



Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO
PAOLO MENGOTZI IŠVADA,
pateikta 2014 m. balandžio 1 d.¹

Byla C-83/13

Fonnship A/S
prieš
Svenska Transportarbetareförbundet,
Facket för Service och Kommunikation (SEKO)
ir
Svenska Transportarbetareförbundet
prieš
Fonnship A/S

(Arbetsdomstolen (Švedija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą — Papildomas klausimas, kurį iškėlė šalis, tačiau kurio nepateikė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas — Reglamentas (EEB) Nr. 4055/86 — Taikymo sritis — Jūrų transporto paslaugų teikimas — Jūrų transporto paslaugos, teikiamos į valstybę narę laivu, priklausančiu bendrovei, kurios buveinė yra Europos ekonominės erdvės (EEE) susitarime dalyvaujančioje valstybėje, ir plaukiojančiu su trečiosios šalies, nepriklausančios EEE, vėliava — Piktnaudžiavimas teise — Kolektyviniai veiksmai valstybės narės uoste, dėl kurių bendrovei laivo savininkei teko pasirašyti kolektyvinę sutartį — Sąžininga konkurencija“

I – Įvadas

1. Šiuo prašymu priimti prejudicinį sprendimą *Arbetsdomstolen* (Švedija) iš esmės nori sužinoti, ar bendrovei, turinčiai buveinę valstybėje, kuri yra 1992 m. gegužės 2 d. Europos ekonominės erdvės susitarimo² (toliau – EEE susitarimas) šalis, su trečiosios šalies vėliava plaukiojančio laivo savininkei, taikoma laisvė teikti paslaugas, kaip kad ji taikoma jūrų transportui pagal 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 4055/86 dėl laisvės teikti paslaugas principo taikymo jūrų transporto paslaugoms tarp valstybių narių bei valstybių narių ir trečiųjų šalių³, kuris yra įtrauktas į EEE susitarimą⁴.

1 — Originalo kalba: prancūzų.

2 — OL L 1, 1994, p. 3.

3 — OL L 378, p. 1 (2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 174), iš dalies pakeistas 1990 m. gruodžio 4 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 3573/90 (OL L 353, p. 16; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 262; toliau – Reglamentas Nr. 4055/86).

4 — Žr. EEE susitarimo XIII priedą (OL L 1, 1994, p. 422).

2. Šis klausimas pateiktas nagrinėjant Norvegijos bendrovės *Fonnskip A/S* (toliau – *Fonnskip*) ginčus su Švedijos asociacijomis *Svenska Transportarbetarförbundet* (Švedijos transporto darbuotojų federacija, toliau – ST) ir *Facket för Service och Kommunikation* (Paslaugų ir ryšių sektorių darbuotojų profesinė sąjunga, toliau – SEKO) dėl profesinių sąjungų veiksmų, vykdytų 2001 ir 2003 m., dėl kurių *Fonnskip* priklausančiam laivui (*Sava Star*), įregistruotam Panamos laivų registre ir todėl plaukiojančiam su šios trečiosios šalies vėliava⁵, tariamai sukliudyta teikti paslaugas Europos ekonominėje erdvėje (EEE).

3. Tiksliau tariant, manydama, kad *Fonnskip* įdarbinta *Sava Star* igula, tuomet, kai klostėsi pagrindinės bylos aplinkybės, sudaryta vien iš trečiųjų šalių piliečių⁶, gavo nepakankamą darbo užmokestį, palyginti su tuo, kuris galėjo būti laikomas pagrįstu kalbant apie laivą, daugiausia plaukiojantį Europoje, 2001 m., kai šis laivas sustojo Švedijos uoste, ST surengė profesinės sąjungos veiksmus, kad sukliudytų *Sava Star* iškrovimo ir pakrovimo darbus, nes negalėjo priversti *Fonnskip* pasirašyti kolektyvinės sutarties, dėl kurios susitarė *International Transport Workers' Federation* (toliau – ITF)⁷. Nors *Fonnskip* buvo saistoma su rusais pasirašytos kolektyvinės sutarties, vis dėlto po profesinių sąjungų įvykdytų veiksmų ji sutiko pasirašyti ITF suderintą kolektyvinę sutartį ir sumokėti ST reikalaujamus mokesčius bei įmokas, tada *Sava Star* galėjo išplaukti iš uosto.

4. Baigus galioti 2001 m. pasirašytai kolektyvinei sutarčiai, kai *Sava Star* vėl atplaukė į Švedijos uostą, analogiškų veiksmų ėmėsi SEKO. *Fonnskip* nenoriai pasirašė ITF suderintą kolektyvinę sutartį, kurios reikalavo SEKO, ir sumokėjo pagal ją reikalaujamus mokesčius bei įmokas, taigi *Sava Star* galėjo toliau tęsti savo kelionę.

5. *Fonnskip* dviem atskirais ieškiniais kreipėsi į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusį teismą dėl ST ir SEKO, kad šios asociacijos, be kita ko, būtų įpareigos atlyginti žalą, tariamai patirtą dėl įvykdytų profesinių sąjungų veiksmų neteisėtumo, ir dėl kolektyvinių sutarčių, kurias ji buvo priversta pasirašyti, niekinio pobūdžio. ST savo ruožtu kreipėsi į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusį teismą dėl *Fonnskip*, kad ši bendrovė atlygintų ST žalą, nes ji neišmokėjo 2001 m. pasirašytoje kolektyvinėje sutartyje numatyto atlygio.

6. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad profesinių sąjungų veiksmų teisėtumo klausimas yra lemiamas pagrindinėms byloms išspręsti, o jis, norėdamas atsakyti į šį klausimą, turi nuspręsti, ar Švedijos teisė, susijusi su profesinių sąjungų veiksmais, atitinka Sąjungos (EEE) teisės normas laisvės teikti paslaugas srityje. Tačiau, atsižvelgdamas į tai, ką Teisingumo Teismas jau konstatavo minėtame Sprendime *Viking Line* ir Sprendime *Laval un Partneri*⁸, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, priešingai tam, ką jam teigia *Fonnskip*, mano, kad šiuo klausimu nebūtina kreiptis į Teisingumo Teismą.

5 — Iš bylos medžiagos ir *Fonnskip* pastabų matyti, kad *Sava Star* buvo balkeris, trampinis laivas, kuriuo paslaugas daugiausia teikiamos EEE teritorijoje. Pagal 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 4056/86, nustatančio išsamias Sutarties 85 ir 86 straipsnių taikymo jūrų transportui taisykles (OL L 378, p. 4; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 241), 1 straipsnio 3 dalies a punktą (tarptautinės) trampinių laivų paslaugos apibrėžiamos kaip „krovinio vežimas urmu [nesupakuoto arba supakuoto biraus (angl. *break bulk*) krovinio vežimas] frachtuojant visą laivą arba jo dalį vieno arba keleto siuntėjų [ekspeditorių] pagal kelionės planą arba tvarkaraštį arba bet kurios kitos formos nereguliariaisiais arba neskelbiamais reisais, kai dėl frachto [važtos] tarifų laisvai susitariama konkrečiai kiekvienu [kiekvieniu konkrečiu] atveju, atsižvelgiant į pasiūlą ir paklausą“. Taigi dažniausiai tai vienos rūšies prekių, kuriais užpildomas visas laivas, gabenimas ne pagal tvarkaraštį (taip pat žr. EB sutarties 81 straipsnio taikymo jūrų transporto paslaugoms gairių (OL C 245, 2008, p. 2) 11 punktą).

6 — Laikotarpiu, kai klostėsi pagrindinės bylos aplinkybės, tai buvo keturi lenkų pareigūnai ir du rusų jūreiviai.

7 — Kaip Teisingumo Teismas pripažino 2007 m. gruodžio 11 d. Sprendimo *International Transport Workers' Federation ir Finnish Seamen's Union* (vad. Sprendimas *Viking Line*) (C-438/05, Rink. p. I-10779) 7 ir 8 punktuose, ITF vienija transporto sektoriaus darbuotojų profesines sąjungas, o vienas iš pagrindinių jos įgyvendinamos politikos tikslų yra kampanija, skirta kovai su patogios šalies vėliavų praktika. Esminiai šios politikos tikslai yra, pirma, nustatyti tikrąjį ryšį tarp laivo vėliavos ir savininko nacionalinės priklausomybės ir, antra, apsaugoti ir pagerinti laivų su patogios šalies vėliavomis igulų darbo sąlygas. ITF mano, kad laivas įregistruotas su patogios šalies vėliava, jeigu laivo faktinė nuosavybė ir kontrolė yra kitoje valstybėje nei ta, su kurios vėliava jis įregistruotas.

8 — 2007 m. gruodžio 18 d. Sprendimas *Laval un Partneri* (C-341/05, Rink. p. I-11767).

7. Tačiau *Arbetsdomstolen* mano, kad iškilus klausimui, kurį jis taip pat svarstė, tačiau kurio Teisingumo Teismas dar nenagrinėjo, susijusiam su tuo, ar EEE teisė taikytina tokiu atveju, kaip nagrinėjamas šioje byloje, kai laivas yra įregistruotas trečiojoje šalyje, o santykiai jame iš esmės reglamentuojami vėliavos valstybės teisės, reikia sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti tokį prejudicinį klausimą:

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

8. Rašytines pastabas šiuo klausimu pateikė pagrindinės bylos šalys, Švedijos ir Graikijos vyriausybės, ELPA priežiūros institucija ir Europos Komisija. Šie suinteresuotieji asmenys taip pat buvo išklausyti per 2014 m. sausio 28 d. įvykusį posėdį.

II – Analizė

A – Pirminės pastabos dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą apimties

9. Kaip jau nurodžiau šios išvados 6 punkte, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas vienareikšmiškai atsisakė pateikti Teisingumo Teismui klausimą dėl profesinių sąjungų veiksmų atitikties EEE teisei, nes, atsižvelgdamas į minėtus sprendimus *Viking Line* ir *Laval un Partneri*, jis mano, kad jeigu EEE taisyklės dėl laisvės teikti paslaugas taikomos atvejams, kaip antai nagrinėjamiems pagrindinėse bylose, jam reikia priimti sprendimą dėl šių veiksmų būtinumo ir tinkamumo. Tačiau minėtas teismas nenurodo, kaip jis numato išspręsti šį klausimą.

10. *Fonnship* Teisingumo Teisme pateiktos pastabos daugiausia buvo susijusios su kritika prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui, t. y. kad jis savo prašymą priimti prejudicinį sprendimą apribojo EEE teisės taikytinumo klausimu ir atsisakė Teisingumo Teismui užduoti klausimą dėl Švedijos teisės nuostatų, kuriomis leidžiami tokie profesinių sąjungų veiksmai, kurių prieš *Sava Star* ėmėsi ST ir SEKO, atitikties EEE teisei.

11. *Fonnship* aiškiai neprašo, kad Teisingumo Teismas, jeigu teigiamai atsakytų į pateiktą klausimą, į savo atsakymą į prašymą priimti prejudicinį sprendimą įtrauktų samprotavimus dėl profesinių sąjungų veiksmų atitikties laisvei teikti paslaugas ir proporcingumo, tačiau mano, kad, atsižvelgiant į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teisme vykusias diskusijas, šis teismas privalėjo pateikti Teisingumo Teismui visus Sąjungos teisės klausimus, naudingus pagrindinei bylai išspręsti. Iš tikrųjų, *Fonnship* nuomone, jeigu Teisingumo Teismas konstatuotų, kad tokiais atvejais, kaip nagrinėjami pagrindinėse bylose, taikytina laisvė teikti paslaugas, klausimo dėl profesinių sąjungų veiksmų atitikties laisvei teikti paslaugas įtraukimas, atsižvelgiant į EEE teisės neaiškumą šiuo klausimu, leistų iš naujo neteikti Teisingumo Teismui prašymo priimti prejudicinį sprendimą daugiau kaip dešimties metų senumo klausimu, nes kitaip *Fonnship* būtų priversta pareikšti Švedijos Karalystei ieškinį dėl žalos atlyginimo.

12. Jeigu nebūsiu laikomas visiškai abejingu netiesioginiam *Fonnship* prašymui – nors ir subsidiariai, bet nagrinėjant pateiktą klausimą įtraukti samprotavimus dėl profesinių sąjungų veiksmų būtinumo ir proporcingumo atsižvelgiant į reikšmingas EEE nuostatas, visų pirma siekiant proceso ekonomiškumo ir atsižvelgiant į tai, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi priimti galutinį sprendimą, – turiu pažymėti, kad dėl tokio siūlymo šioje byloje nagrinėjamu atveju Teisingumo Teismui reikėtų reikšmingai pakeisti savo esamą praktiką dėl SESV 267 straipsnio aiškinimo.

13. Kaip žinoma, pagal minėtą teismo praktiką galimybė nustatyti, kokius klausimus pateikti Teisingumo Teismui⁹, pripažįstama tik prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui ir tik jis turi apibrėžti klausimų, kuriuos ketina pateikti, dalyką¹⁰; nė viena pagrindinės bylos šalis negali įpareigoti Teisingumo Teismo nagrinėti klausimo¹¹ ar keisti pateikto klausimo turinio¹².

14. Minėta teismo praktika grindžiama, viena, tekstiniu argumentu, pagal kurį SESV 267 straipsnyje numatytas tiesioginis Teisingumo Teismo ir nacionalinių teismų bendradarbiavimas ne ginčo tvarka, kuris nepriklauso nuo šalių¹³, ir, kita, Teisingumo Teismui tenkančia pareiga pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 23 straipsnį užtikrinti valstybių narių vyriausybėms ir suinteresuotiesiems asmenims galimybę pateikti pastabas, atsižvelgiant į tai, kad pagal šią nuostatą suinteresuotiesiems asmenims pateikiami tik sprendimai dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą¹⁴.

15. Taigi Teisingumo Teismas iš esmės atsisako atsakyti į pagrindinės bylos šalių ar suinteresuotųjų asmenų paminėtus papildomus klausimus, apimančius daugiau nei nacionalinio teismo pateiktas klausimas¹⁵, o jeigu vertinamas Sąjungos akto galiojimas – į nagrinėjimą įtraukti kitus motyvus nei nurodytieji prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo¹⁶.

16. Vis dėlto atrodo, kad tarp minėtos teismo praktikos ir esamos Teisingumo Teismo praktikos yra tam tikra neatitiktis, nes pastarąja linkstama teikti pirmenybę būtinybei pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui naudingą atsakymą.

17. Iš esmės daugelyje sprendimų Teisingumo Teismas, nepaisydamas nacionalinio teismo apibrėžtų prašymo priimti prejudicinį sprendimą ribų, atsižvelgdamas į per procedūrą nurodytas faktines aplinkybes ir pateiktus argumentus, nedvejodamas tikrina, ar Sąjungos teisės nuostatos, kuri nebuvo prašymo priimti prejudicinį sprendimą objektas, taikytinumas vis dėlto gali būti reikšmingas bylai¹⁷, arba, siekdamas pateikti nacionaliniam teismui naudingą atsakymą, išdėsto nuomonę dėl vienos iš pagrindinės bylos šalių teiginio pagrįstumo prašyme priimti prejudicinį sprendimą nenurodytos nuostatos taikytinumo atžvilgiu¹⁸, arba netgi savo iniciatyva performuluoja pateiktus klausimus, kad aiškindamas Sąjungos teisę įtrauktų vieną ar kelias šalių nurodytas arba savo iniciatyva paminėtas nuostatas, visada siekdamas to paties tikslo – pateikti nacionaliniam teismui naudingą atsakymą¹⁹.

9 — Žr., pvz., 1992 m. lapkričio 12 d. Sprendimo *Kerafina-Keramische und Finanz-Holding ir Vioktimatiki* (C-134/91 ir C-135/91, Rink. p. I-5699) 16 punktą; 1997 m. liepos 17 d. Sprendimo *Affish* (C-183/95, Rink. p. I-4315) 23 punktą ir 2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Danske Svineproducenter* (C-316/10, Rink. p. I-13721) 32 punktą.

10 — Žr., be kita ko, 2006 m. liepos 6 d. Sprendimo *Kersbergen-Lap ir Dams-Schipper* (C-154/05, Rink. p. I-6249) 21 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką ir 2013 m. liepos 11 d. Sprendimo *Belgian Electronic Sorting Technology* (C-657/11) 28 punktą.

11 — 1965 m. gruodžio 9 d. Sprendimas *Singer* (44/65, Rink. p. 1191, 1199).

12 — Ten pat (p. 1198), taip pat, be kita ko, minėto Sprendimo *Kerafina-Keramische und Finanz-Holding ir Vioktimatiki* 16 punktas; 1998 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *Kainuun Liikenne ir Pohjolan Liikenne* (C-412/96, Rink. p. I-5141) 23 punktas ir 2009 m. spalio 15 d. Sprendimo *Hochtief ir Linde-Kca-Dresden* (C-138/08, Rink. p. I-9889) 21 punktas.

13 — Visų pirma žr. minėtą Sprendimą *Singer* (p. 1199); 1994 m. sausio 19 d. Sprendimo *SAT Fluggesellschaft* (C-364/92, Rink. p. I-43) 9 punktą; 2000 m. liepos 6 d. Sprendimo *ATB ir kt.* (C-402/98, Rink. p. I-5501) 29 punktą; 2008 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *Cartesio* (C-210/06, Rink. p. I-9641) 90 punktą; 2009 m. spalio 15 d. Sprendimo *Acoset* (C-196/08, Rink. p. I-9913) 34 punktą ir 2013 m. liepos 18 d. Sprendimo *Consiglio nazionale dei geologi et Autorità garante della concorrenza e del mercato* (C-136/12) 28 punktą.

14 — Žr., be kita ko, minėtų sprendimų *Kainuun Liikenne ir Pohjolan Liikenne* 24 punktą, *Hochtief ir Linde-Kca-Dresden* 22 punktą ir *Danske Svineproducenter* 32 punktą.

15 — Žr., pvz., minėto Sprendimo *Kainuun Liikenne ir Pohjolan Liikenne* 24 punktą; minėto Sprendimo *Kersbergen-Lap ir Dams-Schipper* 22 punktą; 2011 m. balandžio 14 d. Sprendimo *Vlaamse Dierenartsenvereniging ir Janssens* (C-42/10, C-45/10 ir C-57/10, Rink. p. I-2975) 42–45 punktus; 2011 m. spalio 13 d. Sprendimo *DHL International* (C-148/10, Rink. p. I-9543) 25, 28 ir 30 punktus ir minėto Sprendimo *Danske Svineproducenter* 33 punktą.

16 — Žr., be kita ko, minėto Sprendimo *ATB ir kt.* 28, 30 ir 31 punktus; 2007 m. birželio 26 d. Sprendimo *Ordre des barreaux francophones et germanophones ir kt.* (C-305/05, Rink. p. I-5305) 19 punktą ir 2008 m. balandžio 15 d. Sprendimo *Nuovo Agricast* (C-390/06, Rink. p. I-2577) 44 punktą.

17 — Žr., be kitų, 1990 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Hennen Olie* (C-302/88, Rink. p. I-4625) 20 punktą ir 2013 m. spalio 17 d. Sprendimo *Welte* (C-181/12) 16 ir 27 punktus.

18 — Žr., pvz., 2010 m. birželio 3 d. Sprendimo *Internetportal und Marketing* (C-569/08, Rink. p. I-4871) 27–30 punktus.

19 — Žr., pvz., 2009 m. balandžio 29 d. Sprendimo *Weigel* (C-387/01, Rink. p. I-4981) 44 punktą; 2006 m. vasario 21 d. Sprendimo *Ritter-Coulais* (C-152/03, Rink. p. I-1711) 39 punktą; 2007 m. sausio 25 d. Sprendimo *Dyson* (C-321/03, Rink. p. I-687) 26 punktą; 2013 m. gegužės 30 d. Sprendimo *Worten* (C-342/12) 30 ir 31 punktus ir 2013 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Hay* (C-267/12) 23 punktą.

18. Taigi, nors Teisingumo Teismo praktika neatrodo vienareikšmė, nemanau, kad čia reikėtų išsamiau nagrinėti galimus kriterijus, leidžiančius nuosekliai suprasti visus tuos sprendimus.

19. Iš tiesų yra bent vienas atvejis, kuriam, mano nuomone, priklauso ir ši byla, kai Teisingumo Teismas visada atsisako keisti arba išplėsti prašymo priimti prejudicinį sprendimą dalyką taip, kad būtų peržengtos nacionalinio teismo apibrėžtos to dalyko ribos. Kalbu apie atvejį, kai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas aiškiai ar numanomai atsisako perduoti Teisingumo Teismui papildomą Sąjungos teisės aiškinimo klausimą, kurį aiškiai pateikė viena iš pagrindinės bylos šalių²⁰.

20. Tiesa yra tai, kad šioje byloje, priešingai byloms, kuriose Teisingumo Teismas konkrečiai išdėstė savo nuomonę minėtu klausimu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi priimti galutinį sprendimą ir jis pripažino *Fonnskip* pateikto klausimo reikšmingumą tuo atveju, jeigu Teisingumo Teismas teigiamai atsakytų į jam pateiktą klausimą²¹.

21. Be to, aiškinant SESV 267 straipsnio trečią pastraipą remiantis jos tikslu galima manyti, kad, Sąjungos teisės aiškinimo klausimui „iškilus“ nagrinėjant bylą galutinės instancijos teisme, šis teismas dėl jo „kreipiasi“ į Teisingumo Teismą.

22. Šitoks SESV 267 straipsnio trečiosios pastraipos aiškinimas galėtų būti ypač reikšmingas, jeigu galutinės instancijos teismas, remdamasis savo atsisakymu pateikti papildomą klausimą Teisingumo Teismui, siūlytų akivaizdžiai klaidingą Sąjungos teisės aiškinimą arba formuluotų savo klausimą remdamasis akivaizdžiai neteisinga teisine prielaida, nes tai leistų Teisingumo Teismui, atsižvelgus į suinteresuotųjų asmenų pastabas ir generalinio advokato išvadą, patikrinti klaidingą siūlomo aiškinimo ar teisinės prielaidos pobūdį²². Iš esmės man atrodo nesuvokiama, visų pirma atsižvelgiant į būtinybę užtikrinti vienodą Sąjungos teisės aiškinimą, kad Teisingumo Teismas galėtų sąmoningai neištaisyti tokių galutinės instancijos teismo padarytų klaidų asmenų nenaudai, o dėl to iš tų asmenų faktiškai taip pat būtų atimta veiksminga galimybė remtis valstybės narės, nuo kurios šis teismas priklauso, atsakomybe už Sąjungos teisės pažeidimą.

23. Šie motyvai vis dėlto netaikomi šioje byloje visų pirma todėl, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nenurodė jokios aplinkybės, iš kurios būtų galima sužinoti, kaip jis atsakytų į klausimą dėl profesinių sąjungų veiksmų būtinumo ir proporcingumo atsižvelgiant į EEE susitarimo taisykles dėl laisvės teikti paslaugas.

20 — Žr. 1988 m. spalio 5 d. Sprendimo *Alsattel* (247/86, Rink. p. 5987) 7 ir 8 punktus ir minėto Sprendimo *DHL International* 25 ir 30 punktus. Šiuo klausimu taip pat žr. 1994 m. birželio 2 d. Sprendimo *AC-ATEL Electronics* (C-30/93, Rink. p. I-2305) 19 ir 20 punktus ir 1997 m. liepos 10 d. Sprendimo *Palmisani* (C-261/95, Rink. p. I-4025) 30 ir 31 punktus. Taip pat žr. generalinio advokato O. Lenz išvados byloje, kurioje priimtas minėtas Sprendimas *AC-ATEL Electronics*, 25 punktą; generalinės advokatės J. Kokott išvados byloje, kurioje priimtas 2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimas *Air Transport Association of America ir kt.* (C-366/10, Rink. p. I-13755) 46 punktą ir mano išvados, pateiktos byloje, kurioje priimtas minėtas Sprendimas *Belgian Electronic Sorting Technology*, 18 punktą.

21 — Minėto Sprendimo *DHL International* 30 punkte Teisingumo Teismas patikslino, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nusprendė, jog jam pagrindinės bylos ieškovės iškeltas papildomas Sąjungos aiškinimo teisės klausimas nėra „nei būtinas, nei svarbus“.

22 — Be to, tai atitinkamai siūlė generalinis advokatas D. Léger savo išvados byloje, kurioje priimtas 2000 m. rugsėjo 26 d. Sprendimas *Engelbrecht* (C-262/97, Rink. p. I-7321), 46 punkte ir generalinis advokatas Y. Bot savo išvados byloje, kurioje priimtas 2010 m. rugsėjo 8 d. Sprendimas *Winner Wetten* (C-409/06, Rink. p. I-8015), 34 ir 35 punktuose, atsižvelgdami į siekį pateikti naudingą atsakymą nacionaliniams teismams. Be to, Teisingumo Teismas tai pripažino 2009 m. vasario 12 d. Sprendimo *Vereniging Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie* (C-515/07, Rink. p. I-839) 29 ir 40 punktuose po to, kai šiuo klausimu pateikiau savo išvadą (žr. visų pirma tos mano išvados 56 punktą). Pirmų dviejų siūlymų atmetimo ir trečiojo priėmimo priežastys teismo sprendimų motyvuose neatsispindi. Tačiau įdomu pažymėti, kad tik byloje, kurioje priimtas minėtas Sprendimas *Vereniging Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie*, klausimą pateikė galutinės instancijos nacionalinis teismas.

24. Apskritai minėtame Sprendime *Consiglio nazionale dei geologi et Autorità garante della concorrenza e del mercato* Teisingumo Teismas, gavęs galutinės instancijos teismo – *Consiglio di Stato* (Italija) – klausimą dėl šio teismo kompetencijos pasirinkti ir performuluoti pagrindinės bylos šalių siūlomus klausimus apimties, atmetė teiginį, kad yra besąlyginė pareiga pateikti vienos iš šių šalių iškeltą Sąjungos teisės aiškinimo klausimą kaip prejudicinį klausimą²³, ir taip pat priminė, kad tik nacionalinis teismas nustato ir formuluoja jam pateikiamus klausimus²⁴.

25. Tokiomis aplinkybėmis manau, kad Teisingumo Teismas turi tik atsakyti į jam pateiktą klausimą, susijusį su EEE susitarimo taisyklių taikytinumu laisvei teikti paslaugas, ir nenagrinėti klausimo, kurį *Fonnschip* iškėlė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teisme, tačiau kurį, susijusį su galima profesinių sąjungų veiksmų atitiktimi laisvei teikti paslaugas, tas teismas aiškiai atmetė.

B – Dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą ir Reglamento Nr. 4055/86 aiškinimo

26. Kadangi savo prejudiciniame klausime prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas bendrai nurodė EEE susitarimo taisykles, susijusias su laisve teikti paslaugas, manau, kad Teisingumo Teismas savo atsakyme turėtų apsiriboti Reglamento Nr. 4055/86 nuostatomis, kaip siūlė pagrindinės bylos šalys ir kiti suinteresuotieji asmenys, pateikę Teisingumo Teismui pastabų.

27. Iš esmės neginčijama, kad laisvė teikti transporto paslaugas reglamentuojama Sutarties nuostatomis, susijusiomis su transportu, ir kad, konkrečiau kalbant apie jūrų laivybą, pagal EEB sutarties 84 straipsnio 2 dalį Europos Sąjungos Taryba sprendžia, ar šiame sektoriuje gali būti priimtos atitinkamos nuostatos, ir tai iš tikrųjų nustatyta ir įgyvendinta 1986 m. gruodžio 22 d. priėmus pradinės redakcijos Reglamentą Nr. 4055/86 dėl laisvės teikti paslaugas principo taikymo jūrų transporto paslaugoms tarp valstybių narių bei valstybių narių ir trečiųjų šalių (šis reglamentas įsigaliojo 1987 m. sausio 1 d.). Kadangi, kaip jau buvo nurodyta, Reglamentas Nr. 4055/86 įtrauktas į EEE susitarimą, reikėtų performuluoti pateiktą klausimą ir apsiriboti šio akto aiškinimu.

28. Atsižvelgiant į bylos medžiagą ir suinteresuotųjų asmenų pastabas, pateiktą klausimą būtų galima dar apriboti Reglamento Nr. 4055/86 taikymo asmenų atžvilgiu srities, nurodytos šio reglamento 1 straipsnyje, patikslinimu, siekiant nustatyti, ar šis teisės aktas taikomas EEE, šiuo atveju – Norvegijoje, teisėtai įsteigta bendrovei, kuriai priklauso laivas, kuriuo teikiamos jūrų transporto paslaugos EEE, tačiau kuris plaukioja su trečiosios šalies, šiuo atveju – Panamos, vėliava, ir ar atitinkamu atveju iš esmės ji gali naudotis šio teisės akto suteikiama laisve.

1. Dėl Reglamento Nr. 4055/86 taikymo asmenims

29. Atrodo, kad teigiamas atsakymas, kuris iš pirmo žvilgsnio atrodo paprastas, matyti iš paties Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnio teksto ir Teisingumo Teismo praktikos.

30. Iš tiesų pagal minėto straipsnio 1 dalį laisvė teikti jūrų transporto paslaugas tarp valstybių narių ir tarp valstybių narių ir trečiųjų šalių taikytina valstybių narių nacionaliniams subjektams, įsisteigusiems kitoje valstybėje narėje, ne toje, kuriai skirtos paslaugos, o jo 3 dalyje pateikiant nuorodą, be kita ko, į EEB sutarties 58 straipsnį (tapo EB 48 straipsniu) Europos Sąjungos (EEE) teritorijoje įsteigtos bendrovės prilyginamos fiziniams asmenims valstybių narių piliečiams.

23 — Žr. minėto Sprendimo *Consiglio nazionale dei geologi et Autorità garante della concorrenza e del mercato* 34 punktą. Pažymėtina, kad to sprendimo 25 punkte Teisingumo Teismas nurodė, jog teismas, kurio sprendimų negalima niekaip apskųsti teismui, „iš esmės privalo kreiptis į Teisingumo Teismą, kaip tai suprantama pagal SESV 267 straipsnio trečią pastraipą, kai jame keliamas klausimas dėl ESV sutarties aiškinimo“ (kursyvu išskirta mano).

24 — Ten pat (29 punktas).

31. Taigi tokiomis aplinkybėmis, kai valstybėje narėje įsteigta bendrovė, kuri teikia reguliarią linijinės laivininkystės paslaugą į kitą valstybę narę, tačiau kurios laivai įregistruoti Panamoje ir plaukioja su Panamos vėliava, Teisingumo Teismas iš Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnio 1 dalies formuluotės padarė išvadą, kad joje „kalbama apie valstybių narių piliečius, įsisteigusius kitoje valstybėje narėje nei ta, kuriai yra skirtos paslaugos, *ir neminima laivų registracija ar vėliava, su kuria plaukioja transporto įmonių eksploatuojami laivai*“²⁵.

32. Tai, kad laivų registracija ir (arba) vėliava neturi reikšmės Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnio 1 dalies taikymo srities nustatymui, *a contrario* patvirtinama to paties straipsnio 2 dalimi. Joje iš esmės nurodyta, kad šio reglamento nuostatos taip pat taikomos už Sąjungos ribų įsisteigusiems valstybių narių nacionaliniams subjektams ir už Sąjungos ribų įsisteigusioms laivybos įmonėms, kurias valdo valstybės narės nacionaliniai subjektai, *jeigu jų laivai toje valstybėje narėje įregistruoti pagal jos teisės aktus*.

33. Kaip ELPA priežiūros institucija pažymėjo savo rašytinėse pastabose, Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnio 2 dalies patikslinta nuostata atspindi tai, kas bendrai vadinama „graikiška išimtimi“²⁶. Iš esmės, kadangi pagal Graikijos teisę trečiosiose šalyse įsisteigusiams Graikijos nacionaliniams subjektams leidžiama savo laivus įtraukti į šios valstybės narės laivų registrą, neatsižvelgus į šią situaciją iš minėto reglamento taikymo srities būtų pašalinta didelė EEE valstybių nacionaliniams subjektams tenkanti bendro tonažo dalis²⁷.

34. Todėl nepaneigiama, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas neketino nustatyti Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnio 1 dalies taikymo sąlygos, susijusios su laivų registracijos vieta.

35. Taigi, priešingai tam, ką ST ir SEKO teigė savo rašytinėse pastabose, tai, kad EEE valstybių nacionaliniai subjektai, patenkantys į minėtos nuostatos taikymo sritį, savo laivus registruoja trečiosiose šalyse, nereiškia, kad jie nebėra įsisteigę EEE valstybėje.

36. Be to, pateikto motyvavimo negali paneigti ST ir SEKO argumentas, kad jeigu pagrindinė byla susijusi su laivo įgulos darbo sąlygomis, kurioms taikoma trečiosios šalies teisė, Reglamento Nr. 4055/86 nuostatos nebūtų taikomos arba jų taikymui bent būtų nustatyta pakankamo darbo santykių ryšio su Sąjungos (EEE) teritorija sąlyga, o šioje byloje nagrinėjamu atveju jo nėra.

37. Iš tiesų ši argumentą reikia iš karto atmesti, nes procesiniu požiūriu juo, remiantis Teisingumo Teismo sprendimais, susijusiais su laisvu darbuotojų judėjimu²⁸, galiausiai siekiama užginčyti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo užduoto klausimo reikšmingumą paslaugų teikimo požiūriu, o pagal teismo praktiką šis teismas iš esmės yra vienintelis kompetentingas apibrėžti savo klausimų dalyką ir įvertinti būtinumą ir reikšmingumą savo nagrinėjamos bylos aplinkybėms²⁹.

25 — 1994 m. gegužės 17 d. Sprendimo *Corsica Ferries* (C-18/93, Rink. p. I-1783) 29 punktą (kursyvu išskirta mano). Tai, kad šios bendrovės eksploatuojami laivai buvo įregistruoti Panamoje ir plaukiojo su jos vėliava, matyti iš šio sprendimo 8 punkto. Taip pat žr. 1998 m. birželio 18 d. Sprendimo *Corsica Ferries France* (C-266/96, Rink. p. I-3949) 3 punktą.

26 — Šiuo klausimu žr., be kita ko, A. Bredima-Savopoulou ir J. Tzoannos „The Common Shipping Policy of the EC“, Amsterdamas, North Holland, 1990, p. 176, ir P. J. Baena Baena „La politica comunitaria de los transportes marítimos“, Madridas, Marcial Pons, 1995, p. 127.

27 — Autoriaus nuomone, kalbama apie 85 % su Graikijos vėliava plaukiojančio laivyno. Žr. S. Martinez Lage „El régimen comunitario del transport marítimo y el Real Decreto 990/1986 sobre ordenación del transporte marítimo en España“, *Gaceta Juridica de la CEE*, Nr. 10, 1988, p. 408.

28 — Kad pagrįstų savo argumentą, rašytinių pastabų 79 ir 80 punktuose ST ir SEKO nurodo 1984 m. liepos 12 d. Sprendimo *Prodest* (237/83, Rink. p. 3153) 6 punktą; 1989 m. rugsėjo 27 d. Sprendimo *Lopes da Viega* (9/88, Rink. p. 2989) 15 punktą; 1994 m. birželio 29 d. Sprendimo *Aldewereld* (C-60/93, Rink. p. I-2991) 14 punktą ir 1996 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Boukhalfa* (C-214/94, Rink. p. I-2253) 15 punktą. Visi šie sprendimai susiję su Sutarties ar antrinės teisės nuostatų, susijusių su laisvu darbuotojų judėjimu, aiškinimu.

29 — Šiuo klausimu žr., be kita ko, minėtų sprendimų *Kersbergen-Lap ir Dams-Schipper* 21 punktą ir *Danske Svineproducenter* 32 punktą.

38. Be to, ST ir SEKO argumentą reikia atmesti dar ir todėl, kad Reglamento Nr. 4055/86 taikymo sritis nustatyta jo paties nuostatose ir nepriklauso nuo laivo įgulą ir jūrų transporto paslaugų teikėją, kuriam šis reglamentas gali būti taikomas, siejantiems darbo santykiams taikytinos teisės. Tai patvirtina aplinkybė, kad Reglamente Nr. 4055/86 nepamini, pavyzdžiui, jokie individualioms įgulos narių darbo sutartims taikytinos teisės nustatymo kriterijai, visų pirma kalbant apie sąsajas, kurių šis aktas turėtų turėti su 1980 m. birželio 19 d. Romoje pasirašytos Konvencijos dėl sutartinėms prievolėms taikytinos teisės (toliau – Romos konvencija)³⁰ 6 straipsniu.

39. Galiausiai nagrinėjamas argumentas negali būti tinkamas dar ir todėl, kad jeigu galima būtų pripažinti, kaip teigia ST ir SEKO, kad laivo įgulos darbo santykiai atviroje jūroje priklauso nuo laivo vėliavos valstybės teisės, taikant 1982 m. gruodžio 10 d. Montego Bėjaus pasirašytos Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos 91 ir 94 straipsnius (toliau – Montego Bėjaus konvencija)³¹, kaip, beje, pripažinta Teisingumo Teismo praktikoje³², iš Reglamento Nr. 4055/86 tikrai negalima daryti išvados, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas norėjo apriboti jo taikymo sritį nacionaliniais subjektais, teikiančiais jūrų transporto paslaugas laivais, kurių įgulos darbo santykiai reglamentuojami valstybės narės (ar EEE valstybės) teisės³³.

40. Jeigu Reglamento Nr. 4055/86 taikymo sričiai būtų bendrai nustatyta tokia papildoma sąlyga, galėtų būti pakenkta jo tikslui išplėsti laisvę teikti paslaugas jūrų transportui tarp valstybių narių ir tarp valstybių narių ir trečiųjų šalių, siekiant laipsniškai panaikinti esamus apribojimus ir neleisti nustatyti naujų apribojimų³⁴.

41. Tačiau, kaip Teisingumo Teisme taip pat diskutavo suinteresuotieji asmenys, yra kebliau nustatyti, kokiems tiksliai asmenims, apie kuriuos kalbama Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnio 1 dalyje, taikoma laisvė teikti jūrų transporto paslaugas, visų pirma – ar ši nuostata taikoma paprastam laivo savininkui dėl jo gyvenimo ar įsisteigimo EEE valstybėje.

42. Šis klausimas kyla dėl to, kad pagrindinės bylos šalys nesutarė dėl subjekto, atsakingo už *Sava Star* administravimą ir eksploatavimą, tapatybės ir įsteigimo vietos, nes ST ir SEKO teigė, kad ši veikla turėjo būti perduota Panamoje įsteigtai įmonei, o *Fonnskip* tvirtino, kad laikotarpiu, kai klostėsi bylai reikšmingos aplinkybės, ji prisiėmė visą *Sava Star* komercinio eksploatavimo veiklą iš Norvegijos.

43. Akivaizdu, kad, atsižvelgiant į SESV 267 straipsniu numatytą bendradarbiavimą, Teisingumo Teismui nereikia spręsti šio ginčo dėl faktų, nes jį turi įvertinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekęs teismas, net jei atrodo, kad, atsižvelgiant į pateikto prejudicinio klausimo formuluotę, šis teismas rėmėsi prielaida, kad laikotarpiu, kai klostėsi pagrindinės bylos aplinkybės, *Fonnskip* vykdė „transporto paslaugų teikimo veiklą“ ir kad tam tikra šios bendrovės Teisingumo Teismo prašymu bei per posėdį pateikta informacija patvirtina šią prielaidą.

30 — OL L 266, p. 1. Primenu, kad Romos konvencijos 6 straipsnyje „Individualios darbo sutartys“ iš esmės numatyta, kad šalių teisė pasirinkti taikytiną teisę darbo sutartyje negali atimti ir riboti darbuotojo teisės į apsaugą, kurią jam suteikia jam taikytinos privalomos teisės normos, nesant pasirinkimo pagal šios konvencijos 6 straipsnio 2 dalį. Pagal pastarąją nuostatą darbo sutarčiai taikoma, viena, valstybės, kurioje vykdydamas sutartį darbuotojas paprastai dirba, teisė arba, kita, jei darbuotojas paprastai nedirba darbo toje pat valstybėje – valstybės, kurioje yra darbdavio verslo vieta, teisė. Šie kriterijai taikomi, jeigu iš visų aplinkybių nėra aišku, kad darbo sutartis yra labiau susijusi su kita valstybe ir šiuo atveju sutarčiai taikytina tos kitos valstybės teisė. Dėl šių taikytinos teisės nustatymo kriterijų taikymo ir tarpusavio ryšio, kiek tai susiję su laivo įgulos nario atleidimu iš darbo, žr. 2011 m. gruodžio 15 d. Sprendimą *Voogsgeerd* (C-384/10, Rink. p. I-13275).

31 — Montego Bėjaus konvencijos 91 ir 94 straipsniuose, kurie yra jos VII dalyje „Atvira jūra“, būtent numatyta, kad, viena vertus, laivai turi tos valstybės nacionalinę priklausomybę, su kurios vėliava jie turi teisę plaukioti, o valstybė ir laivą turi siesti tikras ryšys ir, kita vertus, kiekviena valstybė veiksmingai įgyvendina savo jurisdikciją ir kontrolę administraciniais, techniniais ir socialiniais klausimais laivuose, plaukiojančiuose su jos vėliava, visų pirma pagal savo vidaus teisę – dėl laivo kapitono, pareigūnų ir įgulos narių, kiek tai susiję su laivo administraciniais, techniniais ir socialiniais klausimais.

32 — Žr. 1992 m. lapkričio 24 d. Sprendimo *Poulsen ir Diva Navigation* (C-286/90, Rink. p. I-6019) 18 ir 22 punktus.

33 — Šiuo klausimu pagal analogiją žr. 2006 m. kovo 9 d. Sprendimo *Komisija prieš Ispaniją* (C-323/03, Rink. p. I-2161) 26 punktą dėl Teisingumo Teismo atsisakymo 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotžas) (OL L 364, p. 7; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 2 t., p. 10), formuluotes prilyginti Montego Bėjaus konvencijos formuluotėms, dėl ko minėto reglamento taikymo sritis būtų buvusi apribota.

34 — Žr. priešpaskutinę Reglamento Nr. 4055/86 konstatuojamąją dalį. Analogiškus motyvus žr. minėto Sprendimo *Komisija prieš Ispaniją* 24 punkte.

44. Tačiau jeigu neatsižvelgsime į šias kontraversiškas faktines aplinkybes ir, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui būtų pateiktas naudingas atsakymas, sutelksime dėmesį į Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnio 1 dalies aiškinimą, visų pirma reikia priminti, kad šioje nuostatoje asmenys, kuriems taikoma laisvė teikti jūrų transporto paslaugas tarp valstybių narių ir tarp valstybių narių ir trečiųjų šalių, apibrėžiami iš esmės taip pat kaip ir EB 49 straipsnyje³⁵, t. y. Sąjungos (EEE) valstybės narės teritorijoje įsisteigę fiziniai ir juridiniai asmenys, už atlygį EEE teritorijoje teikiantys arba gaunantys tarpvalstybines paslaugas³⁶.

45. Remdamasis šia bendra prielaida, Teisingumo Teismas jau yra pripažinęs, kad į Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnio 1 dalies taikymo asmenų atžvilgiu sritį patenka pagal Nyderlandų teisę įsteigta bendrovė, kuriai priklauso atviroje jūroje plaukiojantys laivai³⁷, jūrų agentas, kurio buveinė yra valstybėje narėje, eksploatuojantis jam nepriklausantį laivą ir teikiantis reguliarias linijinių laivų paslaugas tarp dviejų valstybių narių uostų³⁸, laivų savininkai iš Graikijos, frachtuojantys savo laivus kelionių agentūroms, kurios organizuoja dienos ekskursijas tarp valstybės narės ir trečiosios šalies³⁹, ir Italijos pilietybę turintis laivo kapitonas, teikiantis jūrų transporto paslaugas tarp dviejų valstybės narės uostų⁴⁰.

46. Šioje teismo praktikoje pateikiamas lankstus Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnio 1 dalies taikymo asmenims aiškinimas, aišku, kartu siekiant užtikrinti, kad daugumai ūkinės veiklos rūšių, kurioms netaikomas laisvas prekių, kapitalo ar asmenų judėjimas, vis dėlto būtų taikoma EB sutartis (arba EEE susitarimas)⁴¹.

47. Vis dėlto toje teismo praktikoje aiškiai neatsakoma į klausimą, ar paprastas laivo savininkas gali būti laikomas jūrų transporto paslaugų teikėju.

48. Manau, kad naudingas išvadas, susijusias su neigiamu atsakymu į minėtą klausimą, galima pasidaryti iš Teisingumo Teismo praktikos, susijusios su kitomis transporto rūšimis.

49. Iš esmės iš tos teismo praktikos, visų pirma sprendimų *Cura Anlagen*⁴², *Jobra*⁴³ ir *Waypoint Aviation*⁴⁴, darytina išvada, kad jeigu transporto priemonės savininkas nesunkiai kvalifikuojamas kaip paslaugų teikėjas, kuriam taikomas EB 49 straipsnis, jei jis šią transporto priemonę nuomoja (taigi galiausiai tai yra nuomos paslaugų teikimas), Teisingumo Teismas niekada nėra tokio asmens laikęs *transporto paslaugų* teikėju.

35 — Žr. 1994 m. liepos 14 d. Sprendimo *Peralta* (C-379/92, Rink. p. I-3453) 39 punktą; 1994 m. spalio 5 d. Sprendimo *Komisija prieš Prancūziją* (C-381/93, Rink. p. I-5145) 10 punktą ir 2002 m. birželio 13 d. Sprendimo *Sea-Land Service ir Nedlloyd Lijnen* (C-430/99 ir C-431/99, Rink. p. I-5235) 30 punktą.

36 — Dėl EEE susitarimo 36 straipsnio (laisvė teikti paslaugas) žr. ELPA Teismo sprendimo *Granville Establishment* (E-13/11, *EFTA Court Report*, 2012, p. 403) 38 ir 39 punktus.

37 — Žr. minėto Sprendimo *Sea-Land Service ir Nedlloyd Lijnen* 16, 26–29 punktus. Pažymėtina, kad Teisingumo Teismas paliko nacionaliniam teismui patikrinti, ar toje byloje nagrinėti atvejai pateko į Reglamento Nr. 4055/86 taikymo asmenų atžvilgiu sritį, tačiau, atsižvelgiant į generalinio advokato S. Alber išvados toje byloje 63–76 punktus, labai tikėtina, jog jis tai padarė todėl, kad pagrindinėje byloje aptariama jūrų transporto įmonė (*Sea-Land Service*) buvo įsteigta Jungtinėse Amerikos Valstijose, o prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nepateikė pakankamai informacijos, susijusios su minėto reglamento 1 straipsnio 2 dalies sąlygų įvykdymu.

38 — Žr. minėto Sprendimo *Corsica Ferries* 8 ir 30 punktus ir generalinio advokato W. van Gerven išvados toje byloje 2 punktą. Taip pat žr. minėto Sprendimo *Corsica Ferries France* 3 punktą. Kaip jau nurodyta, laivai plaukiojo su Panamos vėliava.

39 — Žr. 2002 m. lapkričio 14 d. Sprendimo *Geha Naftiliaki ir kt.* (C-435/00, Rink. p. I-10615) 5 ir 6 punktus ir generalinio advokato S. Alber išvados toje byloje 5 ir 6 punktus.

40 — Minėto Sprendimo *Peralta* 42 punktas. Laivo savininkas buvo italas, o laivas plaukiojo su Italijos vėliava.

41 — Šiuo klausimu žr. 2009 m. balandžio 23 d. Sprendimo *Falco Privatstiftung ir Rabitsch* (C-533/07, Rink. p. I-3327) 35 punktą.

42 — 2002 m. kovo 21 d. sprendimas (C-451/99, Rink. p. I-3193, 18 punktas). Ta byla buvo susijusi su pareiga naudojimo valstybėje įregistruoti transporto priemonės, išsipirktinai įsigytas iš kitoje valstybėje narėje įsteigtos įmonės.

43 — 2008 m. gruodžio 4 d. sprendimas (C-330/07, Rink. p. I-9099, 22 punktas). Ta byla buvo susijusi su valstybės narės valdžios institucijų atsakymu skirti investicinį priedą bendrovei, išsipirktinai įsigijusiai krovininių automobilių, daugiausia naudojamų kitų valstybių narių teritorijoje.

44 — 2011 m. spalio 13 d. sprendimas (C-9/11, Rink. p. I-9697, 17 ir 20 punktai). Ta byla iš esmės buvo susijusi su draudimu perleisti teisę naudoti orlaivį perdavimo valstybėje narėje neįsteigta įmonei, pritaikiusiai mokesčio lengvatą šios prekės įsigijimui finansuoti.

50. Todėl, kad laivo savininkas galėtų būti laikomas transporto paslaugų teikėju, jis turi pats vykdyti transporto veiklą – šiuo atveju jūrų transporto veiklą, naudodamas savo laivus.

51. Šitoks vertinimas atitinka Reglamento Nr. 3577/92 2 straipsnio 2 dalies a punkto sąvokos „Bendrijos laivo savininkas“ apibrėžtį, kurioje nurodomi „valstybės narės nacionaliniai subjektai <...> vykdančys laivybos veiklą“⁴⁵.

52. Be to, manau, kad toks vertinimas atitinka sąvoką „laivo savininkas“, apibrėžtą, pvz., 1999 m. birželio 21 d. Tarybos direktyvos 1999/63/EB dėl Europos bendrijos laivų savininkų asociacijos (ECSA) ir Europos Sąjungos transporto darbuotojų profesinių sąjungų federacijos (FST) susitarimo dėl jūreivių darbo laiko organizavimo⁴⁶ priedo 2 punkte, kuriame nurodomas „laivo savininkas arba bet kuri kita organizacija ar asmuo, pvz., valdytojas ar laivo be įgulos frachtuotojas, kuris iš laivo savininko perėmė atsakomybę už laivo eksploatavimą ir kuris, prisiimdamas tokią atsakomybę, sutiko perimti visas susijusias pareigas bei atsakomybę“. Iš esmės iš šios apibrėžties neginčijamai matyti, kad laivo nuosavybės teisė nėra tas pats, kas atsakomybė už laivo eksploatavimą.

53. Taigi, mano nuomone, tik laivo savininkas, kuris prisiima atsakomybę už laivo eksploatavimą, gali būti laikomas teikiančiu jūrų transporto paslaugas. Tačiau jeigu jis šią atsakomybę perduoda kitiems subjektams, paslaugą teikia jie.

54. Klausimas, ar laivo savininkas gali būti laikomas jūrų transporto paslaugų teikėju, jeigu jis imasi tik dalies veiklos, susijusios su laivo eksploatavimu, vis dėlto yra keblus ir neabejotinai priklauso nuo kiekvienos bylos faktinių aplinkybių visumos.

55. Tačiau manau, kad šiuo atžvilgiu galima būtų pateikti kelias bendras pastabas, turint omenyje, kad jos yra labai supaprastintos, atsižvelgiant į tarptautinio jūrų transporto veiklos organizavimo sudėtingumą.

56. Taigi, jeigu laivo savininkas frachtuoja laivą apibrėžtam laikui (frachtavimas apibrėžtam laikui) arba konkrečiai kelionei (frachtavimas kelionei), galima daryti prielaidą, kad jis iš esmės lieka atsakingas už laivo įgulą. Nors transportą klientams užtikrina frachtuotojas, jis naudoja savininko įdarbintos ir suteiktos laivo įgulos paslaugomis. Jeigu tokiomis aplinkybėmis laivo savininkas lieka tiesiogiai atsakingas už laivo įgulą, manau, galima teigti, kad ir frachtuotojas, ir savininkas teikia tą pačią jūrų transporto paslaugą. Todėl galima daryti prielaidą, kad jie abu patenka į Reglamento Nr. 4055/86 taikymo asmenų atžvilgiu sritį⁴⁷.

45 — Kursyvu išskirta mano.

46 — OL L 167, p. 33; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 5 sk., 3 t., p. 363. Ši direktyva buvo taikoma klostantis pagrindinių bylų aplinkybėms, taip pat ir EEE, pagal 2000 m. rugpjūčio 2 d. EEE jungtinio komiteto sprendimą Nr. 66/2000, iš dalies keičiantį EEE susitarimo XI priedą (Telekomunikacijų paslaugos) (OL L 250, p. 48; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių kalba, 11 sk., 4 t., p. 188). Minėtos direktyvos reikalavimai 1999 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/95/EB dėl jūrininkų darbo valandoms į Bendrijos uostus įplaukusiuose laivuose taikomų nuostatų įgyvendinimo (OL L 14, 2000, p. 29; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 5 sk., 3 t., p. 407) išplėsti visiems Sąjungoje plaukiojantiems laivams (ši direktyva taip pat įtraukta į EEE susitarimą 2000 m. spalio 27 d. EEE jungtinio komiteto sprendimu Nr. 94/2000, iš dalies keičiančiu EEE susitarimo XIII priedą (Transportas) (OL L 7, 2001, p. 19; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių kalba, 11 sk., 5 t., p. 181)). Tačiau pagal Direktyvos 1999/95 11 straipsnį nustatyti reikalavimai su trečiųjų šalių vėliava plaukiojantiems laivams vis dėlto taikomi nuo 2003 m. sausio 10 d., Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) konvencijos Nr. 147 dėl prekybinės laivybos (minimalūs standartai) 1996 m. protokolo įsigaliojimo dienos, t. y. likus kelioms savaitėms iki SEKO įvykdytų kolektyvinių veiksmų. Taip pat pažymėtina, kad, kalbant apie priemones, patvirtintas jau susiklosčius visoms pagrindinių bylų faktinėms aplinkybėms, analogiška apibrėžtis pateikta 2006 m. Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje, priimtose remiant TDO ir įsigaliojusios 2013 m. rugpjūčio 20 d., 2 straipsnio j punkte. Ši apibrėžtis pakartota 2009 m. vasario 16 d. Tarybos direktyvos 2009/13/EB, įgyvendinančios Europos bendrijos laivų savininkų asociacijų (ECSA) ir Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF) sudarytą susitarimą dėl 2006 m. Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje ir iš dalies keičiančios Direktyvą 1999/63/EB (OL L 124, p. 30), priede.

47 — Atrodo, taip yra minėtame Sprendime *Geha Naftiliaki ir kt.* nagrinėtu atveju.

57. Tačiau jeigu laivas frachtuojamas tuščias, t. y. jeigu jis nuomojamas be įgulos, būčiau linkęs nepriskirti šio laivo savininko fiziniams ar juridiniams asmenims, galintiems remtis jūrų transporto paslaugų teikėjo statusu, nes galiausiai jo padėtis nesiskirtų nuo kitų nuomojamų transporto priemonių savininkų padėties, o iki šiol Teisingumo Teismas niekada nelaikė jų priskirtiniais prie transporto paslaugų teikėjų.

58. Tokiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, atsižvelgęs į visas jam nurodytas aplinkybes, turi patikrinti, ar *Fonnskip* laikotarpiu, kai klostėsi pagrindinių bylų aplinkybės, prisiėmė atsakomybę už *Sava Star* eksploatavimą siekdama teikti jūrų transporto paslaugas, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnio 1 dalį.

59. Darant prielaidą, kad taip ir yra, reikia išnagrinėti, ar Reglamento Nr. 4055/86 taikytinumą vis dėlto gali paneigti ST, SEKO ir Švedijos vyriausybės nurodyta aplinkybė, kad pagal EEE taisyklės nenumatyta apsaugoti jūrų transporto įmonių, kurios nusprendė išvengti EEE valstybės teisės ir darbo ir darbo užmokesčio srityje tarptautiniu mastu pripažintų pagrįstų sąlygų taikymo, todėl tuomet, kai klostėsi pagrindinių bylų aplinkybės, įregistravo savo laivus tokiose trečiosiose šalyse kaip Panama, kurios yra patogios vėliavos šalys.

2. Dėl galimo piktnaudžiavimo teise klausimo

60. Naujai suformuluotu suinteresuotųjų asmenų argumentu (prie šios formuluotės sugrįšiu galiausiai) neabejotinai daroma nuoroda į draudimą, kildinamą iš teismų praktikos, ūkio subjektams piktnaudžiaujamai remtis Sąjungos teisės nuostatomis siekiant išvengti jų nacionalinės teisės aktų taikymo arba įgyti pranašumą prieštaraujant tų pačių nuostatų tikslams ir uždaviniams⁴⁸.

61. Tačiau, atsižvelgiant į prašyme priimti prejudicinį sprendimą apibrėžtas ribas, galimo „piktnaudžiavimo teise“ klausimo nagrinėjimas keltų procesinių sunkumų, nes per posėdį ELPA priežiūros institucija manė, kad taip tektų analizuoti būtent tą klausimą, kurį prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas galiausiai atsisakė perduoti Teisingumo Teismui.

62. Nors ELPA priežiūros institucija papildomai nedetalizavo savo pozicijos, manau, kad pagal ją piktnaudžiavimo teise sąvoka suprantama kaip taisyklė arba principas⁴⁹, kuriuo galima riboti (subjektyvios) teisės, suteiktos Sąjungos (EEE) teisės nuostatomis, įgyvendinimą, o ne kaip taisyklė, kuria galima apibrėžti minėtų nuostatų taikymo sritį.

63. Jeigu šiuo atveju piktnaudžiavimo teise sąvoka būtų laikoma taisykle, kuria ribojamas pagal Sąjungos (EEE) teisę suteiktos teisės įgyvendinimas, tektų pripažinti Reglamento Nr. 4055/86 taikytinumą ir imtis analizuoti šiuo teisės aktu *Fonnskip* suteiktos teisės ir ST ir SEKO įvykdytų kolektyvinių veiksmų sąsajas, o prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas atsisakė pateikti šį klausimą Teisingumo Teismui.

64. Tačiau pripažinus, kad piktnaudžiavimo teise sąvoka reiškia taisyklę, leidžiančią apibrėžti Sąjungos (EEE) teisės taikymo sritį, galimų piktnaudžiavimo veiksmų nagrinėjimą būtų galima susieti su Teisingumo Teismui pateiktu prejudiciniu klausimu, susijusiu su Reglamento Nr. 4055/86 taikymu asmenims.

65. Atrodo, kad Teisingumo Teismas savo praktikoje nėra griežtai pasirinkęs vienaip ar kitaip kvalifikuoti piktnaudžiavimo teise.

48 — Šiuo klausimu žr. generalinio advokato M. Poiarės Maduro išvados byloje, kurioje priimtas 2006 m. vasario 21 d. Sprendimas *Halifax ir kt.* (C-255/02, Rink. p. I-1609), 63 punktą.

49 — Primenu, kad 2007 m. liepos 5 d. Sprendimo *Kofoed* (C-321/05, Rink. p. I-5795) 38 punkte Teisingumo Teismas nusprendė, kad draudimas piktnaudžiauti teise yra bendrasis Sąjungos teisės principas.

66. Taigi jis nurodė, kad „pagal nusistovėjusią teismo praktiką Sąjungos reglamentai negali būti *taikomi taip plačiai, jog apimtų ir ūkio subjektų piktnaudžiavimą*“⁵⁰, taip leidęs suprasti, kad piktnaudžiavimo (teise) sąvoka – tai Sąjungos teisės nuostatų taikymo srities apibrėžimo taisyklė⁵¹, tačiau jis yra konstatavęs ir priešingai, kad „bet koks piktnaudžiavimas [Sąjungos] teisinėje sistemoje suteiktomis teisėmis pagal nuostatas, susijusias su laisvu darbuotojų judėjimu, *suponuoja, kad suinteresuotasis asmuo patenka į Sutarties taikymo sritį „ratione personae“*, nes jis atitinka sąlygas, pagal kurias gali būti laikomas „darbuotoju“⁵², ir nagrinėjo kovą su piktnaudžiaujamais veiksmais atsižvelgdamas į bendrojo intereso pagrindus, kuriais galima pateisinti judėjimo laisvės apribojimus⁵³, o tai taip pat reiškia, kad nagrinėjami atvejai tikrai patenka į šių laisvių taikymo sritį.

67. Savo ruožtu esu linkęs pritarti pastarajai Teisingumo Teismo pozicijai, užuot laikęs piktnaudžiavimo teise sąvoką Sąjungos (EEE) teisės nuostatų taikymo srities apibrėžimo principu.

68. Šį savo įsitikinimą grindžiu keliais motyvais.

69. Pirmiausia tai yra paprastas semantinis motyvas, kurį galima apibendrinti taip, kad teise neturi būti piktnaudžiaujama, jeigu ši teisė buvo anksčiau pripažinta. Manau, kad Teisingumo Teismas, ne kartą nurodydamas būtinybę sukludyti privačių asmenų ar ūkio subjektų „piktnaudžiavimui teise“, „piktnaudžiaujamam elgesiui“ ar „piktnaudžiaujamiems veiksams“, siekia šioms skirtingoms sąvokoms suteikti ribojamąją subjektinių teisių funkciją, kuri joms suteikiama Sąjungos teisės nuostatomis, visų pirma ja užtikrinamomis judėjimo laisvėmis. Kadangi šios teisės taip pat suteikiamos pagal EEE susitarimą⁵⁴, šiuo aspektu niekas nekludo taikyti tokios piktnaudžiavimo teise sampratos.

70. Taigi manau, kad jeigu draudimas piktnaudžiauti teise būtų laikomas Sąjungos teisės nuostatų taikymo srities apibrėžimo principu, tai reikštų, kad pagrindinių judėjimo laisvių požiūriu jam būtų suteiktas toks pat statusas kaip ir protingumo taisyklei (*rule of reason*), o tai, mano nuomone, neteisinga ir nepatartina. Iš tikrųjų, dėl tokio pripažinimo tektų visada tikrinti, ar konkretus atvejis nereiškia piktnaudžiavimo teise, prieš tikrinant, ar ji patenka į Sąjungos teisės taikymo sritį. Manau, kad, šitaip susiejus piktnaudžiavimą ir teisę, piktnaudžiavimo nagrinėjimui suteikiant pirmenybę teisės nagrinėjimo atžvilgiu būtų labai pakenkta EB sutartimi ir EEE susitarimu užtikrinamų judėjimo laisvių veiksmingumui.

50 — 2013 m. rugsėjo 12 d. Sprendimo *Slancheva sila* (C-434/12) 27 punktą ir jame nurodyta teismo praktika (kursyvų išskirta mano). Dėl analogiškos formulotės taip pat žr. minėto Sprendimo *Halifax ir kt.* 69 punktą ir 2006 m. balandžio 6 d. Sprendimo *Agip Petroli* (C-456/04, Rink. p. I-3395) 20 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką.

51 — Remdamasis ankstesniais Teisingumo Teismo sprendimais, be kita ko, 1988 m. birželio 21 d. Sprendimo *Lair* (39/86, Rink. p. 3161) 43 punktu ir 2003 m. rugsėjo 23 d. Sprendimo *Akrich* (C-109/01, Rink. p. I-9607) 57 punktu ir rezoliucinės dalies 2 punktu, šitokią piktnaudžiavimo (teise) sąvokos kvalifikavimą palaikė ir generalinis advokatas M. Poiares Maduro savo išvados byloje, kurioje priimtas minėtas Sprendimas *Halifax ir kt.*, 69 punkte.

52 — 2003 m. lapkričio 6 d. Sprendimo *Ninni-Orasche* (C-413/01, Rink. p. I-13187) 31 punktą (kursyvų išskirta mano). Taip pat šiuo klausimu žr. 1999 m. kovo 9 d. Sprendimo *Centros* (C-212/97, Rink. p. I-1459) 18 punktą ir 2013 m. vasario 21 d. Sprendimo *A* (C-123/11) 27 punktą, kuriuose nurodyta, kad Sutarties straipsnių, kuriais reglamentuojama įsisteigimo laisvė, „*taikymo klausimas*“ „*skiriasi* nuo klausimo, ar valstybė narė gali imtis priemonių, siekdama užkirsti kelią kai kurių savo piliečių bandymams išvengti nacionalinės teisės aktų taikymo piktnaudžiaujant Sutarties suteikiamomis galimybėmis“ (kursyvų išskirta mano).

53 — Dėl įsisteigimo laisvės žr. 2006 m. rugsėjo 12 d. Sprendimo *Cadbury Schweppes ir Cadbury Schweppes Overseas* (C-196/04, Rink. p. I-7995) 55 punktą; 2007 m. kovo 13 d. Sprendimo *Test Claimants in the Thin Cap Group Litigation* (C-524/04, Rink. p. I-2107) 74 ir 80 punktus; 2008 m. sausio 17 d. Sprendimo *Lammers & Van Cleeff* (C-105/07, Rink. p. I-173) 29 punktą ir ELPA Teismo sprendimo *Arcade Drilling* (E-15/11, *EFTA Court Report*, 2012, p. 676, 2012) 88 punktą. Paslaugų teikimo srityje žr. minėto Sprendimo *Jobra* 35 punktą ir 2012 m. liepos 5 d. Sprendimo *SIAT* (C-318/10) 50 punktą.

54 — Tai patvirtina du kartus konstatuota pozicija, kad „vienas iš pagrindinių EEE susitarimo tikslų yra kuo išsamiau įgyvendinti laisvą prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimą visoje EEE, kad Europos Sąjungoje įgyvendinta vidaus rinka apimtų ir ELPA valstybes“ (žr. 2003 m. rugsėjo 23 d. Sprendimo *Ospelt ir Schlössle Weissenberg* (C-452/01, Rink. p. I-9743) 29 punktą ir 2013 m. rugsėjo 26 d. Sprendimo *Jungtinė Karalystė prieš Tarybą* (C-431/11) 50 punktą), ir kad EEE susitarimo straipsnių nuostatos, susijusios su judėjimo laisvėmis, turi tokią pačią teisinę taikymo sritį kaip ir iš esmės tapataus turinio EB sutarties nuostatos, kuriomis užtikrinamos šios laisvės. Pavyzdžiui, dėl EEE susitarimo 36 straipsnio (laisvė teikti paslaugas) žr. 2009 m. spalio 6 d. Sprendimo *Komisija prieš Ispaniją* (C-153/08, Rink. p. I-9735) 48 punktą. Dėl EEE susitarimo ir privatiems asmenims bei ūkio subjektams suteikiamų teisių *sui generis* pobūdžio taip pat žr. ELPA Teismo sprendimo *Eva María Sveinbjörnsdóttir* (E-9/97, *EFTA Court Report*, 1998, p. 95) 58 ir 59 punktus, o konkrečiai šiuo klausimu žr. C. Baudenbacher „L'individu, principal protagoniste de l'accord EEE“, paskelbta *Le droit à la mesure de l'homme: Mélanges en l'honneur de Philippe Léger*, Pedone, Paryžius, 2006, p. 335.

71. Be to, tai, kad Teisingumo Teismas draudimą piktnaudžiauti teise laikė bendruoju Sąjungos teisės principu⁵⁵ (šią poziciją, jei taikytina, galima pripažinti ir EEE susitarimo kontekste)⁵⁶, kuri aiškinant klaidingai gali būti apribotos Sąjungos teisės nuostatos, kuriomis remiamasi, arba atsisakyta jas taikyti, patvirtina mintį, kad ši sąvoka atlieka ne vien Sąjungos teisės normų aiškinimo taisyklės funkciją⁵⁷.

72. Galiausiai, kaip matyti iš minėto Sprendimo *Halifax ir kt.*, susijusio su pridėtinės vertės mokesčiu (PVM), teismo praktika rodo, kad bet kuriuo atveju sandoriai, sudaryti siekiant piktnaudžiauti, neatsiduria už Sąjungos teisės nuostatų taikymo ribų, o tai yra piktnaudžiavimo teise konstatavimo padarinys, jeigu tokio piktnaudžiavimo paskirtis yra apibrėžti šios teisės nuostatų taikymo sritį. Iš tiesų, kaip aišku iš minėto sprendimo, aplinkybė, kad sandoriai, sudaryti siekiant piktnaudžiauti, turi būti apibrėžti iš naujo, kad būtų atkurta padėtis, kuri būtų buvusi nesant šių sandorių, reiškia, kad piktnaudžiavimas teise veikia kaip Sąjungos teisėje asmenims suteiktų subjektinių teisių ribojimo principas. Laikantis šio požiūrio, atitinkamam subjektui leidžiama tinkamai naudotis savo teisėmis⁵⁸ ir, kita vertus, jis yra kaip piktnaudžiaujamo elgesio ir priemonių, kuriomis jam užkertamas kelias, proporcingumo kriterijus.

73. Atsižvelgiant į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikuso teismo nustatytas prejudicinio klausimo ribas, šioje byloje teiginio, kuriuo piktnaudžiavimo teise funkcija būtų prilyginta subjektinių teisių, kurias asmenys kildina iš Sąjungos teisės, ribojimo taisyklei, procesinis padarinys galėtų būti tiesiog galimo piktnaudžiavimo teise nenagrinėjimas, nes šis nagrinėjimas galėtų apimti klausimą, kurio sąmoningai nepateikė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, susijusį su teisės laisvai teikti jūrų transporto paslaugas įgyvendinimu pagal Reglamentą Nr. 4055/86 ir šio įgyvendinimo ribomis, kurios gali būti teisėtai nustatytos. Būčiau linkęs pritarti šiam požiūriui.

74. Jeigu Teisingumo Teismas nepritartų šiai pozicijai, visų pirma remdamasis tuo, kad piktnaudžiavimo teise sąvoka siekiama apibrėžti Sąjungos teisės taikymo sritį, norėčiau atkreipti Teisingumo Teismo dėmesį į toliau pateikiamas pastabas, kad jis turėtų galimybę priimti sprendimą geriausiomis sąlygomis.

75. Pirmiausia norėčiau priminti, jog Teisingumo Teismas yra ne kartą pripažinęs, kad valstybė narė turi teisę imtis priemonių, užkertančių kelią savo piliečių mėginimui, prisidengiant Sutarties teikiamomis teisėmis, nesilaikyti nacionalinių įstatymų arba užkertančių kelią netinkamai ar apgaule pasinaudoti Sąjungos teisės nuostatomis⁵⁹.

76. Teisėto valstybių narių intereso kovoti su piktnaudžiaujamu jų pačių nacionalinės teisės aktu vengimu pripažinimas akivaizdžiai neatitinka pagrindinėse bylose nagrinėjamo atvejo.

55 — Žr. minėto Sprendimo *Kofoed* 38 punktą. Draudimas piktnaudžiauti teise nuo šiol įtvirtintas Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 54 straipsnyje, tačiau klostantis pagrindinių bylų aplinkybės ji neturėjo jokios privalomosios galios.

56 — EEE susitarimo pobūdis nekludo bendrųjų EEE teisės principų (angl. „general principles of EEA law“) aiškinant atsieti nuo jo tikslų (pvz., nuostatų, kurios yra iš esmės tapačios EB sutarties nuostatomis, vienodo aiškinimo) ir nuostatų. Dėl veiksmingos teisminės apsaugos principo žr. ELPA Teismo sprendimo *Posten Norge* (E-15/10, *EFTA Court Report*, 2012, p. 246) 86 punktą, kuriame ELPA Teismas nurodė ir 1950 m. lapkričio 4 d. Romoje pasirašytos Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos 6 straipsnį, ir Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 47 straipsnį. Dėl teisinio saugumo principo paisymo taip pat žr. ELPA Teismo sprendimo *ELPA priežiūros institucija prieš Norvegiją* (E-9/11, *EFTA Court Report*, 2012, p. 442) 99 punktą, o dėl teisėtų lūkesčių apsaugos – ELPA Teismo sprendimo *DB Schenker prieš ELPA priežiūros instituciją* (E-7/12, *EFTA Court Report*, 2013) 117 punktą.

57 — Šiuo klausimu taip pat žr. R. N. Ionescu „L’abus de droit de l’Union européenne“, Briuselis, Bruylant, 2012, p. 428.

58 — Žr. Sprendimo *Halifax ir kt.* 94–97 punktus.

59 — Žr., be kita ko, minėto Sprendimo *Centros* 24 punktą; minėto Sprendimo *Cadbury Schweppes ir Cadbury Schweppes Overseas* 35 punktą ir 2008 m. spalio 23 d. Sprendimo *Komisija prieš Ispaniją* (C-286/06, Rink. p. I-8025) 69 punktą.

77. Iš esmės iš bylos medžiagos ir pagrindinės bylos pastabų aiškiai matyti, kad Švedijos profesinių sąjungų veiksmams prieš *Fonnskip*, darant prielaidą, kad jie prilyginami valstybės narės valdžios institucijų veiksmams⁶⁰, nesiekta išvengti, kad ši įmonė, pasinaudodama Reglamento Nr. 4055/86 nuostatomis, iš esmės taikytinomis su trečiosios šalies vėliava plaukiojantiems laivams, netaikytų Švedijos teisės arba bent privalomųjų Švedijos teisės nuostatų *Sava Star* įgulos narių darbo sutartims⁶¹.

78. Remiantis ST ir SEKO procesiniais dokumentais, tais veiksmams siekta neleisti *Fonnskip* apeiti Norvegijos darbo teisės arba „tarptautiniu mastu pripažintų pagrįstų darbo ir darbo užmokesčio sąlygų“.

79. Todėl siekiant pripažinti, kad pagrindinėse bylose taikoma teismų praktikoje apibrėžta „kai kurių piliečių piktnaudžiavimo siekiant išvengti jų nacionalinės teisės aktų taikymo“ prielaida, reikėtų ne tik prilyginti profesinių sąjungų veiksmus valstybės narės veiksmams, bet ir pripažinti, kad EEE valstybė gali teisėtai kovoti su kitoje EEE valstybėje įsisteigusių ūkio subjektų tos kitos valstybės darbo teisės aktų arba veikiau, kaip teigia ST ir SEKO, „tarptautiniu mastu pripažintų pagrįstų darbo užmokesčio sąlygų“ vengimu, tokių sąlygų plačiau nedetalizavus ir EEE lygmeniu nesant minimalų darbo užmokesčių, visų pirma jūreivių minimalų darbo užmokesčių, reglamentuojančių nacionalinės teisės aktų derinimo⁶².

80. Bet kuriuo atveju net darant prielaidą, kad Teisingumo Teismas būtų pasirengęs pasirinkti tokią poziciją, iš teismo praktikos taip pat darytina išvada, kad jeigu nacionaliniai teismai kiekvieno konkrečiu atveju yra įgaliojami, remdamiesi objektyviomis aplinkybėmis, atsižvelgti į atitinkamų asmenų piktnaudžiaujamą elgesį, kad galėtų atsisakyti taikyti jiems Sąjungos teisės nuostatas, kuriomis jie remiasi, šie teismai, vertindami tokį elgesį, privalo atsižvelgti į nagrinėjamomis Sąjungos teisės nuostatomis siekiamus tikslus⁶³.

81. Be to, Teisingumo Teismas visuomet tvirtina, kad, norint įrodyti piktnaudžiaujamus veiksmus, būtina objektyvių aplinkybių visuma, iš kurios būtų matyti, jog, nepaisant to, kad buvo formaliai laikytasi Sąjungos teisėje nustatytų sąlygų, *šio teisės akto* tikslas nebuvo pasiektas, ir, be to, egzistuoja subjektyvus elementas, pasireiškiantis siekimu gauti Sąjungos teisėje numatytą naudą, savavališkai sukuriant atitinkamas jos gavimo sąlygas⁶⁴.

60 — Šią prielaidą vis dėlto atmetė savo išvados, kurioje priimtas minėtas Sprendimas *Laval un Partneri*, 136 ir 137 punktuose.

61 — Teoriškai tai būtų galima įsivaizduoti, jeigu, viena vertus, profesinės sąjungos, atsižvelgdamos į, pvz., *Sava Star* ryšius, inkaravietę ir tarpinio sustojimo vietas, būtų maniusios, kad įgulos nariai paprastai dirba Švedijoje, ir, kita vertus, dėl šalių pasirinktos taikytinos teisės šie darbuotojai netektų apsaugos, kuri būtų jiems užtikrinama pagal šalies, kurioje jie paprastai dirba savo darbą, teisės nuostatas, kaip tai nurodyta Romos konvencijos 6 straipsnio 2 dalies a punkte. Iš esmės iš minėto Sprendimo *Voogsgeerd* darytina išvada, kad Teisingumo Teismas teikė pirmenybę Romos konvencijos 6 straipsnio 2 dalies a punkte nurodytam sąsajos kriterijui, susijusiam su laivo vėliavos valstybės teise, jeigu dėl jos darbuotojas netenka apsaugos, kuri jam būtų suteikta taikant imperatyvias teisės nuostatas, taikytinas jam nesant šalių pasirinkimo.

62 — Kaip jau nurodžiau (žr. šios išvados 46 išnašą), klostantis pagrindinės bylos aplinkybės buvo taikoma Direktyva 1999/63, kurioje buvo numatyta įgyvendinti Europos socialinių partnerių susitarimą, susijusį su jūrinių darbo laiko organizavimu, o nuo 2003 m. sausio 10 d. pagal Direktyvą 1999/95 ji imta taikyti visiems laivams, įplaukusiems į Sąjungos uostus, nepaisant šių laivų vėliavos. Pagal Direktyvos 1999/95 1 straipsnio 2 dalį valstybės narės turi imtis tinkamų priemonių, kad ne su jos vėliava plaukiojantys laivai laikytųsi Direktyvos 1999/63 priede esančio susitarimo 1–12 punktų, t. y. iš esmės nuostatų, susijusių su darbo ir poilsio laive laiku, tačiau ne punkto dėl jūrinių saugumo ir sveikatos apsaugos (15 punktas) ir ne punkto, susijusio su apmokamų atostogų trukme (16 punktas), kurie apima daugiau reikalavimų, nei numatyta 1996 m. spalio 22 d. priimtoje ir 2002 m. rugpjūčio 8 d. įsigaliojusioje TDO konvencijoje Nr. 180 dėl jūrinių darbo valandų ir laivų įgulų kompleksavimo.

63 — Žr., be kita ko, minėto Sprendimo *Centros* 25 punktą; minėto Sprendimo *Agip Petroli* 21 punktą ir 2011 m. liepos 21 d. Sprendimo *Oguz* (C-186/10, Rink. p. I-6957) 25 punktą.

64 — Visų pirma žr. 2012 m. spalio 16 d. Sprendimo *Vengrija prieš Slovakiją* (C-364/10) 58 punktą ir 2014 m. kovo 12 d. Sprendimo *O. ir B.* (C-456/12) 58 punktą. Iš šių sprendimų ir 2000 m. gruodžio 14 d. Sprendimo *Emsland-Stärke* (C-110/99, Rink. p. I-11569) 52 ir 53 punktų aiškiai matyti, kad minėtos sąlygos yra reikšmingos ir tais atvejais, kai jos nėra nurodytos Sąjungos antrinės teisės aktuose.

82. Jeigu, remiantis šios išvados 80 punkte nurodyta teismo praktika, būtų apsiribota nagrinėjama nuostata, t. y. Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnio 1 dalimi, siekiamo tikslo analize, šis tikslas, kaip jau buvo nurodyta, yra suteikti EEE valstybių nacionaliniams subjektams teisę laisvai teikti jūrų transporto paslaugas tarp EEE valstybių ir tarp šių valstybių ir trečiųjų šalių, neatsižvelgiant į šių nacionalinių subjektų naudojamų laivų registracijos vietą ar vėliavą.

83. Todėl piktnaudžiavimu Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnio 1 dalyje numatyta laisve teikti paslaugas savaime nelaikoma vien tai, kad EEE valstybėje įsisteigęs nacionalinis subjektas šiuo tikslu eksploatuoja su trečiosios šalies vėliava plaukiojantį laivą.

84. Be to, tokiu piktnaudžiavimu nelaikoma tai, kad šitoks nacionalinis subjektas eksploatuoja su patogia trečiosios šalies vėliava plaukiojantį laivą, t. y., nors nėra oficialios apibrėžties, laivą, neturintį tikro ryšio („genuine link“) su valstybe, su kurios vėliava jis plaukioja, kaip nurodyta Montego Bėjaus konvencijos 91 straipsnio 1 dalyje⁶⁵, kurį ten patogumo sumetimais įregistravo pats savininkas užsienietis ar tai buvo padaryta jo vardu, kad iš esmės būtų galima pasinaudoti konfidencialumo garantijų, pajamų apmokestinimo ir vietos socialinių, draudimo ir aplinkos apsaugos normų taikymu⁶⁶.

85. Iš esmės, kadangi neginčijama, kad bent iki laikotarpio, kai klostėsi pagrindinės bylos aplinkybės, Panama pasaulyje buvo viena iš pagrindinių laivų aprūpintojų patogia vėliava⁶⁷, Teisingumo Teismas minėtuose sprendimuose *Corsica Ferries* ir *Corsica Ferries France* nenurodė jokių pripažinimo, kad Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnio 1 dalis taikytina transporto įmonėms, eksploatuojančioms laivus, plaukiojančius su šios trečiosios šalies vėliava, išlygų.

86. Tačiau, atsižvelgiant į šios išvados 81 punkte nurodytą teismo praktiką, norint įrodyti piktnaudžiaujamus veiksmus, taip pat reikia atsižvelgti ne tik į nagrinėjamomis nuostatomis, bet ir apskritai nurodytu *teisės aktu*, šiuo atveju – pačiu Reglamentu Nr. 4055/86, siekiamą tikslą.

65 — Montego Bėjaus konvencijos 91 ir 94 straipsniuose nustatyto tikro ryšio tarp laivo ir valstybės, su kurios vėliava jis plaukioja, reikalavimu siekiama užtikrinti, kad vėliavos valstybės veiksmingiau laikytųsi įsipareigojimų, visų pirma susijusių su veiksmingu savo jurisdikcijos ir kontrolės vykdymu administracinėje, techninėje ir socialinėje srityje. Žr. 1999 m. liepos 1 d. Tarptautinio jūrų teisės tribunolo sprendimo *Saint-Vincent-et les-Grenadines prieš Gvinėją* (laivo „Saiga“ byla (Nr. 2), *Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances*, 3 t., 1999) 81–83 punktus, taip pat 2004 m. spalio 14 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Nyderlandus* (C-299/02, Rink. p. I-9761) 23 punktą, kuriame daroma nuoroda į generalinio advokato P. Léger toje byloje pateiktos išvados 51–59 punktus. Iš tų sprendimų taip pat darytina išvada, kad tokio ryšio tarp laivo ir vėliavos valstybės nebuvimas nesuteikia kitoms valstybėms teisės ginčyti šio laivo registracijos galiojimo (šiuo klausimu ir dėl leidžiamų priemonių žr. Y. Takei „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*, Nr. 2, 2013, p. 283). Neabejotina, kad laivo „Saiga“ byloje, kuri nagrinėta Tarptautiniame jūrų teisės tribunole, Sent Vinsentas ir Grenadinai buvo viena iš patogios šalies vėliavas suteikiančių valstybių. Žr., pvz., A. Mandaraka-Sheppard „Modern Maritime Law and Risk Management“, 2-asis leid., Londonas Niujorkas, Routledge-Cavendish, 2007, p. 279.

66 — Sąvoka „patogios šalies vėliava“ pirmą kartą oficialiai pavartota 1976 m. spalio 29 d. priimtose ir 1981 m. lapkričio 28 d. įsigaliojusios TDO konvencijos Nr. 147 dėl prekybinės laivybos minimalių standartų preambulėje, tačiau jos apibrėžtis ten nepateikta. Dėl patogios šalies vėliavų apibrėžties ir ypatybių žr. Untermy, <http://untermy.un.org/DGAACS/unterm.nsf>; Mandaraka-Sheppard, *op.cit.*, p. 278 ir 279; A. Masutti „Genuine link e bandiere ambra“, paskelbta A. Antonini „Trattato breve di diritto marittimo“, I t., Milanai, Giuffrè, 2007, p. 430 ir 431; taip pat H. Slim „Les pavillons de complaisance“, paskelbta *Le Pavillon*, „Actes du colloque tenu les 2 et 3 mars 2007 à l'Institut océanographique de Paris“, Pedone, Paryžius, 2007, p. 93.

67 — Remiantis H. Slim tyrimu (*op.cit.*, p. 89), 2000 m. Panama kartu su Liberija pasaulio laivyne buvo daugiausia patogios šalies vėliavų suteikiančios valstybės. Be to, pagal Prancūzijos senatoriaus Ph. Marini pranešimą 1998 m. maždaug 30 % laivų plaukiojo su patogios šalies, daugelis jų – su Panamos, vėliava, o juose 104 000 jūrininkų. Žr. *Rapport sur les actions menées en faveur de la politique maritime et littorale de la France*, Nr. 345, Paryžius, 1998, p. 29. 2001–2003 m. Panama taip pat buvo įtraukta į juodąjį „teisės aktų neatitinkančių“ laivų vėliavų sąrašą, sudarytą 1982 m. priimtu Paryžiaus susitarimo memorandumu (Paryžiaus SM) dėl uosto valstybės kontrolės (žr. Paryžiaus SM, 2003 *Annual Report on Port State Control*, Paryžius, p. 25), kurio organizacinę struktūrą – komitetą – dabar sudaro 27 nacionalinės jūrų administracijos ir Komisija. Pasirašius Paryžiaus susitarimo memorandumą laivų patikros srityje įgyta patirtis susijusi su į Sąjungą atplaukiančiais laivais. Visų pirma žr. nuorodas į memorandumą ir juo remiantis nustatytus patikros kriterijus ir procedūras 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyvoje 95/21/EB dėl laivo saugumo, taršos prevencijos ir darbo bei gyvenimo sąlygų laivuose tarptautinių standartų taikymo laivams, atplaukiantiems į Bendrijos uostus ir plaukiojantiems valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse (uosto valstybės kontrolė) (OL L 157, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 2 t., p. 263), ir galiausiai procedūras ir kriterijus, nustatytus 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 131, p. 57), iš dalies pakeista 2013 m. rugpjūčio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2013/38/ES (OL L 218, p. 1).

87. Reikia pažymėti, jog minėto reglamento šeštoje ir septintoje konstatuojamosiose dalyse pabrėžiama aplinkybė, kad, kalbant apie biriuosius ir trampinius krovinius vežančias laivybos bendroves, Sąjunga šioje veiklos srityje yra numačiusi išlaikyti „sąžiningą <...> konkurenciją“ ir kad šioms įmonėms neturi būti trukdoma veikti, jeigu jos „laikosi komerciniais reikalavimais pagrįstos sąžiningos konkurencijos principo“.

88. Nors sąvoka „sąžininga konkurencija“ tikrai nėra apibrėžta, nepaisant to, kad ji pateikiama ne tik EB sutarties preambulėje⁶⁸, bet ir daugumoje Sąjungos antrinės teisės aktų, Teisingumo Teismas yra pripažinęs, kad „nesąžiningos konkurencijos prevencija“, kai įmonės savo darbuotojams moka mažesnę nei minimalų atlyginimą, gali būti laikoma teisėtu tikslu⁶⁹.

89. Manau, kad sąžiningai konkurencijai, kurios paisymo siekiama Reglamentu Nr. 4055/86, būtų kenkiama visų pirma tuo atveju, jei būtų įrodyta, kad jūrų transporto įmonė, gabenanti biriuosius ir trampinius krovinius tarp EEE valstybių, naudoja laivą, registruotą trečiojoje šalyje, su kuria jis neturi tikro ryšio, ir jo įgulai moka atlyginimą, kuris yra gerokai mažesnis už minimalų darbo užmokestį atitinkantį atlyginimą, o tokio nesant – tame sektoriuje įprastą atlyginimą, kuris iš esmės būtų taikomas, jeigu laivas būtų įregistruotas EEE valstybėje, kurioje įsteigta ši įmonė⁷⁰.

90. Todėl tokiu atveju, nors ir būtų formaliai laikomasi Reglamento Nr. 4055/86 taikymo sąlygų, jo tikslas užtikrinti, kad EEE biriuosius produktus plukdančių ir trampinių laivų paslaugų sektoriuje būtų paisoma sąžiningos konkurencijos, nebūtų pasiektas.

91. Remiantis teismo praktika, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti, ar pagrindinėse bylose ši sąlyga įvykdyta, atsižvelgdamas į nacionalinėje teisėje numatytas įrodinėjimo taisykles, jeigu tik nekenkiama Sąjungos teisės veiksmingumui⁷¹.

92. Dėl subjektyviojo piktnaudžiaujamų veiksmų įrodymo elemento, o įsitikinti, kad ši sąlyga yra įvykdyta, taip pat turi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas⁷², remdamasis teismo praktika manau, kad reikia patikrinti dvi aplinkybes, kurios nebūtinai turi būti kumuliatyvos.

68 — Preambulėje nurodyta, jog Aukštosios Susitariančiosios Šalys pripažįsta, kad „reikia imtis suderintų veiksmų <...> sąžiningai konkurencijai užtikrinti“.

69 — Žr. 2004 m. spalio 12 d. Sprendimo *Wolff & Müller* (C-60/03, Rink. p. I-9553) 41 punktą.

70 — Daug EEE valstybių nėra nustačiusios vadinamojo minimalaus darbo užmokesčio, taikomo jų teritorijoje, taigi darbo užmokesčio dydis paprastai nustatomas kolektyvinėse sutartyse. Be to, reikia pažymėti, kad kai kurios EEE valstybės, siekdamos neleisti Europos laivų savininkams naudoti patogios šalies vėliavų, yra sudariusios vadinamuosius tarptautinius registrus, pvz., Norvegijos Karalystė turi savo *International Ship Register* (NIS), pagal kurį leidžiama įgulos nariais samdyti trečiųjų šalių piliečius, tačiau kartu užtikrinama, sudarant ITF patvirtintas kolektyvines sutartis, kad būtų paisoma tinkamomis laikomų darbo užmokesčio sąlygų (žr. A. Massuti, *op.cit.*, p. 444). Prancūzijoje 2005 m. gegužės 3 d. įstatymu Nr. 2005-412 sudarytas tarptautinis Prancūzijos registras (JORF, 2005 m. gegužės 4 d., p. 7697), 2005 m. balandžio 28 d. Konstitucinės Tarybos sprendimu Nr. 2005-514 DC pripažintas atitinkančiu Prancūzijos Konstituciją, kuriuo numatyta, kad už Prancūzijos ribų gyvenantiems jūrininkams, pasamdytiems dirbti laivuose, įregistruotuose tarptautiniame Prancūzijos registre, taikomos viešosios socialinės taisyklės, laikantis Romos konvencijos 6 straipsnio ir Prancūzijos tarptautinių ir Bendrijai duotų įsipareigojimų, ir nustatomos minimalios garantijos darbo užmokesčio ir socialinės apsaugos srityje. Dėl Vokietijos ir Danijos tarptautinių registrų valstybės pagalbos srityje buvo nagrinėtos bylos, kuriose priimta: 1993 m. kovo 17 d. Sprendimas *Sloman Neptun* (C-72/91 ir C-73/91, Rink. p. I-887); 2009 m. liepos 9 d. Sprendimas *3F prieš Komisiją* (C-319/07 P, Rink. p. I-5963) ir 2013 m. sausio 24 d. Sprendimas *Falles Fagligt Forbund (3F) prieš Komisiją* (C-646/11 P). Šiems tarptautiniams registrams, kuriais jūrų transporto įmonėms užtikrintos mokesinės ir socialinės lengvatos, bendra tai, kad, skirtingai nuo patogios valstybės vėliavų, valstybės išlaiko jų teritorijoje įregistruotų laivų kontrolę (žr. A. Massuti, *op.cit.*, p. 444).

71 — Šiuo klausimu žr. minėtų sprendimų *Emsland-Stärke* 54 punktą ir *Agip Petroli* 24 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką.

72 — Abu piktnaudžiaujamų veiksmų elementai iš esmės yra kumuliatyvūs; žr., be kita ko, minėto Sprendimo *Emsland-Stärke* 55 punktą.

93. Viena, piktnaudžiaujamą elgesį galima konstatuoti, jeigu iš objektyvių aplinkybių visumos matyti, kad „pagrindinis tikslas“, kurio siekė EEE valstybės nacionalinis subjektas, su patogios trečiosios šalies vėliava plaukiojančio laivo savininkas, buvo išvengti šio laivo įgulos darbo užmokesčio sąlygų, kurios paprastai būtų taikomos, jeigu laivas būtų įregistruotas EEE valstybėje, kurioje yra įsteigtas jo savininkas⁷³, taikymo, todėl tuo kenkiama sąžiningos konkurencijos paisymo tikslui, numatytam Reglamente Nr. 4055/86⁷⁴.

94. Kita vertus, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui taip pat gali tekti patikrinti, ar EEE valstybės nacionalinis subjektas, su patogios trečiosios šalies vėliava plaukiojančio laivo savininkas, „dirbtinai sudarė“ Reglamento Nr. 4055/86 nuostatų taikymo sąlygas, sudarydamas susitarimus, kuriais jis tik fiktyviai visiškai ar iš dalies eksploatavo šį laivą vienos arba kelių įmonių, su kuriomis jis susijęs ir kurios įsteigtos trečiosiose šalyse, naudai⁷⁵. Iš esmės tokiu atveju šį nacionalinį subjektą derėtų laikyti paprastu šio laivo savininku ir todėl, kaip jau pirma nurodžiau, jis negalėtų būti pagrįstai priskiriamas prie asmenų, kuriems taikoma laisvė teikti jūrų transporto paslaugas, numatyta Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsnio 1 dalyje⁷⁶.

III – Išvada

95. Atsižvelgdamas į išdėstytus samprotavimus, siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Arbetsdomstolen* pateiktą prejudicinį klausimą:

1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 4055/86 dėl laisvės teikti paslaugas principo taikymo jūrų transporto paslaugoms tarp valstybių narių bei valstybių narių ir trečiųjų šalių, iš dalies pakeisto 1990 m. gruodžio 4 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 3573/90 (įtrauktu į 1992 m. gegužės 2 d. pasirašytą Europos ekonominės erdvės susitarimą), 1 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti taip, kad laisvė teikti jūrų transporto paslaugas taikoma Europos ekonominės erdvės (EEE) valstybėje įsteigta bendrovei, laivo, plaukiojančio su trečiosios šalies vėliava ir teikiančio jūrų transporto paslaugas tarp EEE valstybių, savininkei, su sąlyga, kad ši įmonė pati prisiima atsakomybę už šio laivo eksploatavimą, o tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

73 — Pagal analogiją žr. minėto Sprendimo *Agip Petroli* 23 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką.

74 — Pažymėtina, kad, Teisingumo Teismui raštu ir per posėdį pateikus klausimą, *Fonnskip* nurodė, kad *Sava Star* buvo įregistruotas Panamoje dėl priežasčių, susijusių su jūrų kabotažo apribojimais Norvegijoje, tačiau tikslesnių ir išsamesnių paaiškinimų nepateikta arba jie nepatvirtinti. Vis dėlto svarbu priminti, kad pagal Reglamentą Nr. 3577/92, įtrauktą į EEE susitarimą (žr. 1997 m. spalio 4 d. EEE jungtinio komiteto sprendimą Nr. 70/97, iš dalies keičiantį EEE susitarimo XIII priedą (Transportas), OL L 30, 1998, p. 42; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 11 sk., 2 t., p. 325), laisvė teikti paslaugas jūrų kabotažo srityje taikoma tik EEE valstybių laivų, plaukiojančių su šios valstybės vėliava, savininkams. Taigi sunku suprasti teiginį, kad *Sava Star* įregistravimas Panamoje galėjo palengvinti jūrų kabotažą Norvegijoje.

75 — Pagal analogiją, kalbant apie atsižvelgimą į sandoryje dalyvaujančių asmenų teisinio, ekonominio ir (arba) asmeninio pobūdžio ryšius siekiant nustatyti dirbtinį naudojimosi Sąjungos teisės aktų taikymo sąlygomis pobūdį, žr. minėtų sprendimų *Emsland-Stärke* 58 punktą ir *Slancheva sila* 40 punktą.

76 — Dėl visa ko norėčiau pridurti, kad šis atvejis nepatenka į Reglamentą Nr. 4055/86 1 straipsnio 2 dalies taikymo sritį, nes laivas neatitiko netgi įregistravimo EEE valstybėje, kurios nacionalinis subjektas yra jo savininkas, sąlygos.