

Mål C-71/20

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

den 12 februari 2020

Domstol som begär förhandsavgörande:

Østre Landsret (Appellationsdomstolen för region öst, Danmark)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

den 10 februari 2020

Motpart:

Anklagemyndigheden

Klagande:

VAS Shipping ApS

S146600L-JJ

UTDRAG

UR

ØSTRE LANDSRETS DOMBOK

BESLUT

meddelat den 10 februari 2020 av Østre Landsret, Afdeling 20

[utelämnas]

Anklagemyndigheden

mot

VAS Shipping ApS

(f.d. Sirius Shipping ApS)

[utlämnas]

I detta brottmål, som överklagats till Østre Landsret (Appellationsdomstolen för region öst, Danmark), har Landsretten i enlighet med artikel 267 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF) beslutat att begära ett förhandsavgörande från EU-domstolen angående tolkningen av artikel 49 FEUF.

A – Bakgrund

- 1 Målet rör huruvida VAS Shipping ApS (f.d. Sirius Shipping ApS) ska dömas i ett brottmål för överträdelse av 59 § fjärde stycket, jämförd med 59 § femte stycket och 61 § udlændingeloven (utlänningslagen), på grund av att bolaget, i egenskap av huvudredare i ett partrederi, har låtit fartyg anlöpa danska hamnar med utländska anställda, trots att denna personal inte hade arbetstillstånd eller var befriade från att inneha arbetstillstånd.
- 2 Det i Danmark registrerade andelsbolaget VAS Shipping ApS, som är huvudredare (se 103 § søloven (sjölagen)) i fyra partrederier som består av olika svenska aktiebolag (partredarna), står åtalat vid Østre Landsret. Åtalet avser att bolaget mellan den 22 augusti [Orig. s. 2] 2010 och den 22 augusti 2011, genom att mer än 25 gånger ha anlöpt danska hamnar med fyra fartyg som är registrerade i Dansk Internationalt Skibsregister (det danska internationella fartygsregistret, DIS), har sysselsatt arbetstagare från tredjeland (dvs. från länder utanför EU och EES) trots att dessa arbetstagare inte hade arbetstillstånd och inte var befriade från kravet på att inneha ett sådant tillstånd enligt 14 § utlänningslagen.
- 3 VAS Shipping ApS ägs till 100 procent av det svenska bolaget Sirius Rederi AB och är registrerat [utlämnas] i Danmark. Bolaget bildades den 16 mars 2010 och leds av en företagsledare, som är bosatt i Sverige, och tre styrelseledamöter, varav två är bosatta i Danmark. Enligt vad som uppgetts hålls samtliga styrelsemöten i Danmark och samtliga möten i partrederierna har hållits i Danmark, efter det att de fyra fartyg som är relevanta i målet registrerades i DIS.
- 4 De fyra partrederierna som bildats av partredare (aktiebolag) hemmahörande i Sverige har valt att bedriva rederiverksamhet i Danmark, genom att föra in de fyra berörda fartygen i DIS och genom att utse det i Danmark registrerade andelsbolaget VAS Shipping ApS till huvudredare, vilket innebär att detta bolag enligt 104 § sjölagen har en tvingande befogenhet att företa alla rättshandlingar som en rederiverksamhet vanligen medför. De fyra fartygen utgör således ett medel för partrederierna att utöva ekonomisk verksamhet i Danmark, vilket innebär att registreringen i DIS inte kan särskiljas från utövandet av etableringsfriheten; se mål C-221/89, Factortame m.fl.
- 5 VAS Shipping ApS har uppgett att inga matrosar, som är medborgare i tredje land, lämnar fartyget vid något tillfälle under anloppet i dansk hamn och att allt

arbete på land sköts av dansk landbaserad personal, som är anställd vid anloppshamnen.

- 6 De faktiska omständigheterna i målet, såsom om och hur många tredjelandsmedborgare som funnits ombord på de fyra fartygen, hur länge de varit ombord och hur många gånger de aktuella fartygen har anlöpt danska hamnar, är tvistiga.

B Förfarandet [Orig. s. 3]

- 7 Domstolen i Odense meddelade dom i målet i första instans den 4 maj 2018 och dömde VAS Shipping ApS till att betala böter på 1 500 000 danska kr. Domstolen i Odense fann att VAS Shipping ApS hade åsidosatt utlänningslagens bestämmelser och att utlänningslagens bestämmelser innebar en inskränkning av etableringsfriheten (jämför artiklarna 49 och 54 FEUF), men inskränkningen var motiverad av tvingande skäl av allmänintresse och inte gick utöver vad som var nödvändigt. Av skälen i domen från domstolen i Odense framgår följande:

”Vid den i målet aktuella tidpunkten var bestämmelserna i utlänningslagen om fartygs anlopp i Danmark sådana att fartyg med utländsk besättning utan arbetstillstånd fick anlöpa dansk hamn 25 gånger per år från maj 2015, eller 28 gånger per år för det fall tre anlopp skedde på grund av varvsvistelse och enbart på grund av detta. De fyra fartyg som berörs av åtalet sysselsatte utländska medborgare utan arbetstillstånd vid den tidpunkt som åtalet avser. Såsom bestämmelserna tillämpades var det endast fartygens anlopp som var avgörande. För det fall utlänningarna befann sig ombord på fartyget 26 respektive 29 gånger fartyget anlöpte dansk hamn skulle de berörda ha arbetstillstånd. Fartygen skulle således den 26:e respektive den 29:e gången anses som fartyg som blivit en dansk arbetsplats som omfattas av krav på arbetstillstånd.

Sirius Shipping ApS var huvudredare för dessa fyra fartyg och fick mellan den 22 augusti 2010 och den 22 augusti 2011 endast anlöpa dansk hamn 25 gånger, eftersom bolaget hade anställt utländska arbetstagare utan arbetstillstånd på dessa fartyg. Det är utrett att fartygen under denna period anlöpte dansk hamn mer än 25 gånger.

Vittnet Jan Anker har redogjort för AIS-systemet och domstolen har funnit att denna redogörelse stöds av de registreringar som gjorts av fartygen. AIS-systemet måste anses vara finmaskigt och mycket säkrare än Lloyds fartygsregister. För det fall dessa två inte stämmer överens har domstolen funnit att den kan utgå från AIS-systemet för att fastställa fartygets position, även mot bakgrund av att den tilltalade som bevis för motsatsen hade kunnat lägga fram loggböcker eller egna registreringar, vilket inte har skett. Den tilltalade har inte heller visat att det förekommit varvsvistelser bland anloppen, vilket skulle ha kunnat styrkas eller göras sannolikt genom fakturor och loggböcker.

Fartygen har varit registrerade i Danmark och måste anses ha använts av Sirius Shipping ApS och fartygen har varit inflaggade och därmed hemmahörande i Danmark. I detta hänseende hänvisas det till det partrederiavtal som lagts fram avseende fartyget Lotus och som enligt advokat Ringsteds förklaring förmodligen är identiskt med partrederiavtalen för de övriga fartygen. Fartygen ska därför anses ha använts i Danmark och bolaget Sirius Shipping ska anses vara den som har anställt och avlönat de anställda som befunnit sig ombord på dessa fartyg. Det har således funnits fog för att rikta åtalet mot Sirius Shipping ApS, som således är rätt ansvarssubjekt i målet. Bolaget har därför varit skyldigt att följa den danska lagstiftning som var tillämplig på området.

Det har visat sig att det finns olika mindre fel i personallistorna, som förmodligen beror på inmatningen av besättningarnas namn, eftersom dessa förteckningar har varit föremål för mänsklig bearbetning. Det är i huvudsak [Orig. s. 4] utrett att förteckningarna är korrekta och att rederiet därför har åsidosatt tillämpliga bestämmelser på området.

Det får anses ostridigt att utlänningslagens bestämmelser på området och de förordningar m.m. som kan hänföras till lagen utgör en restriktion för utländska bolag som vill etablera sig i Danmark och därför utgör en inskränkning av den fria etableringsrätten (se artiklarna 49 och 54 FEUF). Det framgår av den rättspraxis som utvecklats vid EU-domstolen att inskränkningar av etableringsfriheten, som tillämpas utan någon särbehandling på grund av nationalitet, kan godtas under förutsättning att de är motiverade av tvingande skäl av allmänintresse och är proportionerliga, dvs. att de är ägnade att säkerställa att det eftersträvade målet uppnås och att de inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål. Med hänsyn till att bestämmelserna i utlänningslagen om besättningsmän från tredje land införts i syfte att inte underminera den danska arbetsmarknaden, eftersom filippinsk arbetskraft på grund av lönenivån konkurrerar ut dansk arbetskraft, måste det anses utgöra en inskränkning som är motiverad av tvingande skäl av allmänintresse och proportionerlig och inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål. Kravet på arbetstillstånd är ett effektivt medel som är ägnat att säkerställa stabiliteten på arbetsmarknaden och på så sätt undvika störningar på den nationella arbetsmarknaden. Under dessa omständigheter har domstolen funnit att dessa inskränkningar är tillåtna och att den inte behöver ställa någon tolkningsfråga till EU-domstolen.

Den omständigheten att det åligger Anklagemyndigheten (åklagarmyndigheten) att visa att det är motiverat att inskränka unionsrättens friheter påverkar inte detta med hänsyn till vad som ovan angetts om syftet med dessa inskränkningar.

I förevarande fall finns det försvårande omständigheter att beakta vid fastställandet av straffet. De utländska sjömännen erhåller lägre lön än danska sjömän, det vill säga att det skett en ekonomisk vinst. Det ska beaktas att överträdelsen har begåtts uppsåtligen och att den begåtts med flera fartyg och att de berörda utlänningarna inte har haft rätt att vistas i Danmark. Det råder emellertid en viss osäkerhet i fråga om hur många sjömän som befunnit sig

ombord på fartygen och i vilken utsträckning fartygen har anlöpt dansk hamn. Det ska även beaktas att handläggningstiden varit extremt lång på grund av målets komplexitet och den unionsrättsliga problematiken, förekomsten av kontakter mellan olika myndigheter och åklagarmyndigheten och den tilltalades advokat och, slutligen, frågan om advokat Ringsteds ställning under förfarandet.

Efter en helhetsbedömning fastställs bötesbeloppet skäligen till 1 500 000 danska kronor (se 59 § fjärde och femte styckena och 61 § utlänningslagen).”

C Unionsrätt

- 8 De unionsrättsliga bestämmelser som är relevanta i förevarande fall är artiklarna 49, 52 och 54 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

D. Dansk rätt [Org. s. 5]

- 9 De då gällande relevanta bestämmelserna i 13, 14, 59 och 61 §§ utlänningslagen (konsoliderad lag nr 1061 av den 18 augusti 2010) hade följande lydelse:

”13 § Utlänningar ska ha arbetstillstånd för att kunna ta en avlönad eller oavlönad anställning, för att driva egen näringsverksamhet eller för att mot eller utan ersättning tillhandahålla tjänster i landet. Arbetstillstånd krävs även för arbete på danskt fartyg eller luftfartyg, som inom ramen för reguljär trafik eller i övrigt regelbundet anländer till dansk hamn eller flygplats. I detta sammanhang ska dock 14 § beaktas.

Andra stycket Ministern för flyktingar, invandrare och integration ska fastställa närmare bestämmelser om i vilken utsträckning arbetstillstånd krävs för att arbeta inom territorialhavet eller kontinentalsockeln.”

”14 § Följande utlänningar är undantagna från kravet på arbetstillstånd:

- 1) Utlänningar som är medborgare i ett annat nordiskt land, se 1 §.
- 2) Utlänningar som omfattas av unionslagstiftningen, se 2 och 6 §§.
- 3) Utlänningar med permanent uppehållstillstånd.
- 4) Utlänningar med uppehållstillstånd enligt 7, 8, 9, 9 b, 9 d eller 9 e §§.
- 5) Utlänningar med uppehållstillstånd enligt 9 c § första stycket, när tillståndet har meddelats som en omedelbar förlängning av ett uppehållstillstånd enligt 9 b §.
- 6) Utlänningar med uppehållstillstånd enligt 9 c §, när tillståndet har meddelats en utlänning som har lämnat in en ansökan om uppehållstillstånd enligt 7 §.

- 7) Utlänningar med uppehållstillstånd enligt 9 c § första stycket, när tillståndet har meddelats till följd av en familjeanknytning till en i landet boende person.
- 8) Utlänningar med uppehållstillstånd enligt 9 c § fjärde stycket, när arbetet hänger naturligt samman med utlänningens vistelse i landet på denna grund.

Andra stycket Ministern för flyktingar, invandrare och integration får föreskriva att andra utlänningar ska undantas från kravet på arbetstillstånd.”

”59 §

...

Fjärde stycket Till böter eller fängelse i upp till 2 år döms den som anställer en utlänning utan erforderligt arbetstillstånd eller i strid med villkoren för ett arbetstillstånd.

Femte stycket Vid beräkningen av det straff som avses i femte stycket ska det utgöra en försvårande omständighet att brottet har begåtts uppsåtligen eller av grov oaktsamhet, att den berörda personen eller någon annan genom brottet har erhållit eller haft för avsikt att erhålla en ekonomisk fördel eller att utlänningen inte har rätt att vistas i landet.”

”61 § Bolag m.fl. (juridiska personer) kan åläggas straffansvar enligt bestämmelserna i 5 kap. i strafflagen.”

- 10 Vid den tidpunkt då de faktiska omständigheter som låg till grund för åtalet inträffade föreskrevs följande i artikel 33 § udlændingebekendtgørelsen (förordning nr 270 av den 22 mars 2010 om utlänningars inresa i landet) (utlänningsförordningen):

”33 § Följande utlänningar är undantagna från kravet på arbetstillstånd:

... [Orig. s. 6]

- 4) Personalen på danska lastfartyg i internationell trafik, som anlöper dansk hamn högst 25 gånger, löpande räknat ett år bakåt i tiden oberoende av kalenderåret, för det fall det krävs arbetstillstånd för detta enligt 13 § första stycket, punkt 2, utlänningslagen.

...”

- 11 Såsom angetts innehåller 14 § första stycket utlänningslagen en uppräknning av grupper av utlänningar som är undantagna från kravet på arbetstillstånd enligt 13 § första stycket. Bestämmelsen kompletterades vid tidpunkten för gärningen av 33 § utlänningsförordningen, i vilken det också anges olika grupper av utlänningar som är undantagna från kravet på arbetstillstånd, bland annat den grupp som anges i 33 § punkt 4.

12 I 33 § punkt 4 utlänningsförordningen konkretiseras kriteriet ”regelbundet” i 13 § första stycket, punkt 2, utlänningslagen på så sätt att arbetstillstånd endast krävs om det danska fartyget anlöper en dansk hamn mer än 25 gånger under ett år, som löpande räknas ett år bakåt i tiden.

13 103–104 §§ søloven (senast konsoliderad lag nr 1505 av den 17 december 2018) (sjölagen) har följande lydelse:

”103 § För ett fartyg som ägs av partredare ska det väljas en huvudredare.

Andra stycket En person, ett aktiebolag eller ett ansvarigt bolag som uppfyller villkoren i 1 § andra stycket, punkterna 1 och 3, kan väljas till huvudredare.”

”104 § I förhållande till tredje man har huvudredaren, på grund av sin ställning, rätt att företa alla rättshandlingar som en rederiverksamhet vanligen medför. Denne kan således anställa och säga upp befälhavaren och lämna instruktioner till denne, teckna vanliga försäkringar och ta emot medel som betalats till rederiet. Huvudredaren får inte utan särskilt bemyndigande överlåta fartyget eller upplåta panträtt i det eller bortfrakta det för en längre tid än ett år.”

14 De regler som gällde för Dansk Internationalt Skibsregister (det danska internationella fartygsregistret) vid den tidpunkt då de faktiska omständigheter som låg till grund för åtalet inträffade framgick av lovbekendtgørelse nr. 273 af 11. april 1997 som ændret ved lov nr. 460 af 31. maj 2000, lov nr. 526 af 7. juni 2006 og lov nr. 214 af 24. marts 2009 (konsoliderad lag nr 273 av den 11 april 1997, ändrad genom lag nr 460 av den 31 maj 2000, lag nr 526 av den 7 juni 2006 och lag nr 214 av den 24 mars 2009) och har följande lydelse:

”10 § I kollektivavtal om löner och arbetsförhållanden för anställda ombord på fartyg i detta register ska det uttryckligen anges att de endast är tillämpliga på en sådan anställning.

Andra stycket Sådana kollektivavtal som avses i första stycket, som ingåtts av en dansk fackförening, kan endast tillämpas på personer som är bosatta i Danmark [Orig. s. 7] eller som enligt unionsrätten eller andra ingångna internationella åtaganden ska likställas med personer som anses vara bosatta i Danmark.

Tredje stycket Sådana kollektivavtal som avses i punkt 1, som ingåtts av en utländsk fackförening, kan endast tillämpas på personer som är medlemmar i denna förening eller på personer som är medborgare i det land där fackföreningen är hemmahörande, förutsatt att de inte är medlemmar i någon annan förening med vilken det ingåtts ett sådant avtal som avses i första stycket.

Fjärde stycket Lagen om arbetsrätt är även tillämplig på tvister i vilka en utländsk fackförening är part.”

15 Vid den tidpunkt då de faktiska omständigheter som låg till grund för åtalet inträffade fanns bestämmelserna om visering i bekendtgørelse nr. 270 af 22. marts

2010 om utländinges adgang hertil landet (förordning nr 270 av den 22 mars 2010 om utlänningars inresa i landet) (utlänningsförordningen): Av 13, 16 och 19 §§ utlänningsförordningen framgick följande:

”13 § Utlänningar ska se till att deras pass eller annan resehandling är stämplad (viserad) innan inresan, såvida de inte är undantagna från viseringskravet enligt 14 §.”

”16 § En enhetlig visering som gäller för samtliga Schengenländer kan endast utfärdas om följande villkor är uppfyllda:

- 1) Vederbörande ska inneha ett giltigt pass eller en annan resehandling som ger rätt att resa in i Danmark och övriga Schengenländer. Om passet endast är giltigt för resa till en eller flera Schengenländer, ska viseringens giltighet begränsas till denna eller dessa stater. Det får inte i passet eller på någon annat sätt anges att passet inte är giltigt för återresa till det utfärdande landet.
- 2) Vederbörande ska ha de medel som behövs för att försörja sig under den planerade vistelsen i Schengenländerna och för att återvända till ursprungslandet eller bosättningslandet eller för genomresan till ett tredjeland där hans eller hennes inresa är garanterad, eller ha möjlighet att själv på laglig väg kunna anskaffa sådana medel.
- 3) Vederbörande ska, om inte särskilda skäl talar för motsatsen, täckas av en reseförsäkring som täcker eventuella kostnader för återsändande av hälsoskäl eller dödsfall, akut läkarvård och akutvård på sjukhus under den planerade vistelsen. Reseförsäkringen ska omfatta samtliga Schengenländer och hela den planerade vistelsen eller den planerade transiteringen. Försäkringen ska täcka ett belopp om minst 30 000 euro. Om visering har sökts för mer än två inresor till Schengenländerna, behöver reseförsäkringen endast omfatta perioden för den första planerade inresan och vistelsen i Schengenländerna. I sådana fall ska den berörda personen underteckna den förklaring som finns i formuläret för ansökan om visering om att vederbörande har kännedom om att det är nödvändigt att ha en reseförsäkring vid en framtida inresa till och vistelse i Schengenländerna.

...”

19 § ...

... [Orig. s. 8]

Femte stycket Utlänningsstyrelsen kan bevilja återresetillstånd till en utlänning som lagligen vistas i Danmark.

Sjätte stycket Polisen kan efter bemyndigande från Utlänningsstyrelsen i särskilda fall utfärda visering vid gränsen för upp till 15 dagars vistelse med en inresa eller visering för transitering enligt fjärde stycket led 1. Fjärde stycket leden 2 och 3 ska

gälla i tillämpliga delar. Visering enligt led 1 får inte utfärdas om utlänningen är registrerad i Schengens informationssystem som oönskad eller har inreseförbud till Danmark. Polisen kan efter bemyndigande från Utlänningsstyrelsen i särskilda fall bevilja återresetillstånd enligt femte stycket.”

- 16 I 10 och 11 §§ i cirkulære nr. 70 af 10. august 2010 om udstedelse af visum ved grænsen til visumpligtige sømænd i transit (cirkulær nr 70 av den 10 augusti 2010 om utfärdande av visering vid gränsen för sjömän i transit vilka omfattas av viseringstvång) anges reglerna för utfärdande av visering till sjömän. Bestämmelserna har följande lydelse.

”10 § Om en sjöman ska avmönstra ett fartyg, som har anlöpt en dansk hamn eller som ska anlöpa en dansk hamn, i syfte att därefter resa över en yttre gräns inom Schengenområdet, ska följande förfarande iakttas, om sjömannen behöver få en visering utfärdad vid avmönstringen:

- 1) Rederiet eller mäklaren ska underrätta polisen i den region där anloppshamnen är belägen om att den sjöman, för vilken viseringstvång gäller, ska avmönstra i anloppshamnen och därefter resa över en yttre gräns inom Schengenområdet. ...
- 2) Polisen i den region där anloppshamnen är belägen ska snarast möjligt och i den mån det är möjligt kontrollera om de uppgifter som lämnats av rederiet eller mäklaren är korrekta och om de villkor som följer av 5 § är uppfyllda. Som ett led i denna utredning ska polisen kontrollera sjömannens resrutt inom Schengenområdet.

...”

”11 § Om en sjöman ska avmönstra ett fartyg, som har anlöpt en dansk hamn eller som ska anlöpa en dansk hamn, och därefter påmönstra ett annat fartyg i en annan hamn inom Schengenområdet, ska följande förfarande iakttas, om sjömannen behöver få en visering utfärdad vid avmönstringen:

- 1) Rederiet eller mäklaren ska underrätta polisen i den region där anloppshamnen är belägen om att den sjöman, för vilken viseringstvång gäller, ska avmönstra i anloppshamnen för att därefter påmönstra ett annat fartyg i en annan hamn inom Schengenområdet. ...
- 2) Polisen i den region där anloppshamnen är belägen ska snarast möjligt och i den mån det är möjligt kontrollera om de uppgifter som lämnats av rederiet eller mäklaren är korrekta och om de villkor som följer av 5 § är uppfyllda. Som ett led i denna utredning ska polisen kontrollera sjömannens resrutt inom Schengenområdet.
- 3) Polisen i den region där anloppshamnen är belägen ska per telefon eller fax, e-postmeddelande eller på annat sätt kontakta gränskontrollmyndigheten i den hamn där sjömannen ska påmönstra det andra fartyget och begära att

denna myndighet kontrollerar att det fartyg som sjömannen ska påmönstra har anlöpt eller ska anlöpa. Uppgifter om faxnummer och andra kontaktuppgifter till gränskontrollmyndigheterna vid Schengenområdets yttre gränser finns tillgängliga på polisens intranät och uppdateras löpande.

...” [Orig. s. 9]

E. Frågor om unionsrätten och parternas argument

Frågor om unionsrätten

- 17 Enligt artikel 49.1 FEUF ska inskränkningar för medborgare i en medlemsstat att fritt etablera sig på en annan medlemsstats territorium (primär etablering) förbjudas. Detta förbud ska även omfatta inskränkningar för medborgare i en medlemsstat som är etablerad i någon medlemsstat att upprätta kontor, filialer eller dotterbolag (sekundär etablering). Enligt artikel 49.2 ska etableringsfriheten – om inte annat följer av bestämmelserna om fri rörlighet för kapital – innefatta rätt att starta och utöva verksamhet som egenföretagare samt rätt att bilda och driva företag, särskilt bolag som de definieras i artikel 54, på de villkor som etableringslandets lagstiftning föreskriver för egna medborgare; se exempelvis domarna i mål C-212/97, Centros, punkt 19, och i mål C-170/05, Denkavit Internationaal och Denkavit France, punkt 20.
- 18 Etableringsfriheten omfattar enligt artikel 54 första stycket FEUF bolag (i) som bildats i överensstämmelse med en medlemsstats lagstiftning och (ii) som har sitt säte, sitt huvudkontor eller sin huvudsakliga verksamhet inom unionen.
- 19 Nämnade bolag ska vid tillämpningen av bestämmelserna i kapitlet om etablering (och tillhandahållande av tjänster) likställas med fysiska personer som är medborgare i medlemsstaterna.
- 20 Ett bolag som avses i artikel 54 FEUF kan således upprätta kontor, filialer eller dotterbolag eller bedriva andra former av sekundär etablering i andra medlemsstater, utan att vare sig ursprungsstaten eller värdstaten kan begränsa denna möjlighet.
- 21 Begreppet ”etablering” i den mening som avses i artikel 49 FEUF definieras inte närmare i fördraget, men enligt domstolens praxis omfattar det ett faktiskt utövande av en ekonomisk verksamhet genom ett fast driftställe i en annan medlemsstat under obestämd tid (jämför till exempel domarna i mål C-161/07, kommissionen mot Österrike, punkt 27, och i mål C-221/89, Factortame m.fl., punkt 20). I den sistnämnda domen uttalade EU-domstolen vidare att registrering av ett fartyg inte nödvändigtvis innebär en etablering i den mening som avses i fördraget, särskilt inte när fartyget inte används för att utöva [Orig. s. 10] en ekonomisk verksamhet eller när ansökan om registrering görs av en person, eller för en persons räkning, som inte är etablerad i den berörda medlemsstaten och

som inte har för avsikt att etablera sig där. EU-domstolen fortsatte emellertid med att påpeka att det, när fartyget är ett medel för att utöva en ekonomisk verksamhet som omfattar ett fast driftställe i den berörda medlemsstaten, inte är möjligt att särskilja dess registrering från utövandet av etableringsfriheten (se domen i mål C-221/89, Factortame m.fl., punkterna 21–22).

- 22 Parterna i målet har inte bestritt att kravet på arbetstillstånd i 13 § första stycket utlänningslagen, jämförd med 33 § punkt 4 utlänningsförordningen, kan utgöra en inskränkning av etableringsfriheten i den mening som avses i artikel 49 FEUF.
- 23 Strävan att säkerställa stabiliteten på arbetsmarknaden och på så sätt undvika störningar kan i princip motivera inskränkningar i den fria rörligheten; se domen av den 14 november 2018 i mål C-18/17, Danieli & C. Officine Meccaniche SpA.

Anklagemyndighetens argumentation

- 24 Bestämmelserna i 13 § första stycket utlänningslagen och 33 § punkt 4 utlänningsförordningen utgör en icke-diskriminerande inskränkning av etableringsfriheten, eftersom bestämmelserna svarar mot önskan att säkerställa stabiliteten på arbetsmarknaden och på så sätt undvika störningar.
- 25 Den danska lagstiftningen är proportionerlig, det vill säga ägnad att säkerställa att det eftersträvade målet uppnås, och den går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål. Anklagemyndigheten anser således att inskränkningen av etableringsfriheten är förenlig med unionsrätten.

VAS Shipping ApS:s argumentation

- 26 Kravet på arbetstillstånd är inte nödvändigt för att uppnå ett tvingande skäl av allmänintresse, såsom att säkerställa stabiliteten på arbetsmarknaden och på så sätt undvika störningar av arbetsmarknaden. Sirius Shipping ApS anser således att den danska lagstiftning som är aktuell i förevarande fall strider mot unionsrätten.
- 27 Bestämmelserna är inte ägnade att säkerställa stabiliteten på arbetsmarknaden. Detta beror bland annat på 1) att bestämmelserna inte omfattar fartyg som är registrerade i andra länders fartygsregister, 2) att besättningen under alla omständigheter ska ha arbetstillstånd för att arbeta inom hamn[Orig. s. 11]området eller annars på danskt landterritorium, 3) att bestämmelserna inte hindrar att tredjelandsmedborgare anlöper en dansk hamn mer än 25 gånger, eftersom det enda avgörande är hur ofta det aktuella fartyget anlöper en dansk hamn, och 4) att de danska viseringsreglerna i tillräcklig utsträckning tillvaratar det återopade hänsynet till arbetsmarknadens stabilitet.
- 28 De danska bestämmelserna har å ena sidan ett snävt tillämpningsområde och är å andra sidan mycket ingripande för de redare som är tvungna att ändra sin anställningspolitik.

F. Bakgrunden till Østre Landsrets fråga

- 29 EU-domstolen har i ett antal domar uttalat sig om vilka omständigheter som enligt bestämmelserna i FEUF ska beaktas vid bedömningen av huruvida inskränkningar av en arbetsgivares rätt att fritt välja sina arbetstagare är proportionerliga.
- 30 Denna praxis avser emellertid särskilt reglerna om tillhandahållande av tjänster. Mot denna bakgrund ger EU-domstolens tidigare avgöranden inte något säkert stöd för hur förhållandet mellan den aktuella danska lagstiftningen och artikel 49 FEUF om etableringsrätten bör bedömas.
- 31 Østre Landsret anser följaktligen att det är nödvändigt att ta ställning till frågan huruvida artikel 49 FEUF utgör hinder för sådana bestämmelser som de danska bestämmelserna om krav på arbetstillstånd för tredjelandsmedborgare som arbetar på fartyg som seglar under dansk flagg och ägs av fartygsredare som är medborgare i en annan unionsmedlemsstat, för att nämnda domstol ska kunna avgöra förevarande mål.
- 32 Landsretten har mot denna bakgrund beslutat att vilandeförklara det överklagade målet för att begära förhandsavgörande från EU-domstolen med stöd av artikel 267 FEUF.
- 33 Mot denna bakgrund har EU-domstolen ombetts att besvara nedanstående fråga.

Østre Landsrets beslut: [Orig. s. 12]

Østre Landsret begär att EU-domstolen ska besvara följande fråga:

Fråga 1

Utgör artikel 49 FEUF hinder för en medlemsstats lagstiftning, enligt vilken tredjelandsmedborgare som ingår i besättningen på ett fartyg som seglar under medlemsstatens flagg och ägs av en skeppsredare som är medborgare i en annan unionsmedlemsstat, måste ha arbetstillstånd, såvida inte fartyget anlöper medlemsstatens hamnar högst 25 gånger under ett år löpande räknat bakåt i tiden?

(Underskrifter)

[utelämnas]