12. sz., Consiglio nazionale dei geologi és Autorità garante della concorrenza e del mercato ügyben 2013. július 18-án hozott ítélet 28. pontját.

14 — Lásd többek között a fent hivatkozott Kainuun Liikenne és Pohjolan Liikenne ügyben hozott ítélet 24. pontját, a fent hivatkozott Hochtief és Linde-Kca-Dresden ügyben hozott ítélet 22. pontját, és a fent hivatkozott Danske Svineproducenter ügyben hozott ítélet 32. pontját.

15. A Bíróság ennek megfelelően főszabály szerint megtagadja, hogy válaszoljon az alapeljárás felei vagy az érdekelt felek által hivatkozott olyan kiegészítő kérdésekre, amelyek meghaladják a nemzeti bíróság által feltett kérdés kereteit,¹⁵ vagy valamely uniós jogi aktus érvényességének vizsgálata kapcsán azt, hogy e vizsgálatot kiterjessze a kérdést előterjesztő bíróság által hivatkozottaktól eltérő indokokra.¹⁶

16. Ez nem változtat azon, hogy láthatóan fennáll bizonyos feszültség ezen ítélkezési gyakorlat, és a Bíróság azon ítélkezési irányzata között, amely előtérbe helyezi a kérdést előterjesztő bíróság részére adandó hasznos válasz szükségességét.

17. A Bíróság ugyanis számos ítéletben az előzetes döntéshozatalra utalás nemzeti bíróság általi körülhatárolása ellenére nem habozott akár azt is megvizsgálni, hogy figyelemmel az eljárás során hivatkozott tényekre és érvekre, nem alkalmazható-e az uniós jog olyan rendelkezése az adott ügyben, amely nem képezte az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyát,¹⁷ vagy akár – annak érdekében, hogy hasznos választ adjon a nemzeti bíróságnak – azt eldönteni, hogy megalapozott-e az alapeljárás valamelyik felének az előzetes döntéshozatalra utaló végzésben nem hivatkozott rendelkezés alkalmazhatóságával kapcsolatos állítása,¹⁸ sőt, adott esetben át is fogalmazta a feltett kérdéseket, annak érdekében, hogy az uniós jog értelmezésébe felvegyen egy vagy több, valamelyik fél által hivatkozott, vagy akár hivatalból figyelembe vett rendelkezést, szintén abból a célból, hogy hasznos választ adjon a nemzeti bíróság számára.¹⁹

18. Noha tehát a Bíróság ítélkezési gyakorlata nem tűnik egységesnek, nem gondolom, hogy itt részletesebben meg kellene vizsgálni a fenti ítéletek összességének következetes értelmezését lehetővé tévő esetleges szempontokat.

19. Létezik ugyanis legalább egy esetkör – amelyhez álláspontom szerint a jelen ügy is tartozik –, amelyben a Bíróság következetesen tartózkodik attól, hogy módosítsa vagy kiterjessze az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyát a nemzeti bíróság által meghatározott kereten túlra. Arról a helyzetről van szó, amelyben a kérdést előterjesztő bíróság kifejezetten vagy hallgatólagosan megtagadta, hogy az uniós jog értelmezésére vonatkozó, az alapeljárás valamelyik fele által kifejezetten hivatkozott további kérdést terjesszen a Bíróság elé.²⁰

15 — Lásd például a fent hivatkozott Kainuun Liikenne és Pohjolan Liikenne ügyben hozott ítélet 24. pontját; a fent hivatkozott Kersbergen-Lap és Dams-Schipper ügyben hozott ítélet 22. pontját; a C-42/10., C-45/10. és C-57/10. sz., Vlaamse Dierenartsenvereniging és Janssens egyesített ügyekben 2011. április 14-én hozott ítélet (EBHT 2011., I-2975. o.) 42–45. pontját; a C-148/10. sz. DHL International ügyben 2011. október 13-án hozott ítélet (EBHT 2011., I-9543. o.) 25., 28. és 30. pontját, valamint a fent hivatkozott Danske Svineproducenter ügyben hozott ítélet 33. pontját.

16 — Lásd többek között a fent hivatkozott ATB és társai ügyben hozott ítélet 28., 30. és 31. pontját, a C-305/05. sz., Ordre des barreaux francophones et germanophones és társai ügyben 2007. június 26-án hozott ítélet (EBHT 2007., I-5305. o.) 19. pontját, valamint a C-390/06. sz., Nuovo Agricast ügyben 2008. április 15-én hozott ítélet (EBHT 2008., I-2577. o.) 44. pontját.

17 — Lásd többek között a C-302/88. sz. Hennen Olie-ügyben 1990. december 12-én hozott ítélet (EBHT 1990., I-4625. o.) 20. pontját, valamint a C-181/12. sz. Welte-ügyben 2013. október 17-én hozott ítélet 16. és 27. pontját.

18 — Lásd például a C-569/08. sz., Internetportal und Marketing ügyben 2010. június 3-án hozott ítélet (EBHT 2010., I-4871. o.) 27–30. pontját.

19 — Lásd például a C-387/01. sz. Weigel-ügyben 2004. április 29-én hozott ítélet (EBHT 2004., I-4981. o.) 44. pontját; a C-152/03. sz. Ritter-Coulais-ügyben 2006. február 21-én hozott ítélet (EBHT 2006., I-1711. o.) 39. pontját; a C-321/03. sz. Dyson-ügyben 2007. január 25-én hozott ítélet (EBHT 2007., I-687. o.) 26. pontját, a C-342/12. sz. Worten-ügyben 2013. május 30-án hozott ítélet 30. és 31. pontját, valamint a C-267/12. sz. Hay-ügyben 2013. december 12-én hozott ítélet 23. pontját.

20 — Lásd a 247/86. sz. Alsatel ügyben 1988. október 5-én hozott ítélet (EBHT 1988., 5987. o.) 7. és 8. pontját, és a fent hivatkozott DHL International ügyben hozott ítélet 25. és 30. pontját. Lásd még ebben az értelemben a C-30/93. sz. AC-ATEL Electronics Vertriebs ügyben 1994. június 2-án hozott ítélet (EBHT 1994., I-2305. o.) 19. és 20. pontját, valamint a C-261/95. sz. Palmisani-ügyben 1997. július 10-én hozott ítélet (EBHT 1997., I-4025. o.) 30. és 31. pontját. Lásd még Lenz főtanácsnok fent hivatkozott AC-ATEL Electronics Vertriebs ügyben hozott ítélet alapjául szolgáló ügyre vonatkozó indítványának 25. pontját, a Kokott főtanácsnok C-366/10. sz. Air Transport Association of America és társai ügyben 2011. december 21-én hozott ítélet (EBHT 2011., I-13755. o.) alapjául szolgáló ügyre vonatkozó indítványának 46. pontját, valamint a fent hivatkozott Belgian Electronic Sorting Technology ügyben hozott ítélet alapjául szolgáló ügyre vonatkozó indítványom 18. pontját.

20. A jelen ügyben vitathatatlan – ellentétben azokkal az ügyekkel, amelyekben a Bíróság konkrétan döntött e kérdésben –, hogy a kérdést előterjesztő bíróságnak végső fokon kell döntést hoznia, és az elfogadta a Fonnschip által kért kérdés relevanciáját abban az esetben, ha a Bíróság igenlő választ ad az elé terjesztett kérdésre.²¹

21. Ezenfelül az EUMSZ 267. cikk harmadik bekezdésének objektív értelmezése alapján azt lehetne gondolni, hogy amennyiben az uniós jog értelmezésére irányuló kérdés „merül fel” valamely végső fokon döntő bíróság előtt folyamatban lévő ügyben, e bíróság „köteles” a Bírósághoz fordulni.

22. Az EUMSZ 267. cikk harmadik bekezdésének ilyen értelmezése különösen értékes lehet abban az esetben, ha a végső fokon döntő bíróság a további kérdés Bíróság elé terjesztése megtagadásának alátámasztása érdekében az uniós jog nyilvánvalóan téves értelmezésére utal, vagy jogilag egyértelműen hibás előfeltevésre alapítva fogalmazza meg kérdését, ami lehetővé teszi a Bíróság számára, hogy az érdekelt felek észrevételei és a főtanácsnok indítványa alapján felülvizsgálja a javasolt értelmezés, illetve a jogi előfeltevés téves jellegét.²² Elképzelhetetlennek tartom ugyanis, figyelemmel különösen az uniós jog egységes értelmezése biztosításának szükségességére, hogy a Bíróság tudatosan, a jogalanyok hátrányára ne javítsa ki a végső fokon eljáró bíróság által elkövetett ilyen hibákat, ezáltal *de facto* megfosztva őket annak tényleges lehetőségétől, hogy azon tagállamnak az uniós jog megsértése miatt fennálló felelősségére hivatkozzanak, amelyhez az említett bíróság tartozik.

23. E megfontolások azonban nem érvényesülnek a jelen ügyben, különösen azért, mert a kérdést előterjesztő bíróság nem terjesztett elő olyan körülményt, amely alapján meg lehetne állapítani nevezetesen azt, hogy milyen irányban döntené el a kollektív fellépés szükségességére és arányosságára vonatkozó kérdést, az EGT-Megállapodás szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó szabályainak tiszteletben tartása mellett.

24. Általánosabban, a fent hivatkozott Consiglio nazionale dei geologi és Autorità garante della concorrenza e del mercato ügyben hozott ítéletben a Bíróság – amelyhez végső fokon eljáró bíróság, a Consiglio di Stato (államtanács, Olaszország) fordult, az alapeljárás valamelyik fele által javasolt kérdések közötti választásra és azok újrafogalmazására vonatkozó hatáskörének terjedelme tárgyában – megállapította, hogy nincs az uniós jog értelmezésével kapcsolatos, e felek valamelyike által felvetett kérdés előzetes döntéshozatalra való terjesztésére vonatkozó feltétlen kötelezettség,²³ emlékeztetve arra is, hogy az elé terjesztendő kérdések meghatározása és megfogalmazása kizárólag a nemzeti bíróságra tartozik.²⁴

21 — A fent hivatkozott DHL International ügyben hozott ítélet 30. pontjában a Bíróság hangsúlyozta, hogy a kérdést előterjesztő bíróság nem ismerte el az alapeljárás felperese által előtte javasolt, az uniós jog értelmezésére vonatkozó további kérdéseknek „sem a szükségességét, sem a relevanciáját”.

22 — Gyakorlatilag erre tett javaslatot Léger főtanácsnok a C-262/97. sz. Engelbrecht-ügyben 2000. szeptember 26-án hozott ítélet (EBHT 2000., I-7321. o.) alapjául szolgáló ügyre vonatkozó indítványának 46. pontjában, valamint Bot főtanácsnok a C-409/06. sz. Winner Wetten ügyben 2010. szeptember 8-án hozott ítélet (EBHT 2010., I-8015. o.) alapjául szolgáló ügyre vonatkozó indítványa 34. és 35. pontjában, annak érdekében, hogy hasznos választ lehessen adni a nemzeti bíróság számára. A Bíróság is ezt ismerte el a C-515/07. sz. Vereniging Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie ügyben 2009. február 12-én hozott ítéletének (EBHT 2009., I-839. o.) 29. és 40. pontjában, az ilyen irányú indítványomat követően (lásd többek között az indítvány 56. pontját). Az első két javaslat elutasításának, és a harmadik elfogadásának indokai nem tűnnek ki ezen ítéletek indokolásából. Érdekes ugyanakkor kiemelni, hogy csak a fent hivatkozott Vereniging Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie ügyben hozott ítélet alapjául szolgáló ügyet kezdeményezte végső fokon eljáró nemzeti bíróság.

23 — Lásd a fent hivatkozott Consiglio nazionale dei geologi és Autorità garante della concorrenza e del mercato ügyben hozott ítélet 34. pontját. Meg kell jegyezni, hogy ezen ítélet 25. pontjában a Bíróság rámutat, hogy az olyan bíróság, amelynek határozataival szemben nincs lehetőség semmilyen bírósági jogorvoslatra, „az EUMSZ 267. cikk harmadik bekezdése értelmében *főszabály szerint* köteles a Bírósághoz fordulni, ha az EUM-Szerződés értelmezésére vonatkozó kérdés merül fel előtte” (kiemelés tőlem).

24 — Uo. 29. pont.

25. Ilyen körülmények között úgy vélem, hogy a Bíróságnak a neki feltett, az EGT-Megállapodás szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó szabályainak alkalmazhatóságára vonatkozó kérdés megválaszolására kell szorítkoznia, ebből következően anélkül, hogy megvizsgálná azt a Fonnschip által a kérdést előterjesztő bíróság előtt javasolt, de az által egyértelműen elutasított kérdést, amely a kollektív fellépéseknek a szolgáltatásnyújtás szabadságával való esetleges összeegyeztethetőségére vonatkozik.

B – Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről és a 4055/86 rendelet értelmezéséről

26. Bár előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésében a kérdést előterjesztő bíróság általános jelleggel hivatkozott az EGT-Megállapodásnak a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó szabályaira, a Bíróság válaszában álláspontom szerint a 4055/86 rendelet rendelkezéseire kellene korlátozódnia, ahogy azt az alapeljárás felei, illetve a Bíróság előtt észrevételeket tevő egyéb érdekelt felek is javasolták.

27. Nem vitatott ugyanis, hogy a szállítási szolgáltatások nyújtásának szabadságát a Szerződés szállításra vonatkozó rendelkezései szabályozzák, ami pedig konkrétan a tengeri hajózást illeti, az EGK-Szerződés 84. cikke (2) bekezdésének megfelelően az Európai Unió Tanácsának feladata volt annak eldöntése, hogy a megfelelő intézkedések meghozhatók-e ebben az ágazatban, amit ténylegesen megállapított, és meg is valósított, amikor 1986. december 22-én elfogadta a tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló 4055/86 rendelet eredeti változatát, amely 1987. január 1-jén lépett hatályba. Mivel a 4055/86 rendelet, ahogy már említettem, az EGT-Megállapodás részévé vált, a feltett kérdést át kell fogalmazni oly módon, hogy az ezen jogi aktus értelmezésére korlátozódjon.

28. Figyelemmel az iratanyag elemeire, valamint az érdekelt felek észrevételeire, a feltett kérdés tovább szűkíthető a 4055/86 rendeletnek az e rendelet 1. cikkében rögzített személyi hatályának tisztázására, annak eldöntése érdekében, hogy az EGT-n belül, az adott esetben Norvégiában jogszerűen letelepedett társaság, amely az EGT-n belül tengeri szállítási szolgáltatásokat teljesítő, de harmadik ország, a jelen esetben Panama lobogója alatt hajózó hajó tulajdonosa, a fenti jogi aktus hatálya alá tartozik-e, és adott esetben főszabály szerint hivatkozhat-e az ezen jogi aktus által biztosított szabadságra.

1. A 4055/86 rendelet személyi hatályáról

29. Úgy tűnik, hogy a 4055/86 rendelet 1. cikkének szövegezéséből, illetve a Bíróság ítélkezési gyakorlatából az első látásra egyszerűnek tűnő igenlő válasz következik.

30. E rendelkezés (1) bekezdése szerint ugyanis 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, míg a (3) bekezdésben szereplő, többek között az EGK-Szerződés 58. cikkére (később EK 48. cikk) történő utalás révén az Európai Unió (az EGK-n) belül letelepedett társaságokat úgy kell tekinteni, mint a tagállamok természetes személy állampolgárait.

31. Ennek megfelelően a valamely tagállamban letelepedett, egy másik tagállamba rendszeres járatot üzemeltető társaság tekintetében, amelynek hajói azonban Panamában vannak lajtmorzva, és panamai lobogó alatt hajóznak, a Bíróság a 4055/86 rendelet 1. cikke (1) bekezdésének szövegezéséből azt a következtetést vonta le, hogy az „a tagállamoknak a szolgáltatás címzettjének tagállamától eltérő tagállamban letelepedett állampolgáira vonatkozik, és *nem utal a szállítási vállalkozás által*

üzemeltetett hajók lajstromozására, illetve lobogójára”²⁵.

32. A hajók lajstromozásának és/vagy lobogójának irrelevanciáját a 4055/86 rendelet 1. cikke (1) bekezdése hatályának szempontjából *a contrario* megerősíti e rendelkezés (2) bekezdése is. E bekezdés ugyanis azt mondja ki, hogy e jogi aktus vonatkozik a tagállamoknak az Unió területén kívül letelepedett állampolgáira és az Unión kívül székhellyel rendelkező, és egy tagállam állampolgárainak ellenőrzése alatt álló hajózási társaságaira, amennyiben ezek hajói az adott tagállamban annak jogszabályaival összhangban vannak bejegyezve.

33. Ahogy arra az EFTA Felügyeleti Hatóság írásbeli észrevételeiben rámutatott, a 4055/86 rendelet 1. cikke (2) bekezdésében szereplő pontosítást általában „görög kivételnek” nevezik.²⁶ Figyelemmel ugyanis arra, hogy a görög jog alapján a harmadik országokban letelepedett görög állampolgárok jogosultak e tagállam hajónyilvántartásában lajstromoztatni hajóikat, e helyzet figyelmen kívül hagyása azt eredményezte volna, hogy az említett rendelet hatálya alól kivonják az EGT-tagállamok állampolgáraihoz tartozó összűrtartalom egy jelentős részét.²⁷

34. Vitathatatlan tehát, hogy az uniós jogalkotó nem kívánta a hajók lajstromozásának helyére vonatkozó feltételtől tenni függővé a 4055/86 rendelet 1. cikke (1) bekezdésének alkalmazását.

35. Ebből következően, az ST és a SEKO által írásbeli észrevételeikben előadottakkal ellentétben, az a tény, hogy az EGT-tagállamok ugyanezen rendelkezés hatálya alá tartozó állampolgárai harmadik országban lajstromoztatják hajóikat, nem jelenti azt, hogy ezek az állampolgárok immár nem az EGT egyik tagállamában vannak letelepedve.

36. A fenti okfejtéssel szemben az ST és a SEKO azon érvére sem lehet hivatkozni, amely szerint, mivel az alapeljárás valamely hajó legénységének harmadik ország jogának hatálya alá tartozó munkakörülményeit érinti, a 4055/86 rendelet rendelkezései nem alkalmazhatók, vagy legalábbis azok alkalmazásának feltétele a munkaviszony és az Unió (az EGT) területe közötti elégséges kapcsolat, ami a jelen esetben hiányzik.

37. Ezt az érvet ugyanis mindenekelőtt azért kell elutasítani, mert eljárási szempontból – a Bíróság munkavállalók szabad mozgására vonatkozó ítéleteinek felsorolására²⁸ támaszkodva – végső soron a kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdés relevanciájának vitatására irányul a szolgáltatásnyújtás szempontjából, holott az ítélkezési gyakorlat alapján főszabály szerint egyedül e bíróság rendelkezik hatáskörrel kérdései tárgyának meghatározására, illetve annak megítélésére, hogy a kérdések az előtte fekvő jogvita körülményeire figyelemmel szükségesek-e, illetve relevánsak-e.²⁹

25 — A C-18/93. sz. Corsica Ferries ügyben 1994. május 17-én hozott ítélet (EBHT 1994., I-1783. o.) 29. pontja (kiemelés tőlem). Az, hogy az e társaság által üzemeltetett hajók Panamában voltak lajstromozva, és panamai lobogó alatt hajóztak, az ítélet 8. pontjából tűnik ki. Lásd még a C-266/96. sz. Corsica Ferries France ügyben 1998. június 18-án hozott ítélet (EBHT 1998., I-3949.o.) 3. pontját.

26 — Lásd e tekintetben többek között Bredima-Savopoulou A. és Tzoannos J., *The Common Shipping Policy of the EC*, North Holland, Amsterdam, 1990, 176. o., és Baena Baena P. J., *La política comunitaria de los transportes marítimos*, Marcial Pons, Madrid, 1995, 127. o.

27 — Egy szerző szerint a görög lobogó alatt hajózó flotta 85%-áról volt szó: lásd Martínez Lage S., „El régimen comunitario del transporte marítimo y el Real Decreto 990/1986 sobre ordenación del transporte marítimo en España”, *Gaceta Jurídica de la CEE*, n° 10, 1988, 408. o.

28 — Írásbeli észrevételeik 79. és 80. pontjában az ST és a SEKO érvelésük alátámasztása érdekében a 237/83. sz. Prodest-ügyben 1984. július 12-én hozott ítélet (EBHT 1984., 3153. o.) 6. pontjára; a 9/88. sz. Lopes da Veiga-ügyben 1989. szeptember 27-én hozott ítélet (EBHT 1989., 2989. o.) 15. pontjára; a C-60/93. sz. Aldewereld-ügyben 1994. június 29-én hozott ítélet (EBHT 1994., I-2991. o.) 14. pontjára, valamint a C-214/94. sz. Boukhalfa-ügyben 1996. április 30-án hozott ítélet (EBHT 1996., I-2253. o.) 15. pontjára hivatkoznak; ezek mindegyike a Szerződés vagy a másodlagos jog munkavállalók szabad mozgását szabályozó rendelkezéseinek értelmezésére vonatkozik.

29 — Lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Kersbergen-Lap és Dams-Schipper ügyben hozott ítélet 21. pontját, valamint a fent hivatkozott Danske Svineproducenter ügyben hozott ítélet 32. pontját.

38. Ezt követően azért is el kell utasítani az ST és a SEKO érvét, mert a 4055/86 rendelet hatályát saját rendelkezései határozzák meg, és az nem függ a hajó legénységét és feltehetően az e rendelet hatálya alá tartozó tengeri szállítási szolgáltatások nyújtóját összekötő munkaviszonyokra alkalmazandó jogtól. Ezt tanúsítja az a körülmény is, hogy a 4055/86 rendelet nem utal például a legénység tagjai egyedi munkaszerződéseire alkalmazandó jog meghatározásának szempontjaira, különösen a tekintetben, hogy e jogi aktus hogyan viszonyul a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról szóló 1980. június 19-én Rómában aláírt egyezmény (a továbbiakban: Római Egyezmény)³⁰ 6. cikkéhez.

39. Végül a vizsgált érv azért sem lehet sikeres, mert bár el lehet fogadni, ahogy azt az ST és a SEKO állítja, hogy egy nyílt tengeren tartózkodó hajó fedélzetén az ENSZ 1982. december 10-én Montego Bay-ben aláírt tengerjogi egyezménye (a továbbiakban a Montego Bay-i egyezmény)³¹ 91. és 94. cikkének alkalmazásában a munkaviszonyok a lobogó államának joga alá tartoznak – ahogy azt egyébként a Bíróság ítélkezési gyakorlata is elismeri³² –, a 4055/86 rendeletből semmilyen módon sem tűnik ki az, hogy az uniós jogalkotó annak alkalmazását az olyan hajók révén tengeri szállítási szolgáltatást nyújtó állampolgárookra kívánta volna korlátozni, amelyek fedélzetén a legénység munkaviszonyait valamely tagállam (vagy valamely EGT-tagállam) joga szabályozza.³³

40. A 4055/86 rendelet hatályának általános jelleggel egy ilyen kiegészítő feltételtől való függővé tétele sérthetné a rendelet célját, ami a szolgáltatásnyújtás szabadságának kiterjesztése a tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításra annak érdekében, hogy fokozatosan eltöröljék a meglévő korlátozásokat és megelőzzék új korlátozások bevezetését.³⁴

41. Ezzel szemben kényesebb a tengeri szállítási szolgáltatás nyújtása szabadsága 4055/86 rendelet 1. cikkének (1) bekezdése szerinti jogosultjai pontos köre meghatározásának az érdekelt felek által a Bíróság előtt szintén vitatott kérdése, különösen az, hogy az EGT-tagállambeli tartózkodása/letelepedése alapján a hajó pusztán tulajdonosa e rendelkezés hatálya alá tartozik-e.

42. E kérdés eredete a Sava Star irányítását és üzemeltetését végző jogalany személyét és letelepedésének helyét illetően az alapeljárás felei között fennálló vita, mivel az ST és a SEKO szerint e tevékenységeket átadták egy Panamában letelepedett társaságnak, míg a Fonnschip azt állítja, hogy a releváns időszak során maga végezte a Sava Star üzemeltetését Norvégiából.

30 — HL L 266., 1. o.; magyar nyelven: HL 2005. C 169., 10. o. Emlékeztetek arra, hogy a Római Egyezmény „Egyéni munkaszerződések” című 6. cikke lényegében azt írja elő, hogy munkaszerződés esetében a felek jogválasztása nem eredményezheti azt, hogy a munkavállalót megfosztják az azon jog kötelező szabályai által biztosított védelemtől, amely jogválasztás hiányában az említett 6. cikk (2) bekezdése alapján alkalmazandó lenne. E bekezdés szerint a munkaszerződésre egyrészt azon ország joga irányadó, ahol a munkavállaló a szerződés teljesítéséért a munkáját rendszerint végzi, másrészt, ha a munkavállaló munkáját rendszerint nem egy és ugyanazon országban végzi, úgy az azon telephely szerinti ország joga, ahol a munkavállalót alkalmazásba vették. E szempontok nem alkalmazandók, amennyiben a körülmények összessége arra utal, hogy a munkaszerződés egy másik országgal szorosabb kapcsolatban áll, amely esetben a szerződésre e másik ország joga az irányadó. A hajó legénysége egy tagjának elbocsátásával összefüggésben alkalmazandó jog meghatározási szempontjainak alkalmazását és kapcsolódását illetően lásd a C-384/10. sz. Voogsgaerd-ügyben 2011. december 15-én hozott ítélet (EBHT 2011., I-13275. o.).

31 — A Montego Bay-i egyezmény „A nyílt tenger” című VII. részében található 91. és 94. cikk különösen azt írja elő egyrészt, hogy a hajók azon állam nemzetiségével rendelkeznek, amely állam lobogója alatt joguk van hajózni, és hogy az állam és a hajó között valóságos kapcsolatnak kell fennállania, másrészt pedig, hogy minden állam ténylegesen gyakorolja joghatóságát a lobogója alatt hajózó hajók tekintetében igazgatási, műszaki és szociális kérdéseket illetően, és különösen belső joga szerint vállalja a joghatóságot minden lobogója alatt közlekedő hajó, annak parancsnoka, tisztjei és személyzete felett a hajót érintő igazgatási, műszaki és szociális kérdések tekintetében.

32 — Lásd a C-286/90. sz., Poulsen és Diva Navigation ügyben 1992. november 24-én hozott ítélet (EBHT 1992., I-6019. o.) 18. és 22. pontját.

33 — Lásd ebben az értelemben analógia útján a C-323/03. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2006. március 9-én hozott ítélet (EBHT 2006., I-2161. o.) 26. pontját, azzal összefüggésben, hogy a Bíróság a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendeletben (HL L 364., 7. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 10. o.) foglaltakat nem tekintette a Montego Bay-i egyezmény rendelkezéseivel azonosnak, ellenkező esetben ez az említett rendelet hatályának korlátozásával járt volna.

34 — Lásd a 4055/86 rendelet utolsó előtti preambulumbekzdését. Analóg okfejtésként lásd a fent hivatkozott Bizottság kontra Spanyolország ügyben hozott ítélet 24. pontját.

43. Nyilvánvalóan nem a Bíróság feladata az EUMSZ 267. cikk által kialakított együttműködés során e ténybeli vita eldöntése, amelyet a kérdést előterjesztő bíróságnak kell értékelnie, akkor is, ha az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés szövegezéséből úgy tűnik, hogy e bíróság abból az előfeltevésből indult ki, hogy az alapeljárás tényállásának idején a Fonnschip „szállítási szolgáltatásokat végzett”, és az e társaság által a Bíróság felhívására közölt, illetve a tárgyaláson előadott körülmények is alátámasztják ezt a benyomást.

44. Ha azonban figyelmen kívül hagyom ezt a ténybeli vitát, és annak érdekében, hogy hasznos választ adjunk a kérdést előterjesztő bíróság számára, a 4055/86 rendelet 1. cikke (1) bekezdésének értelmezéséhez ragaszkodom, akkor mindenképp emlékeztetnem kell arra, hogy e rendelkezés a tagállamok közötti, valamint a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállítási szolgáltatás nyújtása szabadságának jogosultjait lényegileg az EK 49. cikkel azonos kifejezésekkel határozza meg,³⁵ vagyis mint az Unió (az EGT) területén letelepedett, az EGT-n belül díjazás ellenében határokon átnyúló szolgáltatásokat nyújtó, vagy azokat igénybe vevő természetes és jogi személyeket.³⁶

45. Ezen általános előfeltevés alapján a Bíróság már elismerte, hogy a 4005/86 rendelet 1. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozik az olyan, holland jog szerint működő társaság, amely nyílt tengeri hajókat szerel fel;³⁷ az a tengeri kereskedelmi ügynök, amelynek székhelye valamely tagállamban van és amely olyan hajót üzemeltet, amelynek nem tulajdonosa, azzal két tagállam kikötői között rendszeres járatot működtetve;³⁸ azok a görög hajótulajdonosok, akik hajóikat teljes mértékben utazási irodák számára adják bérbe, valamely tagállam és valamely harmadik ország közötti egynapos kirándulások céljára,³⁹ valamint két tagállami kikötő között tengeri szállítást biztosító hajó olasz állampolgárságú kapitánya.⁴⁰

46. Ez az ítélkezési gyakorlat a 4055/86 rendelet 1. cikke (1) bekezdése személyi hatályának rugalmas értelmezésére utal, kétségkívül összhangban az annak biztosítására irányuló törekvéssel, hogy a lehető legkevesebb, az áruk, a tőke és a személyek szabad mozgásának körébe nem tartozó gazdasági tevékenység kerüljön ki az EK-Szerződés (vagy az EGT-Megállapodás) alkalmazása alól.⁴¹

47. Ugyanakkor ez az ítélkezési gyakorlat nem ad kifejezett felvilágosítást arról a kérdésről, hogy valamely hajó pusztán tulajdonosa tekinthető-e a tengeri szállítási szolgáltatások nyújtójának.

48. Az e kérdésre adandó nemleges válasz tekintetében hasznos információkat álláspontom szerint a Bíróság más szállítási eszközökre vonatkozó ítélkezési gyakorlatából lehet leszármaztatni.

35 — Lásd a C-379/92. sz. Peralta-ügyben 1994. július 14-én hozott ítélet (EBHT 1994., I-3453. o.) 39. pontját; a C-381/93. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 1994. október 5-én hozott ítélet (EBHT 1994., I-5145. o.) 10. pontját, valamint a C-430/99. és C-431/99. sz., Sea-Land Service és Nedlloyd Lijnen egyesített ügyekben 2002. június 13-án hozott ítélet (EBHT 2002., I-5235. o.) 30. pontját.

36 — Az EGT-Megállapodás 36. cikkét illetően (szolgáltatásnyújtás szabadsága) lásd az EFTA-Bíróság E-13/11. sz., Granville Establishment ügyben hozott ítéletének (EFTA Court Report, 403. o.) 38. és 39. pontját.

37 — Lásd a fent hivatkozott Sea-Land Service és Nedlloyd Lijnen egyesített ügyekben hozott ítélet 16. és 26–29. pontját. Meg kell jegyezni, hogy bár a Bíróság a nemzeti bíróságra hagyta annak vizsgálatát, hogy az ezen ügy alapjául szolgáló jogvitákban szereplő helyzetek valóban a 4055/86 rendelet személyi hatálya alá tartoznak-e, Alber főtanácsnok ezen ügyre vonatkozó indítványa 63–76. pontjának olvasata alapján nagyon valószínű, hogy ezt azon körülmény miatt tette, hogy az alapeljárásban részt vevő másik tengeri szállítási társaság (a Sea-Land Service) az Amerikai Egyesült Államokban volt letelepedve, és a kérdést előterjesztő bíróság nem nyújtott elegendő információt arra nézve, hogy az említett rendelet 1. cikkének (2) bekezdésében szereplő feltételek teljesültek.

38 — Lásd a fent hivatkozott Corsica Ferries ügyben hozott ítélet 8. és 30. pontját, valamint Gerven főtanácsnok ezen ügyben ismertetett indítványának 2. pontját. Lásd még a fent hivatkozott Corsica Ferries France ügyben hozott ítélet 3. pontját. Ahogy már említettem, a hajók panamai lobogó alatt hajóztak.

39 — Lásd a C-435/00. sz., Geha Naftiliaki és társai ügyben 2002. november 14-én hozott ítélet (EBHT 2002., I-10615. o.) 5. és 6. pontját, valamint Alber főtanácsnok ezen ügyben ismertetett indítványának 5. és 6. pontját.

40 — A fent hivatkozott Peralta-ügyben hozott ítélet 42. pontja. A hajótulajdonos olasz volt, és a hajó olasz lobogó alatt hajózott.

41 — Lásd ebben az értelemben a C-533/07. sz., Falco Privatstiftung és Rabitsch ügyben 2009. április 23-án hozott ítélet (EBHT 2009., I-3327. o.) 35. pontját.

49. Ebből az ítélkezési gyakorlatból, és különösen a Cura Anlagen ügyben hozott ítéletből,⁴² a Jobra-ügyben hozott ítéletből⁴³ és a Waypoint Aviation ügyben hozott ítéletből⁴⁴ ugyanis az következik, hogy bár valamely jármű tulajdonosa könnyedén minősíthető az EK 49. cikk értelmében vett szolgáltatónak, amikor a járművet bérbe adja (ilyenkor végeredményben bérbeadási szolgáltatásról van szó), ezzel szemben a Bíróság soha nem ment odáig, hogy a tulajdonost *szállítási szolgáltatások* nyújtójának tekintse.

50. Ahhoz, hogy ilyennek minősüljön, a tulajdonosnak tehát magának kell szállítási tevékenységeket, a jelen esetben hajói üzemeltetése révén tengeri szállítási tevékenységeket folytatnia.

51. E minősítés összhangban van a „közösségi hajótulajdonos” fogalmának a 3577/92 rendelet 2. cikke (2) bekezdésének a) pontjában szereplő meghatározásával, amely „egy tagállam állampolgárai[ra utal] akik [...] *hajózási tevékenységet [...] folytatnak*”⁴⁵.

52. Álláspontom szerint összhangban van a „hajótulajdonos” fogalmával is, amely például az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és a Közlekedési Dolgozók Szakszervezeteinek Szövetsége az Európai Unióban (FST) között, a tengerészek munkaidejének szervezésére vonatkozóan kötött megállapodásról szóló, 1999. június 21-i 1999/63/EK tanácsi irányelv mellékletének 2. szakaszában szerepel, és amely szerint az „a hajó tulajdonosa, illetve bármely olyan egyéb személy vagy szervezet, mint az üzemeltető vagy a hajót személyzet nélkül bérlő, aki/amely átvállalta a hajótulajdonostól a hajó üzemeltetésének felelősségét, és aki az ilyen felelősség átvállalásával együtt átvállalta az összes kapcsolódó feladatot és kötelezettséget”.⁴⁶ Ebből a meghatározásból ugyanis vitathatatlanul kitűnik, hogy egy hajó tulajdonlása nem esik egybe az üzemeltetésének a felelősségével.

53. Ennek megfelelően álláspontom szerint csak a hajó olyan tulajdonosát lehet tengeri szállítási szolgáltatások nyújtójának tekinteni, aki maga vállalja a hajó üzemeltetésének felelősségét. Ezzel szemben, ha e felelősséget más jogalanyokra bizza, az utóbbiak újítják a szolgáltatást.

54. Az, hogy valamely hajó tulajdonosa tengeri szállítási szolgáltatások nyújtójának minősíthető-e, ha a hajó üzemeltetéséhez kapcsolódó tevékenységeknek csak egy részét vállalja, mindazonáltal kényes kérdés, és kétségtől az egyes ügyek ténybeli körülményeinek összességétől függ.

42 — A C-451/99. sz. ügyben 2002. március 21-én hozott ítélet (EBHT 2002., I-3193. o.) 18. pontja. Ez az ügy a valamely másik tagállamban letelepedett vállalkozástól lízingbe vett járműveknek a jármű használata szerinti állambeli nyilvántartásba vételi kötelezettségére vonatkozott.

43 — A C-330/07. sz. ügyben 2008. december 4-én hozott ítélet (EBHT 2008., I-9099. o.) 22. pontja. Ez az ügy arra vonatkozott, hogy az egyik tagállam hatóságai megtagadták a beruházási támogatás nyújtását egy olyan társaság részére, amely elsősorban más tagállamok területén használt tehergépjárműveket adott lízingbe.

44 — A C-9/11. sz. ügyben 2011. október 13-án hozott ítélet (EBHT 2011., I-9697. o.) 17. és 20. pontja. Az ügy lényegében egy repülőgép használati joga olyan társaság részére történő átengedésének tilalmáról szólt, amely nem abban a tagállamban telepedett le, amely adóelőnyt nyújtott a repülőgép megvásárlásának finanszírozására.

45 — Kiemelés tőlem.

46 — HL L 167., 33. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 3. kötet, 363. o. Ez az irányelv volt alkalmazandó az alapeljárás tényállásának idején, az EGT-megállapodás XI. mellékletének (távközlési szolgáltatások) módosításáról szóló, 2000. augusztus 2-i 66/2000 EGT-Vegyesbizottsági határozat (HL L 250., 48. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 4. kötet, 188. o.) alapján az EGT-ben is. Az említett irányelv követelményeit a tengerészeknek a közösségi kikötőkbe befutó hajók fedélzetén töltött munkaidejére vonatkozó rendelkezések végrehajtásáról szóló, 1999. december 13-i 1999/95/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2000. L 14., 29. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 3. kötet, 407. o.) terjesztette ki minden, az Unióban kikötő hajóra (az EGT-megállapodás XIII. mellékletének (közlekedés) módosításáról szóló, 2000. október 27-i 94/2000 EGT-Vegyesbizottsági határozat (HL 2001. L 7., 19. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 5. kötet, 181. o.) alapján ez az irányelv maga is az EGT-Megállapodás részét képezi). Ugyanakkor az 1999/95 irányelv 11. cikke alapján az előírt követelményeket csak 2003. január 10-től, a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) 147. Kereskedelmi Hajózási (minimumszabályok) Egyezményéhez csatolt 1996. évi jegyzőkönyv hatálybalépésétől, tehát a SEKO által indított kollektív fellépést néhány héttel megelőző időponttól kellett alkalmazni a harmadik országok lobogója alatt hajózó hajókra. Azt is meg kell jegyezni, hogy ami a teljes mértékben az alapeljárások tényállása utáni eszközöket illeti, hasonló meghatározás szerepel az ILO égisze alatt kötött, 2013. augusztus 20-án hatályba lépett 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény 2. cikkének j) pontjában. Az utóbbi meghatározás szerepel az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény alapján kötött megállapodás végrehajtásáról, valamint az 1999/63/EK irányelv módosításáról szóló 2009. február 16-i 2009/13/EK irányelv (HL L 124., 30. o.) mellékletében is.

55. Ezzel kapcsolatban mindazonáltal véleményem szerint meg lehet fogalmazni néhány általános gondolatot, azzal, hogy azok igen sematikusak lesznek a nemzetközi tengeri szállítási tevékenységek megszervezésének összetettségéhez viszonyítva.

56. Ennek megfelelően, amennyiben a hajó tulajdonosa azt meghatározott időre (időbérlet), illetve egy adott útra (útbérlet) adja bérbe, akkor vélelmezhető, hogy főszabály szerint megőrzi a hajó legénységével kapcsolatos felelősségét. Bár a bérlő biztosítja a szállítást ügyfeleinek, e gazdasági szereplő a hajónak a tulajdonos alkalmazásában álló, és a rendelkezésére bocsátott legénységét veszi igénybe. Ilyen helyzetben, ha a hajó tulajdonosa közvetlenül felelős marad a hajó legénységét illetően, akkor véleményem szerint elképzelhető, hogy mind a bérlőt, mind a tulajdonost ugyanazon tengeri szállítási szolgáltatás nyújtójának tekintsük. Ennélfogva vélelmezhető, hogy mindkettő a 4055/86 rendelet személyi hatálya alá tartozik.⁴⁷

57. Ezzel szemben személyzet nélküli hajóbérlet esetén, vagyis amikor a hajót személyzet nélkül adják bérbe, akkor hajlok arra, hogy a tulajdonost ki kell zárni azon természetes vagy jogi személyek köréből, akik hivatkozhatnak a tengeri szállítási szolgáltatás nyújtójának minőségére, mivel az ilyen személyek helyzete végső soron nem különbözik a más bérbe adott szállítási eszközök tulajdonosainak helyzetétől, akiket a Bíróság eddig soha nem tekintett a szállítási szolgáltatások nyújtói körébe tartozó személyeknek.

58. Következésképpen a kérdést előterjesztő bíróság feladata, hogy az elé terjesztett körülmények összessége alapján megvizsgálja, hogy a Fonnschip az alapeljárások időtartama alatt végezte-e a Sava Star üzemeltetését oly módon, hogy ezáltal a 4055/86 rendelet 1. cikke (1) bekezdésének értelmében vett tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtott.

59. Ha feltételezzük, hogy ez a helyzet, akkor azt kell még megvizsgálni, hogy a 4055/86 rendelet alkalmazhatóságát ennek ellenére kizárhatja-e az az ST és a SEKO, valamint a svéd kormány által hivatkozott körülmény, amely szerint a EGT szabályai nem az olyan tengeri szállítási vállalkozások védelmét célozzák, amelyek úgy döntöttek, hogy függetlenítik magukat az EGT-tagállam jogától, illetve a munka és díjazás területén nemzetközileg elfogadott ésszerű feltételektől, és hajóikat olyan olcsó lobogót biztosító harmadik országokban lajstromoztatják, mint amilyen Panama is volt az alapeljárások tényállásának idején.

2. Az esetleges joggal való visszaélés problémaköréről

60. Egy olyan új helyzetben, amelyre utóbb még visszatérek, ezen érdekelt felek érvelése kétségtől kívül arra a bírói gyakorlatban kialakult tilalomra vonatkozik, amely szerint a gazdasági szereplők nem hivatkozhatnak visszaélésszerűen az uniós jog rendelkezéseire, akár azért, hogy kivonják magukat nemzeti joguk rendelkezéseinek hatálya alól, akár azért, hogy előny megszerzése végett e rendelkezésekre azok céljával ellentétes módon támaszkodjanak.⁴⁸

61. Figyelemmel az előzetes döntéshozatal iránti kérelem körülhatárolására, az esetleges „joggal való visszaélés” vizsgálata mindazonáltal nem mentes az eljárási problémáktól, olyannyira, hogy a tárgyaláson az EFTA Felügyeleti Hatóság úgy vélte, hogy az éppen azon kérdés elemzését jelenti, amelynek a Bíróság elé terjesztését a kérdést előterjesztő bíróság végül megtagadta.

47 — Minden valószínűség szerint e helyzeten alapul a fent hivatkozott Geha Naftiliaki és társai ügyben hozott ítélet.

48 — Lásd ebben az értelemben a Poiras Maduro főtanácsnok C-255/02. sz., Halifax és társai ügyben 2006. február 21-én hozott ítélet (EBHT 2006., I-1609. o.) alapjául szolgáló ügyre vonatkozó indítványának 63. pontját.

62. Noha az EFTA Felügyeleti Hatóság nem fejtette ki bővebben az álláspontját, az véleményem szerint érthető, ha a joggal való visszaélés fogalmát olyan szabályként vagy elvként⁴⁹ fogjuk fel, amely lehetővé teszi az uniós jog (az EGT joga) rendelkezései által biztosított (alanyi) jog gyakorlásának korlátozását, nem pedig olyan szabályként, amely az említett rendelkezések hatályának körülhatárolására alkalmas.

63. A jelen ügyben a joggal való visszaélés fogalmának olyan szabálynak minősítése, amely az uniós jog (az EGT joga) rendelkezései által biztosított jog gyakorlását korlátozza, ugyanis a 4055/86 rendelet alkalmazhatóságának elismerését jelenti, és így az elemzés áthelyezését az ezen jogi aktus által a Fonnschip részére biztosított jog, illetve az ST és a SEKO kollektív fellépései közötti viszony területére, amely éppen az a kérdés, amelynek a Bíróság elé terjesztését a kérdést előterjesztő bíróság megtagadta.

64. Ezzel szemben annak elismerése, hogy a joggal való visszaélés fogalma olyan szabályként működik, amely lehetővé teszi az uniós jog (az EGT joga) hatályának körülhatárolását, a jelen ügyben lehetővé tenné az esetleges visszaélésszerű gyakorlat vizsgálatának a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra előterjesztett, a 4055/86 rendelet személyi hatályára vonatkozó kérdéshez kapcsolását.

65. Úgy tűnik, hogy ítélezési gyakorlatában a Bíróság nem döntött határozottan a joggal való visszaélés egyike vagy másik minősítése mellett.

66. Ennek megfelelően kimondta, hogy „az állandó ítélezési gyakorlat szerint az uniós rendeletek alkalmazását nem lehet a gazdasági szereplők visszaélésszerű magatartására kiterjeszteni”,⁵⁰ ezzel következképpen arra utalva, hogy a (joggal való) visszaélés fogalma az uniós jog rendelkezéseinek hatályát körülhatároló szabályt jelent,⁵¹ míg ezzel ellentétben azt is megállapította, hogy „az [uniós] jogrend által a munkavállalók szabad mozgására vonatkozó rendelkezések alapján biztosított jogok visszaélésszerű használata *azt feltételezi, hogy az érintett személy a Szerződés ratione personae hatálya alá tartozik*, mivel megfelel azon feltételeknek, amelyek alapján »munkavállalónak« minősül [...]”,⁵² továbbá az alapvető szabadságok korlátozásának igazolására alkalmas közérdekű okok tükrében vizsgálta a visszaélésszerű magatartások elleni küzdelmet,⁵³ ami szintén azt feltételezi, hogy a szóban forgó helyzetek igenis e szabadságok hatálya alá tartoznak.

67. A magam részéről hajlok arra, hogy a Bíróság által követett utóbbi irányt részesítsem előnyben, ahelyett, hogy a joggal való visszaélés fogalmát az uniós jog (az EGT joga) rendelkezéseinek hatályát körülhatároló elvként fogjam fel.

68. Több indok erősíti meg ilyen irányú meggyőződésemet.

49 — Emlékeztetek arra, hogy a C-321/05. sz. Kofoed-ügyben 2007. július 5-én hozott ítéletének (EBHT 2007., I-5795. o.) 38. pontjában a Bíróság kimondta, hogy a joggal való visszaélés tilalma az uniós jog általános elve.

50 — A C-434/12. sz. Slancheva sila ügyben 2013. szeptember 12-én hozott ítélet 27. pontja és az ott hivatkozott ítélezési gyakorlat. Analóg megfogalmazásként lásd a fent hivatkozott Halifax és társai ügyben hozott ítélet 69. pontját, valamint a C-456/04. sz. Agip Petroli ügyben 2006. április 6-án hozott ítélet (EBHT 2006., I-3395. o.) 20. pontját és az ott hivatkozott ítélezési gyakorlatot.

51 — A Bíróság több korábbi ítélete, többek között a 39/86. sz. Lair-ügyben 1988. június 21-én hozott ítélet (EBHT 1988., 3161. o.) 43. pontja, illetve a C-109/01. sz. Akrich-ügyben 2003. szeptember 23-án hozott ítélet (EBHT 2003., I-9607. o.) 57. pontja, és rendelkező részének 2. pontja alapján a (joggal való) visszaélés fogalmának e minősítése mellett érvelt Póiares Maduro főtanácsnok is a fent hivatkozott Halifax és társai ügyben hozott ítélet alapjául szolgáló ügyre vonatkozó indítványának 69. pontjában.

52 — A C-413/01. sz. Ninni-Orasche-ügyben 2003. november 6-án hozott ítélet (EBHT 2003., I-13187. o.) 31. pontja (kiemelés tölem). Lásd még ebben az értelemben a C-212/97. sz. Centros-ügyben 1999. március 9-én hozott ítélet (EBHT 1999., I-1459. o.) 18. pontját, valamint a C-123/11. sz., A Oy ügyben 2013. február 21-én hozott ítélet 27. pontját, amely kimondja, hogy a Szerződésnek a letelepedés szabadságát szabályozó rendelkezései „alkalmazásának kérdése ugyanis különbözik attól a kérdéstől, hogy a tagállam hozhat-e intézkedéseket annak megakadályozására, hogy egyes állampolgárai a Szerződés által nyújtott lehetőségekkel visszaélve kíséreljék meg kivonni magukat a nemzeti jogszabályaik hatálya alól” (kiemelés tölem).

53 — A letelepedés szabadságát illetően lásd a C-196/04. sz., Cadbury Schweppes és Cadbury Schweppes Overseas ügyben 2006. szeptember 12-én hozott ítélet (EBHT 2006., I-7995. o.) 55. pontját; a C-524/04. sz. Test Claimants in the Thin Cap Group Litigation ügyben 2007. március 13-án hozott ítélet (EBHT 2007., I-2107. o.) 74. és 80. pontját; a C-105/07. sz., Lammers & Van Cleeff ügyben 2008. január 17-én hozott ítélet (EBHT 2008., I-173. o.) 29. pontját, valamint az EFTA-Bíróság E-15/11. sz. Arcade Drilling ügyben hozott ítéletének (EFTA Court Report 2012, 676. o.) 88. pontját. A szolgáltatásnyújtás tekintetében lásd a fent hivatkozott Jobra-ügyben hozott ítélet 35. pontját, valamint a C-318/10. sz. SIAT-ügyben 2012. július 5-én hozott ítélet 50. pontját.

69. Mindenekelőtt egy egyszerű szemantikai indok, amely a következőképpen foglalható össze: valamely jog csak akkor lehet visszaélésszerű gyakorlás tárgya, ha e jogot korábban elismerték. Azáltal, hogy ismétlődő jelleggel hivatkozik a magánszemélyek vagy gazdasági szereplők részéről a „joggal való visszaélés”, a „visszaélésszerű magatartások”, illetve a „visszaélésszerű gyakorlatok” megakadályozásának szükségességére, a Bíróság álláspontom szerint e különböző kifejezéseknek az említetteknek az uniós jog rendelkezéseiből – különösen az uniós jog által biztosított alapvető szabadságokra vonatkozó rendelkezésekből – származó alanyi jogait korlátozó funkciót kíván kölcsönözni. Mivel az ilyen jogokat az EGT-Megállapodás is biztosítja,⁵⁴ e tekintetben nincs akadály a joggal való visszaélés fenti fogalmának elfogadása előtt.

70. Ezt követően, ha a joggal való visszaélést úgy fogjuk fel, mint az uniós jog rendelkezéseinek hatályát körülhatároló elvet, az álláspontom szerint azt eredményezi, hogy annak az alapvető mozgási szabadságok tekintetében a józan mérlegelés elvével (rule of reason) azonos jogállást biztosítunk, ami véleményem szerint hibás és célszerűtlen lenne. Az ilyen jogállás elismerése ugyanis azt eredményezné, hogy minden esetben meg kellene vizsgálni, hogy egy adott helyzet nem jár-e joggal való visszaéléssel, még azt megelőzően, hogy e helyzetet az uniós jog hatálya alá tartozónak minősítenénk. A visszaélés és a jog közötti ilyen tagozódás, amely a visszaélés vizsgálatát részesíti előnyben, álláspontom szerint sérti az EK-Szerződés és az EGT-Megállapodás által biztosított alapvető szabadságok hatékony érvényesülését.

71. Ezenfelül az a tény, hogy a Bíróság a joggal való visszaélés tilalmát az uniós jog általános elvének minősíti⁵⁵ – e jogállás adott esetben az EGT-Megállapodás keretében is elismerhető⁵⁶ –, amelynek megsértése a hivatkozott uniós jogi rendelkezések által biztosított előny korlátozását vagy megtagadását eredményezheti, megerősíti azt az elgondolást, amely szerint e fogalom funkciója több, mint az uniós jogi normák értelmezését szolgáló szabályé.⁵⁷

72. Végül, ahogy azt a fent hivatkozott Halifax és társai ügyben – a hozzáadottérték-adó (héta) területén – hozott ítélet is mutatja, az ítélkezési gyakorlatból az tűnik ki, hogy a visszaélésszerű magatartást megvalósító ügyletek semmilyen esetben sem kerülnek ki az uniós jog rendelkezéseinek hatálya alól, ami ezzel szemben a joggal való visszaélés megállapításának következménye lenne akkor, ha annak funkciója e jogszabályok hatályának körülhatárolása lenne. Ahogy ugyanis ebből az ítéletből kitűnik, az a körülmény, hogy a visszaélésszerű magatartást megvalósító ügyleteket át kell minősíteni oly módon, hogy az a helyzet kerüljön visszaállításra, amely az említett ügyletek hiányában fennállt

54 — Amit megerősít az a kettős megállapítás, amely szerint „az EGT-Megállapodás egyik elsődleges célja az, hogy a lehető legteljesebben megvalósítsa az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgását az EGT egészén belül, oly módon, hogy az Unió területén elért belső piacot kiterjesztik az EFTA-államokra” (lásd a C-452/01. sz., Ospelt és Schlössle Weissenberg ügyben 2003. szeptember 23-án hozott ítélet [EBHT 2003., I-9743. o.] 29. pontját, valamint a C-431/11. sz., Egyesült Királyság kontra Tanács ügyben 2013. szeptember 26-án hozott ítélet 50. pontját), illetve, hogy az EGT-Megállapodás szabad mozgásra vonatkozó cikkei rendelkezéseinek jogi tartalma megegyezik az EK-Szerződés e szabadságokat biztosító, lényegében azonos rendelkezéseivel. Az EGT-Megállapodás 36. cikke (szolgáltatásnyújtás szabadsága) kapcsán lásd például a C-153/08. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2009. október 6-án hozott ítélet (EBHT 2009., I-9735. o.) 48. pontját. Az EGT-Megállapodás, és az általa a magánszemélyek és a gazdasági szereplők részére biztosított jogok *sui generis* jellegét illetően lásd még az EFTA-Bíróság E-9/97. sz. Eva María Sveinbjörnsdóttir ügyben hozott ítéletének (EFTA Court Report 1998, 95. o.) 58. és 59. pontját, valamint többek között e kérdésről Baudenbacher C., „L'individu, principal protagoniste de l'accord EEE”, in *Le droit à la mesure de l'homme: Mélanges en l'honneur de Philippe Léger*, Pedone, Paris, 2006, 335. o.

55 — Lásd a fent hivatkozott Kofoed-ügyben hozott ítélet 38. pontját. A joggal való visszaélés tilalma immár az Európai Unió Alapjogi Chartájának 54. cikkében is szerepel, amely azonban semmilyen kötéserővel sem bírt az alapeljárás tényállásának idején.

56 — Az EGT-Megállapodás jellege nem jelenti akadályát annak, hogy az EGT jogának általános elvei („general principles of EEA law”) értelmezés útján levezethetők legyenek a céljaiból (mint például az EK-Szerződés rendelkezéseivel lényegileg megegyező rendelkezések egységes értelmezésének elve) és a rendelkezéseiből. Lásd a hatékony bírói jogvédelem elvével kapcsolatban az EFTA-Bíróság E-15/10. sz. Posten Norge ügyben hozott ítéletének (EFTA Court Report 2012, 246. o.) 86. pontját, amelyben az EFTA-Bíróság hivatkozik az emberi jogok és alapvető szabadságok védelméről szóló, Rómában 1980. november 4-én aláírt európai egyezmény 6. cikkére, valamint az Európai Unió Alapjogi Chartájának 47. cikkére is. Lásd még, a jogbiztonság tiszteletben tartása kapcsán az EFTA-Bíróság E-9/11. sz., EFTA Felügyeleti Hatóság kontra Norvégia ügyben hozott ítéletének (EFTA Court Report 2012, 442. o.) 99. pontját, illetve a bizalomvédelem elve kapcsán az EFTA-Bíróság E-7/12. sz., DB Schenker kontra EFTA Felügyeleti Hatóság ügyben hozott ítéletének (EFTA Court Report 2013) 117. pontját.

57 — Lásd még ebben az értelemben többek között Ionescu R. N., *L'abus de droit de l'Union européenne*, Bruylant, Bruxelles, 2012, 428. o.

volna, azt eredményezi, hogy a joggal való visszaélés a magánszemélyek számára az uniós jog által biztosított alanyi jogokat korlátozó szerepet játszik. E megközelítés egyrészt lehetővé teszi az érintett gazdasági szereplő számára jogainak megfelelő gyakorlását,⁵⁸ míg másfelől a visszaélésszerű magatartások, és az azok megakadályozását célzó intézkedések arányossági tesztjeként is működik.

73. Figyelemmel az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésnek a kérdést előterjesztő bíróság általi körülhatárolására, a joggal való visszaélés funkciójának a magánszemélyek uniós jog által biztosított alanyi jogait korlátozó szabállyal való azonosítására vonatkozó állítás a jelen ügyben pusztán azzal a következménnyel járhat, hogy nem kerül sor az esetleges joggal való visszaélés vizsgálatára, mivel e vizsgálat azt a kockázatot hordozza, hogy áttérünk annak a kérdést előterjesztő bíróság által szándékosan elő nem terjesztett kérdésnek a területére, amely a 4055/86 rendelet alapján a tengeri szállítási szolgáltatás nyújtásának szabadságához való jog gyakorlását, és az arra vonatkozó, jogszerűen megállapítható korlátozásokat érinti. A magam részéről hajlok e megközelítés előnyben részesítésére.

74. Ha a Bíróság nem csatlakozna ehhez a megoldáshoz, különösen azzal az indokkal, hogy a joggal való visszaélés funkciója az uniós jog hatályának körülhatárolása, akkor a következő észrevételeket szeretném a Bíróság számára megfogalmazni, annak érdekében, hogy a legkedvezőbb feltételek mellett hozhassa meg ítéletét.

75. Mindenekelőtt emlékeztetek arra, hogy a Bíróság több alkalommal elismerte, hogy egy tagállamnak jogában áll olyan intézkedéseket hozni, melyek célja annak megakadályozása, hogy néhány állampolgára a Szerződésben biztosított könnyítésekkel visszaélve megpróbálja a nemzeti jogszabályok alkalmazása alól kivonni magát, és hogy a jogalanyok az uniós jogi rendelkezésekből csalárd módon vagy visszaélésszerűen előnyt szerezzenek.⁵⁹

76. A tagállamoknak a saját nemzeti jogszabályaik visszaélésszerű kikerülése elleni küzdelemhez fűződő jogos érdekének elismerése nem felel meg egyértelműen az alapeljárás alapját képező helyzetnek.

77. Az iratokból, és az alapeljárás feleinek észrevételeiből ugyanis egyértelműen kitűnik, hogy a svéd szakszervezetek Fonnshippellel szemben fellépései, még ha azonosnak is tekintjük azokat egy tagállami hatóság fellépéseivel,⁶⁰ nem azt a célt szolgálták, hogy elkerüljék, hogy e társaság a harmadik ország lobogója alatt hajózó hajókra főszabályként alkalmazandó 4055/86 rendelet rendelkezéseit kihasználva kivonja a Sava Star legénységének munkaszerződéseit a svéd jog, vagy legalább a svéd jogszabály kötelező rendelkezéseinek hatálya alól.⁶¹

78. Az ST és a SEKO beadványai szerint e fellépéseket annak elkerülése érdekében szorgalmazták, hogy a Fonnschip függetlenítse magát a norvég munkajogtól, illetve „a munka és díjazás területén nemzetközileg elfogadott ésszerű feltételektől”.

58 — Lásd a fent hivatkozott Halifax és társai ügyben hozott ítélet 94–97. pontját.

59 — Lásd többek között a fent hivatkozott Centros-ügyben hozott ítélet 24. pontját, a fent hivatkozott Cadbury Schweppes és Cadbury Schweppes Overseas ügyben hozott ítélet 35. pontját, valamint a C-286/06. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2008. október 23-án hozott ítélet (EBHT 2008., I-8025. o.) 69. pontját.

60 — E feltevést azonban a fent hivatkozott Laval un Partneri ügyben hozott ítélet alapjául szolgáló ügyben ismertetett indítványom 136. és 137. pontjában elutasítottam.

61 — Ami elméletileg akkor állhatna elő, ha egyrészt a szakszervezetek például a Sava Star kötelekei, lehorgonyzásai és kikötései alapján úgy vélték volna, hogy a legénység tagjai rendszerint Svédországban végzik munkájukat, másrészt pedig a felek jogválasztása azt eredményezte volna, hogy megfosztják a munkavállalókat attól a védelemtől, amelyet azon ország jogának rendelkezései biztosítanak számukra, amelyben a Római Egyezmény 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának értelmében munkájukat rendszerint végzik. A fent hivatkozott Voogsgeerd-ügyben hozott ítéletből ugyanis kitűnik, hogy a Bíróság előnyben részesíti a Római Egyezmény 6. cikke (2) bekezdésének a) pontjában szereplő kapcsolati szempontot a hajó lobogója szerinti állam jogával szemben, ha az utóbbi azt eredményezi, hogy a munkavállalót megfosztják az azon jog kötelező szabályainak alkalmazásával biztosított védelemtől, amely a felek jogválasztása hiányában alkalmazandó lett volna.

79. Ennélfogva tehát annak elfogadásához, hogy az alapeljárásokban érvényesíteni lehet az ítélkezési gyakorlat értelmében vett „egyes állampolgárok nemzeti jogszabályuk hatálya alóli visszaélésszerű kivonására” vonatkozó feltevést, nemcsak a szakszervezeti fellépéseket kell valamely tagállam fellépéseinek tekinteni, hanem azt is el kell ismerni, hogy valamely EGT-tagállam jogszerűen küzdhet az ellen, hogy az EGT egy másik tagállamában letelepedett gazdasági szereplők kikerüljék e másik tagállam munkajogi szabályait, sőt, az ST és a SEKO szerint „a munka és díjazás területén nemzetközileg elfogadott ésszerű feltételeket”, anélkül hogy az ilyen feltételeket bővebben meghatároznák, illetve anélkül, hogy az EGT szintjén fennállna a minimális díjazásra vonatkozó nemzeti jogszabályok közelítése, különösen a tengerészek díjazása vonatkozásában.⁶²

80. Mindenesetre még ha fel is tételezzük, hogy a Bíróság kész megtenni ezt a lépést, az ítélkezési gyakorlatból az is következik, hogy bár a nemzeti bíróságok esetről esetre objektív tényekre támaszkodva figyelembe vehetik az érintett személyek visszaélésszerű magatartását annak érdekében, hogy megtagadják velük szemben az uniós jog hivatkozott rendelkezéseinek alkalmazását, e bíróságoknak az ilyen magatartás megítélése során tekintettel kell lenniük a szóban forgó uniós jogi rendelkezések által követett célokra.⁶³

81. Emellett szintén a Bíróság szerint a visszaélésszerű gyakorlat bizonyításához egyrészt olyan objektív körülmények együttes fennállása szükséges, ahol az uniós szabályozás által előírt feltételek formális tiszteletben tartása ellenére nem valósul meg *e szabályozás* célja, másrészt pedig egy szubjektív elem, vagyis az uniós szabályozás alapján előnyszerzésre irányuló szándék fennállása, amikor mesterséges módon teremti meg az előny megszerzéséhez szükséges feltételeket.⁶⁴

82. Ha a jelen indítvány 80. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a szóban forgó rendelkezés, vagyis a 4055/86 rendelet 1. cikkének (1) bekezdése által követett cél vizsgálatára szorítkozunk, e cél, ahogy már említettem, az, hogy biztosítsák az EGT-tagállamok állampolgárai számára a tengeri szállítási szolgáltatások nyújtásának szabadságát az EGT-tagállamok között, illetve az EGT-tagállamok és harmadik országok között, tekintet nélkül az említett állampolgárok által üzemeltetett hajók lajstromozási helyére, illetve lobogójára.

83. Ennélfogva önmagában nem jelentheti a 4055/86 rendelet 1. cikkének (1) bekezdésében szereplő szolgáltatásnyújtás szabadságával való visszaélést pusztán az a tény, hogy valamely EGT-tagállamban letelepedett állampolgár ilyen célra harmadik ország lobogója alatt hajózó hajót üzemeltet.

62 — Ahogy már jeleztem (lásd a jelen indítvány 46. lábjegyzetét), az alapeljárások tényállásának idején az 1999/63 irányelv volt alkalmazandó, amely a tengerészek munkaidejének szervezésére vonatkozóan az európai szociális partnerek között kötött megállapodás végrehajtását célozta, és amelynek hatályát az 1999/95 irányelv a lobogótól függetlenül 2003. január 10-től kiterjesztette minden, az Unióban kikötő hajóra. Az 1999/95 irányelv 1. cikkének (2) bekezdése szerint a tagállamoknak megfelelő intézkedéseket kellett hozniuk annak biztosítására, hogy a nem az ő lobogójuk alatt hajózó hajók megfeleljenek az 1999/63 irányelvhez csatolt megállapodás 1–12. szakaszának, vagyis lényegileg a munkaidőre és a fedélzeti pihenőidőre vonatkozó szakaszoknak; nincs szó azonban sem a tengerészeknek biztosítandó munkavédelmi és egészségvédelmi körülményekről szóló 15. szakasznak, sem a fizetett szabadságra vonatkozó követelményekről szóló 16. szakasznak való megfelelésről, amelyek az 1996. október 22-én elfogadott, és 2002. augusztus 8-án hatályba lépett, a tengerészek munkaidejéről és a hajók személyzetéről szóló 1996. évi 180. ILO-egyezményben előírtakon túlmutató követelményeket támasztottak.

63 — Lásd többek között a fent hivatkozott Centros-ügyben hozott ítélet 25. pontját, a fent hivatkozott Agip Petroli ügyben hozott ítélet 21. pontját, valamint a C-186/10. sz. Oguz-ügyben 2011. július 21-én hozott ítélet (EBHT 2011., I-6957. o.) 25. pontját.

64 — Lásd különösen a C-364/10. sz., Magyarország kontra Szlovákia ügyben 2012. október 16-án hozott ítélet 58. pontját, és a C-456/12. sz., O. és B. ügyben 2014. március 12-én hozott ítélet 58. pontját. Ezen ítéletekből, illetve a C-110/99. sz. Emsland-Stärke ügyben 2000. december 14-én hozott ítélet (EBHT 2000., I-11569. o.) 52. és 53. pontjából kitűnik, hogy az említett feltételek relevánsak olyan összefüggésekben is, amelyekben a másodlagos uniós jogi aktusok nem hivatkoznak azokra.

84. Ezenfelül nem jelent ilyen visszaélést az sem, ha egy ilyen állampolgár harmadik ország olcsó lobogója alatt hajózó hajót üzemeltet, vagyis – bár nem létezik hivatalos meghatározás – olyan hajót, amelynek nincs a Montego Bay-i egyezmény 91. cikkének (1) bekezdése szerinti valóságos kapcsolata⁶⁵ („genuine link”) azzal az állammal, amelynek lobogója alatt hajózik, mivel a külföldi tulajdonos, vagy a nevében valaki más, célszerűségi okokból lajstromoztatta ott, elsődlegesen annak érdekében, hogy kihasználja a titoktartási és jövedelemadózási garanciákat, valamint a helyi szociális és biztonsági szabályokat, beleértve a környezetvédelmi szabályokat is.⁶⁶

85. Ugyanis bár nem vitatott, hogy legalábbis az alapeljárások tényállásának időpontjáig Panama volt a világ egyik elsődleges olcsólobogó-szolgáltatója,⁶⁷ a Bíróság a fent hivatkozott Corsica Ferries ügyben hozott ítéletében, illetve a fent hivatkozott Corsica Ferries France ügyben hozott ítéletében semmilyen fenntartást sem tett a 4055/86 rendelet 1. cikke (1) bekezdésének olyan szállítási vállalkozásokra történő alkalmazhatóságát illetően, amelyek e harmadik ország lobogója alatt hajózó hajókat üzemeltetnek.

86. Ugyanakkor, a jelen indítvány 81. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlat fényében, a visszaélésszerű gyakorlat bizonyításához nemcsak a szóban forgó rendelkezések célját kell figyelembe venni, hanem általánosabb jelleggel az érintett szabályozás, a jelen esetben a 4055/86 rendelet által követett célt is.

87. Márpedig rá kell mutatni, hogy az említett rendelet hatodik és hetedik preambulumbekkezdése hangsúlyozza azt a körülményt, hogy az ömlesztettáru-szállítás vagy a szabadhajózás területén működő hajózási társaságok tekintetében az Unió célja e tevékenységi területen többek között „a tisztességes és szabad verseny rendszerének” fenntartása, valamint, különösen, hogy az említett társaságok tevékenységét nem szabad akadályozni „mindaddig, amíg ezek betartják a kereskedelmi alapokon érvényesülő tisztességes verseny elvét”.

65 — A hajó és azon állam, amelynek lobogója alatt hajózik, közötti valóságos kapcsolatra vonatkozó, a Montego Bay-i egyezmény 91. és 94. cikkében szereplő követelmény célja, hogy biztosítsa a lobogó szerinti államok részéről többek között az igazgatási, műszaki és szociális területeken joghatóságuk, illetve ellenőrzési jogkörük tényleges gyakorlására vonatkozó kötelezettségeik hatékonyabb teljesítését. Lásd a Nemzetközi Tengerjogi Bíróság Saint Vincent és a Grenadine-szigetek kontra Guinea ügyben (Saiga [2] ügy) 1999. július 1-jén hozott ítéletének (Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances, vol. 3, 1999.) 81–83. pontját, valamint a Bíróság C-299/02. sz., Bizottság kontra Hollandia ügyben 2004. október 14-én hozott ítéletének (EBHT 2004., I-9761. o.) 23. pontját, amely utal Léger főtanácsnok ezen ügyben ismertetett indítványának 51–59. pontjára. Az is következik ezekből az ítéletekből, hogy a hajó és a lobogó szerinti állam közötti ilyen kapcsolat hiánya nem jogosítja fel a többi államot arra, hogy vitassa az említett hajó lajstromozásának érvényességét (e témával és az engedélyezett intézkedésekkel kapcsolatban lásd: Takei, Y., „International legal responses to the flag State in breach of its duties: possibilities for other States to take action against the flag State”, *Nordic Journal of International Law*, n° 2, 2013, 283. o.). Kétségtelen, hogy a Saint Vincent és a Grenadine-szigetek, amelyet a fent hivatkozott, a Nemzetközi Tengerjogi Bíróság elé terjesztett Saiga-ügy érintett, az olcsó lobogót biztosító államok közé tartozott. Lásd például Mandaraka-Sheppard, A., *Modern Maritime Law and Risk Management*, 2nd ed., Routledge-Cavendish, London, New-York, 2007, 279. o.

66 — Az „olcsó lobogó” kifejezés hivatalosan először az ILO 147., a kereskedelmi hajózási minimumszabályokról szóló egyezményének preambulumban szerepel, amelyet 1976. október 29-én fogadtak el, és amely 1981. november 28-án lépett hatályba, anélkül azonban, hogy arra nézve meghatározást tartalmazna. Többek között az olcsó lobogó meghatározását és jellemzőit illetően lásd Untermy, <http://untermy.un.org/DGAACS/unterm.nsf>; Mandaraka-Sheppard, i. m., 278–279. o.; Masutti, A., „Genuine link e bandiere ombra”, in Antonini, A., *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. I., Giuffrè Milano, 2007, 430. és 431. o., valamint Slim, H., „Les pavillons de complaisance”, in *Le Pavillon*, Actes du colloque tenu les 2 et 3 mars 2007 à l’Institut océanographique de Paris, Pedone, Paris, 2007, 93. o.

67 — A Slim-tanulmány alapján (i. m., 89. o.) a 2000-es években Panamában és Libériában volt megtalálható a legnagyobb számú olcsó lobogó a világ flottájában. Ezenfelül Marini francia szenátor jelentése szerint 1998-ban a tengerészek közel 30%-a hajózott olcsó lobogó alatt, ezen belül pedig Panama részesedése volt a legnagyobb, 104 000 tengerésszel. Lásd: *Rapport sur les actions menées en faveur de la politique maritime et littorale de la France*, n° 345, Paris, 1998, 29. o. A 2001 és 2003 közötti időszak során Panama szerepelt a követelményeknek meg nem felelő hajók lobogóinak feketelistáján is, amelyeket a kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzések tárgyában elfogadott Párizsi Memorandum (ParisMoU) állított fel (lásd, Paris MoU, 2003 *Annual Report on Port State Control*, Paris, 25. o.), egy 1982-ben elfogadott megállapodás, amelynek szervezeti struktúrája jelenleg 27 nemzeti tengerészeti hatóságot és a Bizottságot tömöríti bizottságában. A Párizsi Memorandum keretében a hajók ellenőrzése terén szerzett tapasztalatok továbbra is referenciát jelentenek az Unióban kikötő hajók ellenőrzése tekintetében. Lásd a memorandumra és az égisze alatt kialakított szempontokra és ellenőrzési módszerekre való hivatkozást először a Közösség kikötőiben és a tagállamok felségvizein történő hajózás tekintetében a hajózás biztonságára, a környezetszennyezés megelőzésére és a fedélzeti élet- és munkakörülményekre vonatkozó nemzetközi előírások végrehajtásáról (kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzés) szóló, 1995. június 19-i 95/21/EK tanácsi irányelvben (HL L 157., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 2. kötet, 263. o.), utoljára pedig a 2013. augusztus 12-i 2013/38/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 218., 1. o.) módosított, a kikötő szerinti illetékes állam általi ellenőrzésről szóló, 2009. április 23-i 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben (HL L 131., 57. o.).

88. Bár igaz, hogy a „tisztesleges verseny” fogalmának nincs meghatározása, noha nemcsak az EK-Szerződés preambulumban,⁶⁸ hanem számos másodlagos uniós jogi aktusban is szerepel, a Bíróság elismerte, hogy a munkavállalóinak a minimálbérnél alacsonyabb bért fizető vállalkozás által keltett „tiszteslegtelen verseny megakadályozása” jogszerű célnak tekinthető.⁶⁹

89. A 4055/86 rendelet által követett cél, a tisztesleges verseny tiszteletben tartása, álláspontom szerint különösen abban az esetben szenvedne kárt, ha bizonyítanák, hogy valamely tengeri szállítási vállalkozás, amely ömlesztettáru-szállítást vagy szabadhajózást végez az EGT-tagállamok között – olyan harmadik országban lajstromozott hajót üzemeltetve, amellyel a hajónak nincs valóságos kapcsolata –, hajójának legénysége részére az azon minimálbérnél, illetve, ha ilyen nincs, az ágazatban általánosan elfogadott azon bérnél lényegesen alacsonyabb bért fizet, amely főszabály szerint akkor lenne alkalmazandó, ha a hajót abban az EGT-tagállamban lajstromozták volna, amelyben e vállalkozás letelepedett.⁷⁰

90. Ennélfogva egy ilyen helyzetben, a 4055/86 rendelet alkalmazási feltételeinek formális tiszteletben tartása ellenére sem érik el a rendelet arra irányuló célját, hogy biztosítsa a tisztesleges verseny tiszteletben tartását az EGT-n belüli tramphajózási szolgáltatás ágazatában.

91. Az ítélkezési gyakorlat szerint a kérdést előterjesztő bíróságra hárul annak a nemzeti jog bizonyítási szabályainak megfelelő vizsgálata, hogy az alapeljárásokban teljesült-e ez a feltétel, amennyiben az uniós jog hatékony érvényesülése nem sérül.⁷¹

92. Ami a visszaélésszerű magatartás bizonyításának részét képező szubjektív elemet illeti, amely feltétel teljesülését szintén a kérdést előterjesztő bíróságnak kell ellenőriznie,⁷² az ítélkezési gyakorlat alapján úgy vélem, hogy két, nem feltétlenül kumulatív körülmény érdemel vizsgálatot.

68 — A preambulumban szerint a magas szerződő felek felismerik, hogy „a meglévő akadályok elhárítása összehangolt cselekvést igényel annak érdekében, hogy garantálják [...] a tisztesleges piaci versenyt”.

69 — Lásd a C-60/03. sz. Wolff & Müller ügyben 2004. október 12-én hozott ítélet (EBHT 2004., I-9553. o.) 41. pontját.

70 — Számos EGT-tagállam nem vezetett be a területén alkalmazandó, szigorú értelemben vett minimálbért, ilyenkor a bérek szintjét általában kollektív szerződések rendezik. Egyébként meg kell jegyezni, hogy annak ellensúlyozása érdekében, hogy az európai hajótulajdonosok olcsó lobogót vesznek igénybe, több EGT-tagállam vezetett be olyan, úgynevezett nemzetközi nyilvántartásokat, mint Norvégia esetében a Norwegian International Ship Register (NIS), amely lehetővé teszi harmadik országok állampolgárainak felvételét a legénységbe, de az ITF által jóváhagyott kollektív szerződések megkötése révén garantálja a megfelelőnek ítélt bérfeltételeket (lásd Massuti, A., i. m., 444. o.). Franciaországban a francia nemzetközi nyilvántartást létrehozó 2005. május 3-i 2005-412. sz. törvény (JORE, 2005. május 4., 7697. o.), amelyet a Conseil constitutionnel 2005. április 28-i 2005-514 DC számú határozata összeegyeztethetőnek ítélt a francia alkotmánnyal, azt írja elő, hogy a hajószemélyzetnek a francia nemzetközi nyilvántartásba felvett hajók fedélzetén alkalmazott, Franciaországon kívüli lakóhellyel rendelkező tagjaira a Római Egyezmény 6. cikkével összhangban vonatkoznak a szociális védelmi szabályok, és Franciaország nemzetközi és közösségi kötelezettségei, továbbá minimumgaranciákat vezet be a bérek és a szociális védelem tekintetében. A német és a dán nemzetközi nyilvántartás az állami támogatások szempontjából a C-72/91. és C-73/91. sz., Sloman Neptun egyesített ügyekben 1993. március 17-én hozott ítélet (EBHT 1993., I-887. o.), a C-319/07. P. sz., 3F kontra Bizottság ügyben 2009. július 9-én hozott ítélet (EBHT 2009., I-5963. o.) és a C-646/11. P. sz., Falles Fagligt Forbund (3F) kontra Bizottság ügyben 2013. január 24-én hozott ítélet tárgyai voltak. Ezeknek a tengeri szállítási vállalkozásoknak adózási és szociális kedvezményeket biztosító nemzetközi nyilvántartásoknak a közös pontja az, hogy az olcsó lobogóktól eltérően az államok megőrzik a területükön lajstromozott hajók feletti ellenőrzést. Lásd Massuti, A., i. m., 444. o.

71 — Lásd ebben az értelemben többek között a fent hivatkozott Emsland-Stärke ügyben hozott ítélet 54. pontját, valamint a fent hivatkozott Agip Petroli ügyben hozott ítélet 24. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

72 — A visszaélésszerű magatartást alkotó két elem ugyanis kumulatív, lásd többek között a fent hivatkozott Emsland-Stärke ügyben hozott ítélet 55. pontját.

93. Egyrészt visszaélésszerű magatartást akkor lehet megállapítani, ha az objektív körülményekből az következik, hogy a harmadik ország olcsó lobogója alatt hajózó hajó EGT-tagállambeli állampolgár tulajdonosa által követett „lényegi cél” az volt, hogy elkerülje a hajó legénységének bérére vonatkozó azon feltételek alkalmazását, amelyek rendesen alkalmazandók lettek volna, ha a hajót abban az EGT-tagállamban lajstromozták volna, amelyben a tulajdonos letelepedett,⁷³ ezáltal veszélyeztetve a tisztességes verseny tiszteletben tartásának a 4055/86 rendeletben előírt célját.⁷⁴

94. Másrészt a kérdést előterjesztő bíróságnak azt is meg kellene tudnia vizsgálnia, hogy harmadik ország olcsó lobogója alatt hajózó hajó EGT-tagállambeli állampolgár tulajdonosa „mesterségesen teremtette-e meg” a 4055/86 rendelet rendelkezései alkalmazásának feltételeit, olyan láncolatok segítségével, amelyek révén részben vagy egészben csak fiktív módon végezte e hajó üzemeltetését egy vagy több, hozzá kapcsolódó, harmadik országban letelepedett társaság javára.⁷⁵ Az utóbbi esetben ugyanis ezt az állampolgárt e hajó pusztá tulajdonosának kell tekinteni, aki/amely, ahogy már korábban jeleztem, ennél fogva érvényesen nem kerülhet be a 4055/88 rendelet 1. cikkének (1) bekezdése szerinti tengeri szállítási szolgáltatások szabad nyújtására jogosult személyek körébe.⁷⁶

III – Véggövetkeztetések

95. A fenti fejtegetésekre tekintettel azt javasolom, hogy a Bíróság az Arbetsdomstolen által előzetes döntéshozatalra *előterjesztett* kérdést a következőképpen válaszolja meg:

„Az Európai Gazdasági Térségről szóló 1992. május 2-án aláírt megállapodás részét képező, az 1990. december 4-i 3573/90/EGK tanácsi rendelettel módosított, 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. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a tengeri szállítási szolgáltatás nyújtásának szabadsága vonatkozik az Európai Gazdasági Térség (EGT) valamely tagállamában letelepedett társaságra, amely a harmadik ország lobogója alatt hajózó, az EGT-tagállamok között tengeri szállítási szolgáltatást végző hajó tulajdonosa, feltéve, hogy e társaság maga vállalja e hajó üzemeltetésének felelősségét, aminek vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróságra tartozik”.

73 — Lásd analógia útján a fent hivatkozott Agip Petroli ügyben hozott ítélet 23. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

74 — Meg kell jegyezni, hogy a Bíróság írásbeli kérdésére válaszolva, illetve a tárgyaláson a Fonnschip kiemelte, hogy a Sava Start a tengeri kabotázssal kapcsolatos norvégiai korlátozások miatt lajstromoztatták Panamában, anélkül hogy pontosabb és érthetőbb magyarázatokat terjesztett volna elő, illetve alátámasztotta volna azokat. Márpedig fontos emlékeztetni arra, hogy az EGT-Megállapodás részét képező 3577/92 rendelet értelmében (lásd az EGT-megállapodás XIII. mellékletének (közlekedés) módosításáról szóló, 1997. október 4-i 70/97. EGT-Vegyesbizottsági határozatot, [HL 1998. L 30., 42. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 2. kötet, 325. o.]) a tengeri kabotázs területén a szolgáltatásnyújtás szabadsága csak azokra az EGT-tagállambeli hajótulajdonosokra érvényes, akik valamely EGT-tagállamban jegyeztették be hajóikat, és ezen állam lobogója alatt hajóznak. Nehezen érthető tehát az az állítás, amely szerint a Sava Star panamai lajstromoztatása megkönnyíthette volna a norvégiai tengeri kabotázst.

75 — Lásd, analógia útján, az uniós jog alkalmazási feltételei fennállása mesterséges jellegének mérlegelése céljából az ügyletben részt vevő személyek közötti jogi, gazdasági és/vagy személyes kapcsolatok figyelembevétele tekintetében a fent hivatkozott Emsland-Stärke ügyben hozott ítélet 58. pontját, valamint a fent hivatkozott Slancheva sila ügyben hozott ítélet 40. pontját.

76 — Ehhez mindenesetre hozzáteszem, hogy ez a helyzet nem tartozik a 4055/86 rendelet 1. cikke (2) bekezdésének hatálya alá, mivel a hajó semmiképpen sem felel meg az azon EGT-tagállamban való lajstromozás feltételének, amelynek a hajó tulajdonosa az állampolgára.