

**Sprawa C-71/20**

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym**

**Data wpływu:**

12 lutego 2020 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

Østre Landsret (Dania)

**Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:**

10 lutego 2020 r.

**Druga strona postępowania apelacyjnego:**

Anklagemyndigheden

**Strona wnosząca apelację:**

VAS Shipping ApS

---

S146600L-JJ

**WYCIĄG**

**Z**

**REJESTRU PROTOKOŁÓW ØSTRE LANDSRET**

---

**POSTANOWIENIE**

Wydane w dniu 10 lutego 2020 r. przez dwudziestą izbę Østre Landsret (sądu apelacyjnego regionu wschodniego, Dania)

[...]

Anklagemyndigheden (prokuratura, Dania)

przeciwko

VAS Shipping ApS

(wcześniej Sirius Shipping ApS)

[...]

Østre Landsret (sąd apelacyjny regionu wschodniego, Dania) postanowił, w toku zawisłego przed nim postępowania odwoławczego w sprawie karnej, zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, na podstawie art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), z pytaniem prejudycjalnym dotyczącym wykładni art. 49 TFUE.

#### A. Okoliczności faktyczne

- 1 Rozpatrywana sprawa dotyczy tego, czy VAS Shipping ApS (wcześniej Sirius Shipping ApS) ma zostać uznana w postępowaniu karnym za winną naruszenia § 59 ust. 4 w związku z § 59 ust. 5 i § 61 Udlændingeloven (ustawy o cudzoziemcach) polegającego na zezwalaniu, w ramach wykonywania czynności sprawującego zarząd współarmatora statku, na wchodzenie do portów duńskich statkom z zaokrętowanymi cudzoziemskimi członkami załogi, którzy nie posiadali zezwolenia na pracę ani nie byli zwolnieni z obowiązku jego posiadania.
- 2 Działająca pod firmą VAS Shipping ApS duńska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, która jest sprawującym zarząd armatorem w rozumieniu § 103 Søløven (ustawy o żegludze) w odniesieniu do czterech przedsiębiorstw żeglugowych będących współarmatorami, tj. różnych szwedzkich spółek akcyjnych (zwanych dalej „współarmatorami”), jest w postępowaniu przed Østre Landsret (sądem apelacyjnym regionu wschodniego, Dania) oskarżona o to, że w okresie od dnia 22 sierpnia [OR. 2] 2010 r. do dnia 22 sierpnia 2011 r. zezwoliła czterem statkom zarejestrowanym w duńskim międzynarodowym rejestrze statków (Dansk Internationalt Skibsregister, zwanym dalej „DIS”) na wchodzenie do portów duńskich więcej niż 25 razy, co należy uznać za równoznaczne z zatrudnianiem członków załogi z państw trzecich (tj. państw nienależących do UE i EOG), którzy to członkowie załogi nie posiadali zezwolenia na pracę ani nie byli zwolnieni z wymogu jego posiadania na podstawie § 14 Udlændingeloven (ustawy o cudzoziemcach).
- 3 Szwedzka spółka Sirius Rederi AB posiada 100% kapitału VAS Shipping ApS, która jest zarejestrowana [...] w Danii. Spółka ta została utworzona w dniu 16 marca 2010 r. i jest kierowana przez prezesa mającego miejsce zamieszkania w Szwecji i trzech członków zarządu, spośród których dwóch ma miejsce zamieszkania w Danii. Z przedstawionych informacji wynika, że wszystkie posiedzenia zarządu spółki odbywają się w Danii, a ponadto, że wszystkie zgromadzenia przedsiębiorstw żeglugowych będących współarmatorami odbywały się w Danii, ponieważ cztery statki, o których mowa, są zarejestrowane w DIS.

- 4 Rzeczone cztery przedsiębiorstwa żeglugowe będące współarmatorami, tj. współarmatorzy (spółki akcyjne) z siedzibą w Szwecji, postanowiły, że działalność żeglugową w Danii będą prowadzić w ten sposób, iż zarejestrują owe cztery statki w DIS i wyznaczą duńską spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością, działającą pod firmą VAS Shipping ApS, jako armatora sprawującego zarząd. Tym samym owej spółce została przyznana, na podstawie § 104 Søløven (ustawy o żegludze), legitymacja do dokonywania wszelkich czynności prawnych związanych normalnie działalnością prowadzoną przez przedsiębiorstwo żeglugowe. Cztery statki, o których mowa, są zatem wykorzystywane przez przedsiębiorstwa żeglugowe będące współarmatorami do prowadzenia w Danii działalności gospodarczej, a ich rejestracja w DIS jest nierozdzielnie związana z korzystaniem ze swobody przedsiębiorczości (zob. wyrok z dnia 25 lipca 1991 r., Factortame i in., C-221/89, EU:C:1991:320).
- 5 VAS Shipping ApS oświadczyła, że żaden marynarz będący obywatelem państwa trzeciego nie opuszcza pokładu statku w trakcie postoju w portach duńskich, a ponadto, że wszystkie prace na lądzie są wykonywane przez duński personel lądowy zatrudniany przez port zawinięcia.
- 6 Sporne są okoliczności faktyczne sprawy, w tym między innymi to, czy obywatele państw trzecich znajdowali się na pokładach rzeczonych statków, ilu tych obywateli znajdowało się na pokładach rzeczonych statków, przez jaki okres znajdowali się oni na pokładach rzeczonych statków, a także to, ile razy owe statki wchodziły do portów duńskich.

## **B Dotychczasowy przebieg postępowania [OR. 3]**

- 7 W dniu 4 maja 2018 r. Byretten i Odense (sąd rejonowy w Odense, Dania) wydał w pierwszej instancji wyrok w sprawie, w którym zasądził od VAS Shipping ApS zapłatę grzywny w wysokości 1 500 000 DKK. Byretten i Odense (sąd rejonowy w Odense, Dania) orzekł, że VAS Shipping ApS naruszyła przepisy Udlændingeloven (ustawy o cudzoziemcach) oraz że przepisy Udlændingeloven (ustawy o cudzoziemcach) stanowią ograniczenie swobody przedsiębiorczości w rozumieniu art. 49 TFUE w związku z art. 54 TFUE, przy czym owo ograniczenie jest uzasadnione nadrzędnym interesem publicznym i nie wykracza poza to, co konieczne [do osiągnięcia wyznaczonego celu]. W uzasadnieniu wydanego rozstrzygnięcia Byretten i Odense (sąd rejonowy w Odense, Dania) stwierdził, co następuje:

„Należy uznać, że obowiązujące w chwili zaistnienia okoliczności faktycznych sprawy przepisy Udlændingeloven (ustawy o cudzoziemcach) dotyczące statków wchodzących na terytorium Danii przewidywały, iż statek z cudzoziemską załogą, której członkowie nie posiadają zezwolenia na pracę, może wchodzić do portów duńskich 25 razy w roku począwszy od maja 2015 r. lub 28 razy w roku, o ile trzy wejścia są związane wyłącznie z przeprowadzeniem czynności w stoczni. Na rzeczonych czterech statkach, których dotyczy ściganie karne, w okresie podanym

w zarzutach oskarżenia zatrudniani byli cudzoziemcy nieposiadający zezwolenia na pracę. Z praktyki stosowania przepisów wynikało, że decydujące znaczenie miał jedynie fakt wejścia statku. Jeśli podczas 26 lub – odpowiednio – 29 wejścia do portów duńskich na pokładzie statku znajdują się cudzoziemcy, to muszą oni posiadać zezwolenie na pracę. W związku z tym z chwilą 26 lub – odpowiednio – 29 wejścia statki mogły zostać uznane za statki, które przekształciły się w miejsce pracy w Danii, w odniesieniu do którego wymagane jest zezwolenie na pracę.

Sirius Shipping ApS była armatorem sprawującym zarząd nad czterema statkami. W okresie od dnia 22 sierpnia 2010 r. do dnia 22 sierpnia 2011 r. mogła ona zezwalać na wchodzenie do portów duńskich jedynie 25 razy, ponieważ zatrudniała na owych statkach pracowników będących cudzoziemcami, którzy nie posiadali zezwoleń na pracę. Ustalono, że w tym okresie statki wchodziły do portów duńskich więcej niż 25 razy.

Świadek Jan Anker złożył zeznania w przedmiocie systemu automatycznej identyfikacji (AIS), a sąd uznał je za spójne z zapisami dokonanyymi przez same statki. AIS można uznać za system kompleksowy i o wiele bardziej wiarygodny niż Rejestr Lloyda. Sąd stwierdził, że w razie jakichkolwiek rozbieżności między AIS a Rejestrem Lloyda za podstawę przy ustalaniu pozycji statku można przyjąć dane AIS, także w świetle okoliczności, iż strona objęta ściganiem karnym mogła przedstawić, jako dowód przeciwny, dzienniki pokładowe oraz inne zapisy, czego jednak nie uczyniła. Strona objęta ściganiem karnym nie przedstawiła również, popartych fakturami i zapisami w dziennikach pokładowych, wpisów o wejściach związanych z przeprowadzeniem czynności w stoczni.

Statki zarejestrowano w Danii i można uznać, że są one eksploatowane przez Sirius Shipping ApS. Statki zostały zarejestrowane pod banderą Danii, w związku z czym uważa się, że państwem ich przynależności jest Dania (zobacz w tym względzie porozumienie pomiędzy przedsiębiorstwami żegludowymi będącymi współarmatorami w odniesieniu do statku „Lotus” które, jak wynika to z oświadczenia, które złożył reprezentujący ją prawnik Ringsted, najpewniej odpowiada pod względem treściowym porozumieniom zawartym przez przedsiębiorstwa żegludowe będące współarmatorami w odniesieniu do innych jednostek). Dlatego też można przyjąć, że statki były eksploatowane w Danii, a ponadto, że Sirius Shipping była podmiotem, który zatrudniał osoby na nich zaokrętowane i wypłacał im wynagrodzenie. W związku z powyższym istnieją przesłanki objęcia ściganiem karnym Sirius Shipping ApS, tj. podmiotu, który należy w niniejszej sprawie pociągnąć do odpowiedzialności. Owa spółka miała obowiązek stosować się do duńskich przepisów w omawianej dziedzinie.

Zidentyfikowano szereg pomniejszych błędów na listach załóg, które najpewniej wynikają ze sposobu wprowadzania imion i nazwisk członków załogi, ponieważ listy te były przetwarzane przez ludzi. Zasadniczo ustalono, że [OR. 4] owe listy są prawidłowe i że przedsiębiorstwo żegludowe naruszyło przepisy obowiązujące w omawianej dziedzinie.

Za oczywiste można uznać założenie, zgodnie z którym obowiązujące w tym względzie przepisy Udlændingeloven (ustawy o cudzoziemcach) i przyjętych w jej wykonaniu rozporządzeń itp. stanowią ograniczenie dla przedsiębiorstw zagranicznych, które zamierzają założyć swój ośrodek przedsiębiorczości w Danii, a tym – samym ograniczenie swobody przedsiębiorczości w rozumieniu art. 49 TFUE w związku z art. 54 TFUE. W świetle orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej można stwierdzić, że ograniczenia swobody przedsiębiorczości, które są stosowane bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową, mogą być uzasadnione nadrzędnymi względami interesu ogólnego, pod warunkiem, iż są proporcjonalne, to jest odpowiednie do zagwarantowania realizacji zamierzonego celu i niewykraczające poza to, co niezbędne dla osiągnięcia tego celu. Ze względu na kontekst, w jakim przyjęto przepisy Udlændingeloven (ustawy o cudzoziemcach) dotyczące członków załóg z państw trzecich, uzasadnione jest, aby nie dopuścić do osłabienia duńskiego rynku pracy, ponieważ pracownicy filipińscy mają względem pracowników duńskich przewagę konkurencyjną przejawiającą się w aspekcie poziomu płac. Można je także uznać za ograniczenie uzasadnione nadrzędnymi względami interesu ogólnego, które nie wykracza poza to, co niezbędne dla osiągnięcia zamierzonego celu. Wymóg posiadania zezwolenia na pracę stanowi skuteczny środek pozwalający zapewnić stabilność rynku pracy, a przez to uniknąć zakłóceń na krajowym rynku pracy. W związku z powyższym sąd uznał, że ograniczenia są zgodne z prawem i brak jest przesłanek przemawiających za skierowaniem do Trybunału Sprawiedliwości pytania w trybie prejudycjalnym.

Okoliczność, że to prokurator ma ustalić, czy to ograniczenie swobód przewidzianych w prawie Unii jest uzasadnione, pozostaje bez wpływu na powyższe stwierdzenie dotyczące powodów przemawiających za wprowadzeniem ograniczeń.

W niniejszej sprawie przy ustalaniu wymiaru kary należy wziąć pod uwagę okoliczności obciążające. Marynarze zagraniczni otrzymują wynagrodzenie niższe niż marynarze duńscy, co oznacza, że osiągnięta zostaje korzyść majątkowa. Można stwierdzić, że naruszenia dopuszczono się w sposób świadomy; że miało ono miejsce na kilku statkach oraz że cudzoziemcy, o których mowa, nie mieli prawa pobytu w Danii. Występuje jednak wątpliwość co do liczby marynarzy znajdujących się na pokładzie oraz zakresu, w jakim statki zawijały do portów duńskich. Można ponadto zauważyć, że niniejsze postępowanie trwało bardzo długo ze względu na skomplikowany charakter sprawy oraz występujące w niej kwestie związane z prawem Unii, konieczność kontaktowania się ze sobą przez poszczególne ministerstwa, prokuratora i pełnomocnika oskarżonej, a także ze względu na podniesiony w toku postępowania zarzut dotyczący statusu, jaki ma w tej sprawie prawnik Ringsted.

Po dokonaniu ogólnej oceny uznaje się za stosowne ustalić wysokości grzywny w kwocie 1 500 000 DKK na podstawie § 59 ust. 4 w związku z § 59 ust. 5 i § 61 Udlændingeloven (ustawy o cudzoziemcach)”.



### C. Prawo Unii

- 8 Właściwymi normami prawa Unii są postanowienia art. 49, 52 i 54 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

### D. Prawo duńskie [OR.5]

- 9 Właściwe przepisy obowiązujące w chwili popełnienia czynu, tj. §§ 13, 14, 59 i 61 Udlændingeloven (ustawy o cudzoziemcach), ujednoliconej ustawą nr 1061 z dnia 18 sierpnia 2010 r., miały następujące brzmienie:

„§ 13 Cudzoziemiec zamierzający podjąć w Danii odpłatną lub nieodpłatną pracę najemną, podjąć działalność gospodarczą na własny rachunek lub rozpocząć świadczenie usług za wynagrodzeniem lub w inny sposób, jest zobowiązany posiadać zezwolenie na pracę. Zezwolenie na pracę jest wymagane także w przypadku zatrudnienia na duńskim statku wodnym lub powietrznym, który, w ramach wykonywania przewozów regularnych lub w inny sposób, regularnie zawija do portów duńskich lub przybywa do duńskich portów lotniczych. W niniejszym przepisie czyni się jednak odesłanie do § 14.

*Ustęp 2.* Minister właściwy do spraw uchodźców, imigracji i integracji określa szczegółowe przepisy dotyczące zakresu, w jakim zezwolenia na pracę są wymagane w przypadku pracy na wodach terytorialnych lub na szelfie kontynentalnym”.

„§ 14 Z wymogu posiadania zezwolenia na pracę zwolnieni są cudzoziemcy należący do następujących kategorii:

- 1) cudzoziemcy będący obywatelami innego państwa nordyckiego w rozumieniu § 1;
- 2) cudzoziemcy, do których zastosowanie mają przepisy prawa Unii w rozumieniu §§ 2 i 6;
- 3) cudzoziemcy posiadający dokument pobytowy zezwalający na pobyt stały;
- 4) cudzoziemcy posiadający dokument pobytowy wydany na podstawie przepisów §§ 7, 8, 9, 9 b, 9 d lub 9 e;
- 5) cudzoziemcy posiadający dokument pobytowy wydany na podstawie przepisów § 9 c ust. 1, jeżeli dokument ten został wydany bezpośrednio w celu przedłużenia ważności dokumentu pobytowego wydanego na podstawie przepisów § 9 b;
- 6) cudzoziemcy posiadający dokument pobytowy wydany na podstawie przepisów § 9 c, jeżeli dokument ten został wydany cudzoziemcowi ubiegającemu się o wydanie dokumentu pobytowego na podstawie przepisów § 7;

- 7) cudzoziemcy posiadający dokument pobytowy wydany na podstawie przepisów § 9 c ust. 1, jeżeli dokument ten został wydany ze względu na więzi rodzinne z osobą mającą miejsce zamieszkania w Danii;
- 8) cudzoziemcy posiadający dokument pobytowy wydany na podstawie przepisów § 9 c ust. 4, jeżeli wykonywana praca jest w sposób naturalny związana z faktem posiadania przez cudzoziemca miejsca zamieszkania w Danii lub wynika z faktu zamieszkiwania przez niego w Danii.

*Ustępow 2.* Minister właściwy do spraw uchodźców, imigracji i integracji może określić inne kategorie cudzoziemców zwolnionych z wymogu posiadania zezwolenia na pracę”.

„§ 59

[...]

*Ustępow 4.* Każdy, kto zatrudnia cudzoziemca bez wymaganego zezwolenia na pracę lub z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu na pracę, podlega karze grzywny lub pozbawienia wolności do lat dwóch.

*Ustępow 5.* Okoliczność, że naruszenia dokonano świadomie lub w wyniku rażącego niedbalstwa; że naruszenie miało przynieść lub przyniosło zainteresowanej osobie lub innym osobom korzyść majątkową lub że cudzoziemiec nie ma prawa pobytu w Danii, jest uznawana za okoliczność obciążającą przy ustalaniu wymiaru kary na podstawie przepisów ust. 5”.

„§ 61 Spółki itp. (osoby prawne) ponoszą odpowiedzialność karną zgodnie z zasadami określonymi w rozdziale 5 kodeksu karnego”.

- 10 W chwili zaistnienia okoliczności, które doprowadziły do wszczęcia ścigania karnego, § 33 bekendtgørelse nr. 270 af 22. marts 2010 om udlændinges adgang her til landet (rozporządzenia nr 270 z dnia 22 marca 2010 r. w sprawie wjazdu cudzoziemców na terytorium Danii; zwanego dalej „rozporządzeniem o cudzoziemcach”), miał następujące brzmienie:

„§ 33 Z wymogu posiadania zezwolenia na pracę zwolnieni są cudzoziemcy należący do następujących kategorii:

[...] [OR. 6]

- 4) personel zatrudniony na duńskich statkach towarowych w ruchu międzynarodowym, które wchodzą do portów duńskich nie więcej niż 25 razy, przy czym wartość tę oblicza się w sposób ciągły w odniesieniu do okresu poprzedniego roku i niezależnie od biegu roku kalendarzowego, jeżeli w tym celu wymagane jest zezwolenie na pracę na podstawie przepisów § 13 ust. 1 i 2 Udlændingeloven (ustawy o cudzoziemcach).

[...].”

- 11 Wynika z tego, że w § 14 ust. 1 Udlændingeloven (ustawy o cudzoziemcach) wymienione zostały kategorie cudzoziemców zwolnionych z wymogu posiadania zezwolenia na pracę na podstawie § 13 ust. 1 Udlændingeloven (ustawy o cudzoziemcach). W chwili zaistnienia okoliczności faktycznych sprawy rzeczony przepis był uzupełniony przepisem § 33 rozporządzenia o cudzoziemcach, w którym także wskazano różne kategorie cudzoziemców zwolnionych z wymogu posiadania zezwolenia na pracę, w tym kategorię określoną w § 33 pkt 4.
- 12 W § 33 pkt 4 rozporządzenia o cudzoziemcach kryterium „regularności”, którym posłużono się w § 13 ust. 1 i 2 Udlændingeloven (ustawy o cudzoziemcach), zostało doprecyzowane w ten sposób, że wskazano w nim, iż zezwolenie na pracę jest wymagane wyłącznie wówczas, gdy statek duński wchodzi do portów duńskich więcej niż 25 razy, przy czym wartość tę należy obliczać w sposób ciągły w odniesieniu do okresu roku wstecz.
- 13 Przepisy §§ 103–104 Søloven (ustawy o żegludze), ostatnio ujednocnionej ustawą nr 1505 z dnia 17 grudnia 2018 r., mają następujące brzmienie:
 

„§ 103 Dla statku znajdującego się we współwłasności wyznacza się armatora sprawującego zarząd.

*Ustęp 2.* Jako armatora sprawującego zarząd można wyznaczyć osobę fizyczną, spółkę akcyjną lub spółkę osobową, o ile taki podmiot spełnia warunki określone odpowiednio w § 1 ust. 2 i § 1 ust. 3.

„§ 104 W stosunkach z osobami trzecimi armator sprawujący zarząd ma legitymację, z uwagi na pełnioną przez siebie funkcję, do dokonywania wszelkich czynności prawnych dokonywanych normalnie przez przedsiębiorstwo żeglugowe. Właściciel sprawujący zarząd może więc zatrudniać i zwalniać kapitana, a także wydawać mu polecenia, zawierać zwykłe umowy ubezpieczenia i otrzymywać środki pieniężne przekazywane przedsiębiorstwu żeglugowemu. Armator sprawujący zarząd nie może, bez szczególnego pełnomocnictwa, sprzedać statku, oddać go w zastaw lub wyczarterować go na okres dłuższy niż rok”.
- 14 Przepisy regulujące funkcjonowanie duńskiego międzynarodowego rejestru statków, obowiązujące w chwili zaistnienia okoliczności, które doprowadziły do wszczęcia ścigania karnego, są zawarte w ustawie nr 273 z dnia 11 kwietnia 1997 r. zmienionej ustawą nr 460 z dnia 31 maja 2000 r., ustawą nr 526 z dnia 7 czerwca 2006 r. i ustawą nr 214 z dnia 24 marca 2009 r. Mają one następujące brzmienie:
 

„§ 10 W układach zbiorowych regulujących kwestie wynagrodzeń i warunków pracy załóg statków wpisanych do niniejszego rejestru w sposób wyraźny wskazuje się, że mają one zastosowanie wyłącznie do tego rodzaju zatrudnienia.



*Ustę 2.* Układy zbiorowe, o których mowa w ust. 1, zawierane przez duńskie związki zawodowe, stosuje się wyłącznie do osób mających miejsce zamieszkania w Danii [OR. 7] oraz do osób, które, w świetle prawa Unii lub innych zaciągniętych zobowiązań międzynarodowych, mają być traktowane tak samo jak osoby uważane za mające miejsce zamieszkania w Danii.

*Ustę 3.* Układy zbiorowe, o których mowa w ust. 1, zawierane przez zagraniczne związki zawodowe stosuje się wyłącznie do osób będących członkami danego związku zawodowego oraz do osób mających obywatelstwo państwa siedziby związku zawodowego, o ile nie są one członkami innego związku zawodowego, z którym podpisano układ, o którym mowa w ust. 1.

*Ustę 4.* Ustawę o sędzie pracy stosuje się także do spraw, w których stroną jest zagraniczny związek zawodowy”.

- 15 W chwili zaistnienia okoliczności, które doprowadziły do wszczęcia ścigania karnego, zastosowanie miały przepisy wizowe zawarte w rozporządzeniu nr 270 z dnia 22 marca 2010 r. w sprawie wjazdu cudzoziemców na terytorium Danii. Stosowne fragmenty jego §§ 13, 16 i 19 miały następujące brzmienie:

„§ 13 Przed wjazdem paszport lub inny dokument podróży cudzoziemca podlega ostemplowaniu (potwierdzeniu), chyba że dana osoba jest zwolniona z obowiązku wizowego na podstawie § 14”.

„§ 16 Możliwe jest wydanie wizy jednolitej na wszystkie państwa strefy Schengen, o ile spełnione są następujące warunki:

- 1) dana osoba posiada ważny paszport lub inny dokument podróży zezwalający na podróż do Danii i innych państw strefy Schengen. Jeżeli paszport jest ważny na podróż tylko do jednego państwa strefy Schengen lub do większej ich liczby, ważność wizy ogranicza się do takiego państwa lub takich państw. Nie jest konieczne wskazywanie, w paszporcie lub w innym dokumencie, że paszport nie jest ważny na powrót do państwa wydającego;
- 2) dana osoba musi posiadać wystarczające środki utrzymania odpowiednie do długości planowanego pobytu w państwach strefy Schengen oraz środki pozwalające na powrót do państwa pochodzenia lub zamieszkania lub na podróż do państwa trzeciego, co do którego istnieje pewność, że udzieli takiej osobie pozwolenia na wjazd, albo być w stanie zgodnie z prawem uzyskać takie środki;
- 3) dana osoba, o ile nie istnieją żadne szczególne powody przemawiające przeciwko takiemu obowiązkowi, posiada ubezpieczenie podróżne na pokrycie wszelkich wydatków, które mogą powstać w okresie planowanego pobytu w związku z potrzebą powrotu z przyczyn zdrowotnych, pilnymi względami natury medycznej, nagłą koniecznością leczenia szpitalnego lub śmiercią. Ubezpieczenie podróżne ma obejmować wszystkie państwa strefy Schengen oraz cały okres planowanego pobytu lub tranzytu. Minimalna

suma ubezpieczenia wynosi 30 000 EUR. Jeżeli złożono wniosek o wydanie wizy zezwalającej na więcej niż dwa wjazdy do państw strefy Schengen, ubezpieczenie podróżne obejmuje wyłącznie okres pierwszego planowanego wjazdu i planowanego pobytu w państwach strefy Schengen. W takim przypadku dana osoba podpisuje oświadczenie stanowiące część wniosku o wydanie wizy, w którym potwierdza, że jest świadoma konieczności posiadania ubezpieczenia podróżnego w momencie kolejnego wjazdu do państw strefy Schengen i pobytu w tych państwach.

[...]”.

„§ 19 [...]

[...] [OR. 8]

*Ustę 5.* Ministerstwo ds. cudzoziemców może udzielić zezwolenia na ponowny wjazd cudzoziemcowi mającemu legalny pobyt w Danii.

*Ustę 6.* Na mocy upoważnienia wydanego przez ministerstwo ds. cudzoziemców policja może, w szczególności w momencie przekraczania granicy, wydać wizę jednokrotnego wjazdu na pobyt nieprzekraczający 15 dni lub wizę tranzytową na podstawie przepisów ust. 4 pkt 1. Przepisy ust. 4 pkt 2 i 3 stosuje się odpowiednio. Wizy, o której mowa w ust. 1, nie wydaje się wówczas, gdy cudzoziemiec jest osobą, której dotyczy wpis w Systemie Informacyjnym Schengen lub która jest objęta zakazem wjazdu na terytorium Danii. Na mocy upoważnienia wydanego przez ministerstwo ds. cudzoziemców policja może, w szczególnych przypadkach, wydać zezwolenie na ponowny wjazd na podstawie przepisów ust. 5”.

- 16 Zasady dotyczące wydawania wiz marynarzom są określone w §§ 10 i 11 okólnika nr 70 z dnia 10 sierpnia 2010 r. w sprawie wydawania wiz na granicy marynarzom w tranzycie podlegającym obowiązkowi wizowemu. Stosowne fragmenty tych uregulowań mają następujące brzmienie:

„§ 10 W przypadku zejścia przez marynarza na ląd z pokładu statku, który wszedł do portu duńskiego lub który ma wejść do portu duńskiego, w celu przekroczenia zewnętrznej granicy strefy Schengen, stosuje się opisaną poniżej procedurę, jeżeli takiemu marynarzowi ma w chwili zejścia na ląd zostać wydana wiza.

- 1) Przedsiębiorstwo żeglugowe lub agent informuje organ policji w okręgu policyjnym, w którym znajduje się port zawinięcia, że marynarz podlegający obowiązkowi wizowemu ma zejść na ląd w porcie zawinięcia, a następnie przekroczyć zewnętrzną granicę strefy Schengen. [...]
- 2) Organ policji w okręgu policyjnym, w którym znajduje się port zawinięcia, weryfikuje, na ile to możliwe i możliwie jak najszybciej, prawidłowość informacji przekazanych przez przedsiębiorstwo żeglugowe lub przez agenta, a także sprawdza, czy spełnione są przesłanki wskazane w ust. 5.

W ramach tego dochodzenia organ policji kontroluje trasę podróży marynarza w obrębie strefy Schengen.

[...]”.

„§ 11 W przypadku zejścia przez marynarza na ląd z pokładu statku, który wszedł do portu duńskiego lub który ma wejść do portu duńskiego, w celu wejścia przez niego na pokład innego statku w innym porcie w strefie Schengen, stosuje się opisaną poniżej procedurę, jeżeli takiemu marynarzowi ma w chwili zejścia na ląd zostać wydana wiza.

- 1) Przedsiębiorstwo żeglugowe lub agent informuje organ policji w okręgu policyjnym, [w którym znajduje się port zawinięcia, że marynarz podlegający obowiązkowi wizowemu ma zejść na ląd w porcie zawinięcia] w celu wejścia na pokład innego statku w innym porcie w strefie Schengen. [...]
- 2) Organ policji w okręgu policyjnym, w którym znajduje się port zawinięcia, weryfikuje, na ile to możliwe i możliwie jak najszybciej, prawidłowość informacji przekazanych przez przedsiębiorstwo żeglugowe lub przez agenta, a także sprawdza, czy spełnione są przesłanki wskazane w ust. 5. W ramach tego dochodzenia organ policji kontroluje trasę podróży marynarza w obrębie strefy Schengen.
- 3) Organ policji w okręgu policyjnym, w którym znajduje się port zawinięcia, zwraca się, telefonicznie, faksem, pocztą elektroniczną lub przy użyciu innych środków, do służb odpowiedzialnych za kontrolę graniczną w porcie, w którym marynarz ma wejść na pokład innego statku, o zweryfikowanie, czy statek, na którego pokład ma wejść ten marynarz, wszedł do portu lub ma wejść do portu. Informacje o numerach faksu oraz inne dane kontaktowe organu odpowiedzialnego za kontrolę graniczną na granicach zewnętrznych strefy Schengen są dostępne w policyjnej sieci intranet i na bieżąco uaktualniane.

[...]” [OR. 9]

## **E. Wątpliwości dotyczące prawa Unii i argumentacja stron**

### **Wątpliwości dotyczące prawa Unii**

- 17 Zgodnie z art. 49 akapit pierwszy TFUE zakazane jest ograniczanie swobody przedsiębiorczości obywateli jednego państwa członkowskiego na terytorium innego państwa członkowskiego (przypadek głównego ośrodka przedsiębiorczości). Zakaz ten obejmuje również ograniczenia w tworzeniu agencji, oddziałów lub filii przez obywateli danego państwa członkowskiego, ustanowionych na terytorium innego państwa członkowskiego (przypadek

wtórny ośrodek przedsiębiorczości). Zgodnie z art. 49 akapit drugi TFUE swoboda przedsiębiorczości obejmuje – z zastrzeżeniem postanowień dotyczących swobodnego przepływu kapitału – dostęp do działalności na własny rachunek oraz możliwość jej wykonywania, jak również prawo tworzenia przedsiębiorstw i zarządzania nimi, co dotyczy zwłaszcza spółek w rozumieniu art. 54 akapit drugi, na tych samych warunkach, co określone przez ustawodawstwo państwa położenia przedsiębiorstwa dla jego własnych obywateli (zob. np. wyroki: z dnia 9 marca 1999 r., Centros, C-212/97, EU:C:1999:126, pkt 19; z dnia 14 grudnia 2006 r., Denkvit Internationaal i Denkvit France, C-170/05, EU:C:2006:783, pkt 20).

- 18 Zgodnie z art. 54 akapit pierwszy TFUE ze swobody przedsiębiorczości korzystają spółki założone zgodnie z ustawodawstwem państwa członkowskiego, które mają swoją statutową siedzibę, zarząd lub główne przedsiębiorstwo wewnątrz Unii.
- 19 Na potrzeby stosowania postanowień rozdziału dotyczącego prawa przedsiębiorczości (i świadczenia usług) spółki takie są traktowane jak osoby fizyczne mające obywatelstwo państwa członkowskiego.
- 20 Spółka objęta zakresem stosowania art. 54 TFUE może więc tworzyć agencje, oddziały lub filie i zakładać inne wtórne ośrodki przedsiębiorczości w innych państwach członkowskich, zaś ani państwo członkowskie pochodzenia, ani przyjmujące państwo członkowskie nie może ograniczać tego przysługującego jej uprawnienia.
- 21 Pojęcie „przedsiębiorczości”, o którym mowa w art. 49 TFUE, nie zostało w bliżej zdefiniowane w traktacie, jednak z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości wynika, że obejmuje ono faktyczne prowadzenie działalności gospodarczej z wykorzystaniem stałego zakładu w innym państwie członkowskim przez czas nieokreślony (zob. np. wyroki: z dnia 22 grudnia 2008 r., Komisja/Austria, C-161/07, EU:C:2008:759, pkt 27; z dnia 25 lipca 1991 r., Factortame i in., C-221/89, EU:C:1991:320, pkt 20). W wyroku w sprawie Factortame i in. Trybunał orzekł ponadto, że rejestracja statku niekoniecznie wiąże się z wykonywaniem prawa przedsiębiorczości w rozumieniu traktatu, w szczególności, gdy statek nie jest wykorzystywany do prowadzenia [OR. 10] działalności gospodarczej lub gdy wniosek o rejestrację został złożony przez osobę, która nie korzysta i nie zamierza korzystać z prawa przedsiębiorczości w danym państwie członkowskim, bądź w jej imieniu. Trybunał Sprawiedliwości zauważył jednak również w tym samym duchu, że jeżeli statek jest wykorzystywany do prowadzenia działalności gospodarczej, która wiąże się z posiadaniem stałego zakładu w danym państwie członkowskim, to rejestracja owego statku związana jest nieuchronnie z korzystaniem ze swobody przedsiębiorczości (zob. wyrok z dnia 25 lipca 1991 r., Factortame i in., C-221/89, EU:C:1991:320, pkt 21–22).

- 22 Strony nie pozostają w sporze co do tego, że wymóg posiadania zezwolenia na pracę przewidziany w § 13 ust. 1 Udlændingeloven (ustawy o cudzoziemcach) w związku z § 33 pkt 4 rozporządzenia o cudzoziemcach może stanowić ograniczenie swobody przedsiębiorczości w rozumieniu art. 49 TFUE.
- 23 Cel polegający na zapewnieniu stabilności rynku pracy, a przez to na uniknięciu zakłóceń na tym rynku, może – co do zasady – uzasadniać ograniczenia swobody przepływu (zob. wyrok z dnia 14 listopada 2018 r., Danieli & C. Officine Meccaniche SpA, C-18/17, EU:C:2018:904).

### **Argumenty Anklagemyndigheden**

- 24 Przepisy zawarte w § 13 ust. 1 Udlændingeloven (ustawy o cudzoziemcach) w związku z § 33 pkt 4 rozporządzenia o cudzoziemcach stanowią niedyskryminacyjne ograniczenie swobody przedsiębiorczości, ponieważ mają na celu zapewnienie stabilności rynku pracy, a przez to uniknięcie zakłóceń na tym rynku.
- 25 Przepisy duńskie są proporcjonalne, tj. właściwe, aby zagwarantować osiągnięcie celu, w jakim zostały ustanowione, a ponadto niewykraczające poza to, co jest niezbędne do jego osiągnięcia. Anklagemyndigheden uważa zatem, że owo ograniczenie swobody przedsiębiorczości jest zgodne z prawem Unii.

### **Argumenty VAS Shipping ApS**

- 26 Wymóg posiadania zezwolenia na pracę nie jest niezbędny dla ochrony nadrzędnego interesu publicznego, w tym również dla osiągnięcia celu polegającego na zapewnieniu stabilności rynku pracy, a przez to – uniknięcia zakłóceń na tym rynku. W związku z tym Sirius Shipping ApS jest zdania, że analizowane w niniejszej sprawie przepisy duńskie są sprzeczne z prawem Unii.
- 27 Nie są one właściwe, aby osiągnąć cel polegający na zapewnieniu stabilności rynku pracy. Wynika to między innymi z tego, że: po pierwsze, owe przepisy nie obejmują swoim zakresem statków zarejestrowanych w rejestrach statków innych państw; po drugie, członkowie załogi muszą w każdym razie mieć zezwolenie na pracę, aby móc wykonywać pracę na terenie portu [**OR. 11**] lub w jakimkolwiek innym miejscu na terytorium lądowym Danii; po trzecie, owe przepisy nie stoją na przeszkodzie temu, aby obywatele państwa trzeciego wchodzili do portu duńskiego więcej niż 25 razy, ponieważ jedynym czynnikiem o charakterze rozstrzygającym jest liczba wejść do portu duńskiego konkretnego statku; po czwarte, duńskie przepisy wizowe w skuteczny sposób pozwalają osiągnąć wspomniany wyżej cel, jakim jest zapewnienie stabilności rynku pracy.
- 28 Z jednej strony przepisy duńskie mają wąski zakres stosowania, zaś z drugiej są bardzo restrykcyjne dla armatorów statków, którzy są zmuszeni do zmiany ich polityki zatrudnienia.



**F Kontekst pytania zadanego w trybie prejudycjalnym przez Østre Landsret (sąd apelacyjny regionu wschodniego, Dania)**

- 29 W szeregu wyroków Trybunał Sprawiedliwości orzekał w przedmiocie czynników, które – w świetle TFUE – należy uwzględnić w ramach analizy proporcjonalności ograniczeń przysługującej pracodawcy swobody doboru pracowników.
- 30 Te rozstrzygnięcia w przeważającej mierze dotyczą jednak kwestii związku z postanowieniami dotyczącymi usług. Dlatego też dotychczasowe orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości nie zawiera wiarygodnych, wytycznych pozwalających dokonać oceny związku analizowanych w niniejszej sprawie przepisów duńskich z art. 49 TFUE, który odnosi się do swobody przedsiębiorczości.
- 31 Z tego względu Østre Landsret (sąd apelacyjny regionu wschodniego, Dania) jest zdania, że wydanie orzeczenia w przedmiocie tego, czy art. 49 TFUE stoi na przeszkodzie przepisom takim jak przepisy duńskie wprowadzające wymóg posiadania zezwolenia na pracę przez obywateli państwa trzeciego pracujących na statkach zarejestrowanych pod banderą Danii i stanowiących własność armatorów będących obywatelami innego państwa członkowskiego Unii, jest niezbędne dla rozstrzygnięcia zawisłej przed nim sprawy.
- 32 Østre Landsret (sąd apelacyjny regionu wschodniego, Dania) postanowił więc zawiesić toczące się przed nim postępowanie odwoławcze w sprawie karnej i skierować do Trybunału Sprawiedliwości, na podstawie art. 267 TFUE, wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.
- 33 Ze względu na powyższe Østre Landsret (sąd apelacyjny regionu wschodniego, Dania) zwraca się do Trybunału Sprawiedliwości o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytanie.

Niniejszym postanawia się, co następuje: **[OR. 12]**

Østre Landsret (sąd apelacyjny regionu wschodniego, Dania) zwraca się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytanie.

Pytanie pierwsze

Czy art. 49 TFUE stoi na przeszkodzie uregulowaniu państwa członkowskiego, które wprowadza wymóg posiadania zezwolenia na pracę przez będących obywatelami państwa trzeciego członków załogi statku zarejestrowanego pod banderą państwa członkowskiego i stanowiącego własność armatora będącego obywatelem innego państwa członkowskiego Unii, z wyjątkiem przypadków, gdy statek ten wchodzi do portów państwa członkowskiego nie więcej niż 25 razy, przy czym wartość tę oblicza się w sposób ciągły w odniesieniu do okresu roku wstecz?

**(Podpisy)**

---

[...]

DOKUMENT ROBOCZY