Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (velkého senátu)

8. července 2014*

„Námořní doprava — Volný pohyb služeb — Nařízení (EHS) č. 4055/86 — Použitelnost na dopravu ze států, jež jsou smluvní stranou Dohody o Evropském hospodářském prostoru (EHP), nebo do těchto států, kterou provádí plavidla plující pod vlajkou třetí země — Protestní akce odborů vedené v přístavech takového státu ve prospěch státních příslušníků třetích zemí, kteří jsou na těchto plavidlech zaměstnáni — Neexistence vlivu státní příslušnosti těchto pracovníků a plavidel na použitelnost unijního práva“

Ve věci C-83/13,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Arbetsdomstolen (Švédsko) ze dne 14. února 2013, došlým Soudnímu dvoru dne 19. února 2013, v řízeních

Fonnship A/S

proti

Svenska Transportarbetareförbundet,

Facket för Service och Kommunikation (SEKO),

a

Svenska Transportarbetareförbundet

proti

Fonnship A/S,

SOUDNÍ DVŮR (velký senát),

ve složení V. Skouris, předseda, K. Lenaerts, místopředseda, A. Tizzano, M. Ilešič (zpravodaj), T. von Danwitz, C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça, předsedové senátů, J. Malenovský, E. Levits, A. Ó Caoimh, A. Arabadžev, A. Prechal a E. Jarašiūnas, soudci,

generální advokát: P. Mengozzi,

vedoucí soudní kanceláře: C. Strömholm, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 28. ledna 2014,

* Jednací jazyk: švédština.

s ohledem na vyjádření předložená:

— za Fonnship A/S L. Bomanem, advokat,

— za Svenska Transportarbetareförbundet a Facket för Service och Kommunikation (SEKO) I. Otken Erikssonem, advokat,

— za švédskou vládu A. Falk a U. Persson, jako zmocněnkyněmi,

— za řeckou vládu S. Chala a E.-M. Mamouna, jako zmocněnkyněmi,

— za Evropskou komisi J. Enegrenem, L. Nicolae a H. Tserepa-Lacombe, jako zmocněnci,

— za Kontrolní úřad ESVO X. Lewisem a M. Moustakali, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 1. dubna 2014,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článku 1 nařízení Rady (EHS) č. 4055/86 ze dne 22. prosince 1986 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi (Úř. věst. L 378, s. 1, Zvl. vyd. 06/01, s. 174).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi Fonnship A/S (dále jen „Fonnship“), která je společností založenou podle norského práva, na jedné straně a Svenska Transportarbetareförbundet (švédská federace dopravních dělníků, dále jen „ST“) a Facket för Service och Kommunikation (odborová organizace zaměstnanců v odvětví služeb a komunikací, dále jen „SEKO“), které jsou dvěma odborovými organizacemi založenými podle švédského práva, na straně druhé a v rámci sporu mezi ST a Fonnship, jež se týkají protestních akcí odborů, které údajně narušily poskytování služeb prostřednictvím plavidla vlastněného společností Fonnship a plujícího pod panamskou vlajkou.

Právní rámec

Dohoda o Evropském hospodářském prostoru

3 Článek 7 Dohody o Evropském hospodářském prostoru ze dne 2. května 1992 (Úř. věst. 1994, L 1, s. 3, dále jen „Dohoda o EHP“) uvádí:

„Akty, na které se odkazuje nebo které jsou obsaženy v přílohách této dohody […], jsou pro smluvní strany závazné a jsou nebo musí být učiněny součástí jejich vnitřního právního řádu tímto způsobem:

a) akt odpovídající nařízení EHS je převzat jako takový do vnitřního právního řádu smluvních stran;

[…]“

4 Článek 47 Dohody o EHP uvádí:

„1. Články 48 až 52 se vztahují na železniční a silniční dopravu a na vnitrozemskou vodní dopravu.

2. Zvláštní ustanovení pro všechny druhy dopravy jsou uvedena v příloze XIII.“

5 Příloha XIII Dohody o EHP obsahuje nařízení č. 4055/86 ve svém oddíle V, nadepsaném „Námořní doprava“.

Nařízení č. 4055/86

6 Sedmý, osmý a devátý bod odůvodnění nařízení č. 4055/86 uvádí, že se nemá bránit „[…] provozování liniové plavby mimo konference, pokud je zachovávána zásada korektní hospodářské soutěže na obchodním základě […]“, že „[…] členské státy potvrzují svůj závazek vytvořit plně konkurenční prostředí jako základní rys pro nákladní plavby […]“ a že „[…] vlastníci lodí Společenství čelí rostoucí měrou novým omezením ze strany třetích zemí […]“.

7 Dvanáctý bod odůvodnění daného nařízení uvádí, že „[…] struktura odvětví námořní dopravy Společenství je taková, že je vhodné, aby se ustanovení tohoto nařízení vztahovala i na státní příslušníky členských států usazené mimo Společenství a na společnosti námořní dopravy usazené mimo Společenství, kontrolované státními příslušníky členského státu, jestliže jsou jejich lodi zapsány v tomto členském státě v souladu s jeho právními předpisy“.

8 Článek 1 odst. 1 až 3 téhož nařízení uvádí:

„1. Volný pohyb služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi se vztahuje na státní příslušníky členských států, kteří jsou usazeni v jiném členském státě než je stát osoby, pro kterou je služba určena.

2. Toto nařízení se vztahuje rovněž na státní příslušníky členských států usazené mimo Společenství a na společnosti námořní dopravy usazené mimo Společenství kontrolované státními příslušníky členského státu, pokud jsou jejich plavidla zapsána v daném členském státě v souladu s jeho právními předpisy.

3. Na záležitosti upravované tímto nařízením se použijí články 55 až 58 […] Smlouvy [o EHS] [později článek 55 Smlouvy o ES, který se stal následně článkem 45 ES, články 56 a 57 Smlouvy o ES, které se po změně staly články 46 ES a 47 ES, a článek 58 Smlouvy o ES, který se stal následně článkem 48 ES].“

Švédské právo

9 Švédská ústava zaručuje právo na protestní akce odborů s výhradou omezení stanovených zákonem.

10 Zákon (1976:580) o účasti zaměstnanců na rozhodování [lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet] ze dne 10. června 1976 stanoví pravidla použitelná v oblasti práva na sdružování a na vyjednávání, kolektivních smluv, mediace v kolektivních pracovních sporech, jakož i povinnost sociálního míru a obsahuje ustanovení omezující právo na protestní akce odborů.

Spor v původním řízení a předběžná otázka

11 Fonnship je společnost založená podle norského práva, která má své sídlo ve Fonnes (Norsko). V období rozhodném z hlediska sporů v původním řízení, tedy v období od roku 2001 do roku 2003, byla vlastníkem plavidla *M/S Sava Star* (dále jen „*Sava Star*“).

12 Toto plavidlo je plavidlem s hromadným nákladem, které se během uvedeného období plavilo především mezi státy, jež jsou smluvními stranami Dohody o EHP. Bylo zapsáno v námořním rejstříku Panamy, a plulo tedy pod panamskou vlajkou. Jeho posádku tvořili čtyři důstojníci polské státní příslušnosti a dva námořníci ruské státní příslušnosti. Fonnship byla zaměstnavatelem této posádky.

13 Podle společnosti Fonnship byly mzdy uvedených členů posádky upraveny v kolektivní smlouvě, kterou uzavřela s ruskou odborovou organizací, jež se v anglickém překladu jmenuje „Murmansk Area Committee of Seamen's Union". Tyto mzdy, které činily přibližně 550 amerických dolarů (USD) za měsíc pro námořníky, byly podle téže společnosti stejné jako mzdy doporučené International Transport Workers' Federation (Mezinárodní federace pracovníků v dopravě), či dokonce vyšší.

14 ST však měla za to, že mzdy posádky *Sava Star* nejsou spravedlivé, a dne 26. října 2001, když toto plavidlo kotvilo v přístavu Holmsund (Švédsko), požadovala, aby společnost Fonnship uzavřela kolektivní smlouvu schválenou International Transport Workers' Federation (smlouva zvaná „Special Agreement"). Poté, co společnost Fonnship tuto žádost odmítla, byly zahájeny protestní akce odborů, které měly mimo jiné zabránit vykládce a nakládce uvedeného plavidla.

15 Dne 29. října 2001 byla mezi Fonnship a ST podepsána kolektivní smlouva ve formě „Special Agreement" (dále jen „smlouva z roku 2001"). Společnost Fonnship zaplatila federaci ST částku 1794 USD v souladu s ustanovením této smlouvy týkajícím se členských příspěvků a příspěvků do fondu solidarity. Kapitán *Sava Star* sepsal protestní dopis a členové posádky podepsali dokument, ve kterém bylo uvedeno, že akce vedené federací ST neschvalují. Plavidlo poté mohlo opustit přístav Holmsund.

16 Dne 29. ledna 2002 podala společnost Fonnship proti federaci ST žalobu k Arbetsdomstolen, kterou se domáhala, aby byla ST uložena povinnost zaplatit jí 1794 USD a nahradit jí ekonomickou újmu způsobenou výše uvedenými protestními akcemi odborů ve výši přibližně 10 000 USD.

17 Dne 8. března 2002 podala ST proti společnosti Fonnship žalobu k Arbetsdomstolen, kterou se domáhala, aby byla této společnosti uložena povinnost nahradit jí škodu ve výši 10 000 USD za porušení smlouvy z roku 2001. ST uvádí, že když plavidlo kotvilo 5. března 2002 v přístavu Reykjavík (Island), společnost Fonnship odmítla v rozporu se smlouvou z roku 2001 předat některé dokumenty osobě zmocněné federací odborových svazů a zakázala této osobě setkat se s posádkou.

18 Dne 18. února 2003 kotvila *Sava Star v* přístavu Köping (Švédsko). K tomuto datu doba platnosti smlouvy z roku 2001 již uplynula. SEKO – stejně jako ST v roce 2001 – požadovala, aby společnost Fonnship podepsala „Special Agreement". Po zahájení protestních akcí odborů byla taková kolektivní smlouva uzavřena dne 19. února 2003 (dále jen „smlouva z roku 2003"). Společnost Fonnship zaplatila odborové organizaci SEKO v souladu se smlouvou z roku 2003 částku 1794 USD z titulu „poplatků za náklady na vyřízení" a příspěvků do fondu solidarity. Členové posádky podepsali protestní dokument. Plavidlo poté mohlo opustit uvedený přístav.

19 Dne 11. března 2003 podala společnost Fonnship proti odborové organizaci SEKO žalobu k Arbetsdomstolen, kterou se domáhala, aby byla této odborové organizaci uložena povinnost zaplatit jí 1794 USD a nahradit jí ekonomickou újmu způsobenou výše uvedenými protestními akcemi odborů ve výši 6 000 eur.

20 Dne 17. června 2003 podala ST proti společnosti Fonnship žalobu k Arbetsdomstolen, kterou se domáhala, aby byla této společnosti uložena povinnost zaplatit jí náhradu škody ve výši přibližně 256 000 USD z důvodu, že po dobu uplatňování smlouvy z roku 2001 neplatila mzdy stanovené v této smlouvě. Tato částka odpovídá rozdílu mezi mzdami, které společnost Fonnship zaplatila posádce, a mzdami stanovenými v této smlouvě.

21 Společnost Fonnship v rámci daných čtyř věcí předložených Arbetsdomstolen tvrdí, že nebyla vázána smlouvami z roku 2001 a 2003 a že ST a SEKO jí musí nahradit škodu, a nikoliv naopak. V tomto ohledu se dovolává neplatnosti obou smluv, a to na základě neexistence souhlasu a existence zneužívajících klauzulí, a dále protiprávnosti protestních akcí odborů, které vedly k podpisu uvedených smluv.

22 Arbetsdomstolen má za to, že otázka oprávněnosti uvedených protestních akcí odborů je rozhodující pro vyřešení sporů v původním řízení a že k zodpovězení této otázky musí rozhodnout, zda je švédské právo v oblasti protestních akcí odborů slučitelné s pravidly unijního práva pro volný pohyb služeb. Avšak vzhledem k tomu, že účastníci řízení se neshodují v otázce, zda mohou být tato pravidla relevantní v takové situaci, jako je situace uvedených sporů, kdy dotčené plavidlo pluje pod panamskou vlajkou, je třeba podle Arbetsdomstolen přezkoumat nejprve tuto otázku použitelnosti unijního práva.

23 Za těchto podmínek se Arbetsdomstolen rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Jsou pravidla Dohody o EHP v oblasti volného pohybu služeb, a sice služeb námořní dopravy, která mají svůj protějšek ve Smlouvě o ES, použitelná na společnost, jež má sídlo ve státě ESVO [Evropského sdružení volného obchodu], pokud jde o její činnost spočívající v zajišťování přepravních služeb do členského státu [Evropského společenství] nebo státu ESVO prostřednictvím plavidla zapsaného ve třetí zemi mimo [Evropské společenství] anebo EHP (plující pod vlajkou této země)?“

K předběžné otázce

24 Ustanovení nařízení č. 4055/86 jsou podle čl. 7 písm. a) Dohody o EHP a její přílohy XIII nedílnou součástí právního řádu všech států, jež jsou smluvními stranami Dohody o EHP. Uvedené nařízení a uvedená ustanovení Dohody o EHP obsahují pravidla pro použitelnost volného pohybu služeb na odvětví námořní dopravy mezi státy, jež jsou smluvními stranami Dohody o EHP, a mezi těmito státy a třetími zeměmi [v tomto smyslu viz rozsudky Corsica Ferries (Francie), C-49/89, EU:C:1989:649, bod 13; Komise v. Itálie, C-295/00, EU:C:2002:100, bod 9, a Sea-Land Service a Nedlloyd Lijnen, C-430/99 a C-431/99, EU:C:2002:364, bod 30].

25 Článek 1 odst. 1 a 2 uvedeného nařízení určuje dotyčné subjekty, na které se vztahuje volný pohyb služeb.

26 Podstatou otázky předkládajícího soudu tedy je, zda článek 1 nařízení č. 4055/86 musí být vykládán v tom smyslu, že společnost, která je usazena ve státě, jenž je smluvní stranou Dohody o EHP, a je vlastníkem plavidla plujícího pod vlajkou třetí země, prostřednictvím kterého jsou poskytovány služby námořní dopravy ze státu, jenž je smluvní stranou Dohody o EHP, nebo do něj, se může dovolávat volného pohybu služeb pro výkon této hospodářské činnosti.

27 Společnost Fonnship, řecká vláda a Evropská komise mají za to, že je třeba na uvedenou otázku odpovědět kladně. Kontrolní úřad ESVO s tímto postojem souhlasí a uvádí, že je třeba ověřit, že společnost, která se dovolává volného pohybu služeb, tedy v projednávaném případě společnost Fonnship, je skutečně dotčeným poskytovatelem služeb.

28 Podle federace ST a odborové organizace SEKO je třeba na položenou otázku odpovědět záporně. Pluje-li plavidlo pod vlajkou třetí země, pracovní podmínky posádky tohoto plavidla a protestní akce odborů, jejichž cílem je zlepšení těchto podmínek, nevykazují žádnou vazbu s unijním právem, a nelze je tedy zkoumat z hlediska tohoto práva.

29 ST a SEKO kromě toho nesouhlasí s tím, že by Fonnship mohla být považována za poskytovatele služeb námořní dopravy usazeného v EHP. Mají k dispozici informace, podle kterých společnost Fonnship v podstatě svěřila provoz *Sava Star* jiné společnosti, která je sice společností založenou podle norského práva, avšak je kontrolována společností usazenou v Panamě.

30 Švédská vláda je toho názoru, že článek 1 nařízení č. 4055/86 musí být ve vztahu ke společnostem usazeným v EHP, které využívají vlajek třetích zemí, aby se odchýlily od pracovních podmínek obvyklých v EHP, vykládán obezřetně.

31 Jsou-li členové posádky dotčeného plavidla státními příslušníky třetí země, tato okolnost může podle švédské vlády rovněž vyloučit použitelnost nařízení č. 4055/86 na dopravu prováděnou prostřednictvím tohoto plavidla.

32 Nejprve je třeba uvést, že ze znění a struktury článku 1 nařízení č. 4055/86 vyplývá, že tento článek vymezuje osobní působnost volného pohybu služeb v odvětví námořní dopravy ze států, jež jsou smluvními stranami Dohody o EHP, nebo do těchto států, a určuje přitom dvě kategorie osob, na které se při splnění určitých podmínek vztahuje tento volný pohyb služeb, a sice zaprvé státní příslušníky státu, jenž je smluvní stranou Dohody o EHP, kteří jsou usazeni v EHP, a zadruhé státní příslušníky státu, jenž je smluvní stranou Dohody o EHP, kteří jsou usazeni ve třetí zemi a společnosti námořní dopravy usazené ve třetí zemi a kontrolované státními příslušníky státu, jenž je smluvní stranou Dohody o EHP.

33 Ze sedmého, osmého, devátého a dvanáctého bodu odůvodnění nařízení č. 4055/86 a z přípravných prací na tomto nařízení, jak jsou uvedeny ve vyjádřeních předložených Soudnímu dvoru, dále vyplývá, že unijní zákonodárce tím, že do uvedené osobní působnosti zahrnul státní příslušníky členského státu, kteří jsou usazeni ve třetí zemi nebo v ní kontrolují společnost námořní dopravy, chtěl zajistit, aby se na značnou část obchodního loďstva vlastněného státními příslušníky členského státu vztahovala liberalizace odvětví námořní dopravy zavedená tímto nařízením takovým způsobem, aby vlastníci plavidel z členských států mohli lépe čelit mimo jiné omezením ze strany třetích zemí.

34 Závěrem uvedený zákonodárce zformuloval požadavek vazby, když použitím výrazu „pokud jsou jejich plavidla zapsána v daném […] státě[, jenž je smluvní stranou Dohody o EHP,] v souladu s jeho právními předpisy“ v čl. 1 odst. 2 nařízení č. 4055/86 stanovil, že státní příslušníci státu, jenž je smluvní stranou Dohody o EHP, kteří vykonávají činnost z místa provozovny nacházející se v třetí zemi, jsou vyloučeni z volného pohybu služeb, pokud jejich plavidla neplují pod vlajkou uvedeného státu.

35 Skutečnost, že v odstavci 1 téhož článku není stanoven podobný požadavek pro státní příslušníky státu, jenž je smluvní stranou Dohody o EHP, kteří vykonávají činnost z místa provozovny nacházející se v EHP, dokazuje, že zákonodárce měl za to, že tato kategorie osob vykazuje sama o sobě dostatečně úzkou vazbu s právem EHP, aby byla zahrnuta do osobní působnosti uvedeného nařízení, a to bez ohledu na vlajku jejich plavidel (v tomto smyslu viz rozsudek Corsica Ferries, C-18/93, EU:C:1994:195, bod 29).

36 S ohledem na toto rozlišení je třeba v případě státního příslušníka státu, jenž je smluvní stranou Dohody o EHP, který je usazen v EHP, nebo společnosti usazené v EHP, kteří se dovolávají čl. 1 odst. 1 nařízení č. 4055/86 v rámci sporu týkajícího se otázky, zda služby námořní dopravy poskytované prostřednictvím lodi plující pod vlajkou třetí země spadají pod volný pohyb služeb, ověřit, zda lze tohoto státního příslušníka nebo tuto společnost považovat za poskytovatele těchto služeb.

37 Nemohou totiž existovat situace, kdy se na společnost námořní dopravy, která je usazena ve třetí zemi a poskytuje služby námořní dopravy ze států, jež jsou smluvní stranou Dohody o EHP, nebo do těchto států prostřednictvím plavidel plujících pod vlajkou třetí země, vztahuje volný pohyb služeb – navzdory skutečnosti, že nesplňuje požadavek vazby uvedený v čl. 1 odst. 2 nařízení č. 4055/86 – na základě toho, že se této svobody domáhá společnost usazená v EHP, kterou kontroluje, pod záminkou, že posledně uvedená společnost je poskytovatelem dotčených služeb, zatímco ve skutečnosti tyto služby poskytuje prvně uvedená společnost námořní dopravy.

38 Aby mohla být společnost kvalifikována jako poskytovatel služeb námořní dopravy, je třeba – jak uvedl generální advokát v bodech 44 až 50 svého stanoviska – aby provozovala plavidlo, prostřednictvím kterého je tato doprava uskutečňována.

39 V projednávaném případě společnost Fonnship v odpověď na tvrzení federace ST a odborové organizace SEKO uvedená v bodech 29 tohoto rozsudku tvrdila, že během rozhodného období sama provozovala *Sava Star*. Posouzení pravdivosti tohoto tvrzení spadá do výlučné pravomoci předkládajícího soudu.

40 Za předpokladu, že by z tohoto posouzení vyplynulo, že společnost Fonnship musí být kvalifikována jako poskytovatel služeb námořní dopravy dotčených ve sporech v původním řízení, a vzhledem k tomu, že není zpochybňováno, že příjemci těchto služeb byli v projednávaném případě usazeni v jiném státě, jenž je smluvní stranou Dohody o EHP, než v Norském království, by předkládající soud tedy byl veden k závěru, že pro účely vyřešení těchto sporů spadá tato společnost do osobní působnosti nařízení č. 4055/86 podle čl. 1 odst. 1 tohoto nařízení.

41 V tomto případě by každé omezení, které mohlo bez objektivního odůvodnění znemožnit, ztížit nebo učinit méně atraktivním poskytování uvedených služeb, muselo být prohlášeno za neslučitelné s unijním právem. Pokud se totiž nařízení č. 4055/86 použije, provádí v podstatě pravidla Smlouvy týkající se volného pohybu služeb a související judikaturu (rozsudky Komise v. Francie, C-381/93, EU:C:1994:370, body 13 a 16; Komise v. Itálie, EU:C:2002:100, body 9 a 10; Sea-Land Service a Nedlloyd Lijnen, EU:C:2002:364, body 31 a 32; Geha Naftiliaki a další, C-435/00, EU:C:2002:661, body 20 a 21, a Komise v. Španělsko, C-18/09, EU:C:2010:58, bod 12). Tato judikatura zahrnuje pravidlo stanovené v rozsudku Laval un Partneri (C-341/05, EU:C:2007:809), které se týká slučitelnosti protestních akcí odborů s volným pohybem služeb.

42 Na použití nařízení č. 4055/86 nemá v žádném případě vliv okolnost, že dotčené plavidlo, které provádí námořní dopravu a na kterém jsou zaměstnáni pracovníci, v jejichž prospěch jsou vedeny uvedené akce, pluje pod vlajkou třetí země, ani okolnost, že členové posádky plavidla jsou, jako je tomu v projednávané věci, státními příslušníky třetí země.

43 Aby byl totiž čl. 1 odst. 1 nařízení č. 4055/86 použitelný, postačuje, aby byl poskytovatel služby námořní dopravy státním příslušníkem státu, jenž je smluvní stranou Dohody o EHP, usazeným v jiném státě, jenž je smluvní stranou Dohody o EHP, než je stát osoby, pro kterou je tato služba určena.

44 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na položenou otázku odpovědět, že článek 1 nařízení č. 4055/86 musí být vykládán v tom smyslu, že společnost, která je usazena ve státě, jenž je smluvní stranou Dohody o EHP, a je vlastníkem plavidla plujícího pod vlajkou třetí země, prostřednictvím kterého jsou poskytovány služby námořní dopravy ze státu, jenž je smluvní stranou této dohody, nebo do něj, se může dovolávat volného pohybu služeb pod podmínkou, že tato společnost může být z důvodu, že provozuje toto plavidlo, kvalifikována jako poskytovatel těchto služeb a že příjemci těchto služeb jsou usazeni v jiných státech, jež jsou smluvní stranou uvedené dohody, než je stát, ve kterém je uvedená společnost usazena.

K nákladům řízení

45 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (velký senát) rozhodl takto:

Článek 1 nařízení Rady (EHS) č. 4055/86 ze dne 22. prosince 1986 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi musí být vykládán v tom smyslu, že společnost, která je usazena ve státě, jenž je smluvní stranou

Dohody o Evropském hospodářském prostoru ze dne 2. května 1992, a je vlastníkem plavidla plujícího pod vlajkou třetí země, prostřednictvím kterého jsou poskytovány služby námořní dopravy ze státu, jenž je smluvní stranou této dohody, nebo do něj, se může dovolávat volného pohybu služeb pod podmínkou, že může být z důvodu, že provozuje toto plavidlo, kvalifikována jako poskytovatel těchto služeb a že příjemci těchto služeb jsou usazeni v jiných státech, jež jsou smluvní stranou uvedené dohody, než je stát, ve kterém je uvedená společnost usazena.

Podpisy.