Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Store Afdeling)

8. juli 2014*

»Søtransport — fri udveksling af tjenesteydelser — forordning (EØF) nr. 4055/86 — anvendelse på transport, der foretages fra eller til stater, der er parter i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), med fartøjer, der fører et tredjelands flag — kollektive kampskridt, der gennemføres i havne i en sådan stat til fordel for tredjelandsstatsborgere, som er ansat på disse fartøjer — disse arbejderes og fartøjers nationalitet uden betydning for EU-rettens anvendelighed«

I sag C-83/13,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Arbetsdomstolen (Sverige) ved afgørelse af 14. februar 2013, indgået til Domstolen den 19. februar 2013, i sagerne

Fonnship A/S

mod

Svenska Transportarbetareförbundet,

Facket för Service och Kommunikation (SEKO),

og

Svenska Transportarbetareförbundet

mod

Fonnship A/S,

har

DOMSTOLEN (Store Afdeling)

sammensat af præsidenten, V. Skouris, vicepræsidenten, K. Lenaerts, afdelingsformændene A. Tizzano, M. Ilešič (refererende dommer), T. von Danwitz, C.G. Fernlund og J.L. da Cruz Vilaça samt dommerne J. Malenovský, E. Levits, A. Ó Caoimh, A. Arabadjiev, A. Prechal og E. Jarašiūnas,

generaladvokat: P. Mengozzi

justitssekretær: fuldmægtig C. Strömholm,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 28. januar 2014,

* Processprog: svensk.

efter at der er afgivet indlæg af:

— Fonnship A/S ved advokat L. Boman

— Svenska Transportarbetareförbundet og Facket för Service och Kommunikation (SEKO) ved advokat I. Otken Eriksson

— den svenske regering ved A. Falk og U. Persson, som befuldmægtigede

— den græske regering ved S. Chala og E.-M. Mamouna, som befuldmægtigede

— Europa-Kommissionen ved J. Enegren, L. Nicolae og H. Tserepa-Lacombe, som befuldmægtigede

— EFTA-Tilsynsmyndigheden ved X. Lewis og M. Moustakali, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 1. april 2014,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 1 i Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet (EFT L 378, s. 1).

2 Denne anmodning er indgivet i forbindelse med en tvist mellem dels, på den ene side, Fonnship A/S (herefter »Fonnship«), der er et selskab efter norsk ret, og, på den anden side, Svenska Transportarbetareförbundet (det svenske transportarbejderforbund, herefter »ST«) og Facket för Service och Kommunikation (fagforbundet for service og kommunikation, herefter »SEKO«), som er to svenske fagforbund, dels mellem ST og Fonnship, vedrørende en række kollektive kampskridt, som angiveligt har forstyrret leveringen af tjenesteydelser med et fartøj, der tilhører sidstnævnte og fører panamansk flag.

Retsforskrifter

Aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde

3 Artikel 7 i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde af 2. maj 1992 (EFT 1994 L 1, s. 3, herefter »EØS-aftalen«) har følgende ordlyd:

»Retsakter, der er omhandlet eller indeholdt i bilagene til denne aftale […], er bindende for de kontraherende parter og udgør eller skal gøres til en del af deres interne retsorden på følgende måder:

a) [E]n retsakt svarende til en EØF-forordning skal som sådan gøres til en del af de kontraherende parters interne retsorden.

[…]«

4 EØS-aftalens artikel 47 bestemmer følgende:

»1. Artikel 48-52 i dette kapitel finder anvendelse på transport med jernbane, ad landevej og ad indre vandveje.

2. Bilag XIII indeholder særlige bestemmelser om alle transportformer.«

5 Bilag XIII til EØS-aftalen inkorporerer forordning nr. 4055/86 i bilagets afsnit V, der har overskriften »Søtransport«.

Forordning nr. 4055/86

6 Det anføres i syvende til niende betragtning til forordning nr. 4055/86, at »[...] aktiviteterne af ruteskibe, som ikke omfattes af konferencen, ikke skulle forhindres, så længe princippet om redelig konkurrence […] respekteres«; at »medlemsstaterne bekræfter, at de går ind for fri konkurrence, som er et af de væsentligste karakteristika for bulktransport [...]«, og at »rederierne i Fællesskabet konfronteres i stigende grad med nye restriktioner fra tredjelandes side [...]«.

7 Det anføres i 12. betragtning til nævnte forordning, at »strukturen af Fællesskabets skibsindustri gør det nødvendigt, at denne forordning også gælder for statsborgere af medlemsstater, etableret uden for Fællesskabet eller fragtlinjerederier etableret uden for Fællesskabet og kontrolleret af statsborgere af medlemsstater, dersom deres skibe er registreret i en medlemsstat i overensstemmelse med dens lovgivning«.

8 Samme forordnings artikel 1, stk. 1-3, bestemmer følgende:

»1. Fri adgang til at udføre søtransport mellem Fællesskabets medlemsstater samt mellem medlemsstater og tredjelande gælder for statsborgere i medlemsstaterne, såfremt de er hjemmehørende i en anden medlemsstat end den person, for hvem søtransporten udføres.

2. Bestemmelserne i denne forordning gælder ligeledes for statsborgere i medlemsstaterne, såfremt de er hjemmehørende uden for Fællesskabet, samt for rederier, der er etableret uden for Fællesskabet, men kontrolleret af statsborgere i en medlemsstat, for så vidt deres skibe er registreret i denne medlemsstat i overensstemmelse med dennes lovgivning.

3. [EØF-traktatens] artikel 55 til 58 […] [senere henholdsvis EF-traktatens artikel 55, nu artikel 45 EF, EF-traktatens artikel 56 og 57, efter ændring nu artikel 46 EF og 47 EF, og EF-traktatens artikel 58, nu artikel 48 EF] finder anvendelse på de forhold, der er omfattet af denne forordning.«

Svensk ret

9 Den svenske forfatning sikrer retten til at iværksætte kollektive kampskridt, med forbehold af begrænsninger heri fastsat ved lov.

10 Lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (lov (1976:580) om medbestemmelse i arbejdslivet) af 10. juni 1976 (herefter »MBL«) fastsætter de regler, som gælder på området for forenings- og forhandlingsretten, kollektive overenskomster, mægling i kollektive arbejdskonflikter og fredspligt, og indeholder bestemmelser, som begrænser retten til at iværksætte kollektive kampskridt.

Tvisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

11 Fonnship er et selskab efter norsk ret med hjemsted i Fonnes (Norge). I løbet af den for tvisterne i hovedsagen relevante periode, dvs. perioden mellem 2001 og 2003, var selskabet indehaver af fartøjet *M/S Sava Star* (herefter »*Sava Star*«).

12 Dette fartøj er en bulkcarrier (massegodsskib), som i nævnte periode hovedsageligt foretog overfarter mellem stater, der er parter i EØS-aftalen. Det var registreret i Panamas skibsregister og førte derfor panamansk flag. Dets besætning bestod af fire skibsofficerer af polsk nationalitet og to matroser af russisk nationalitet. Fonnship var arbejdsgiver for denne besætning.

13 Ifølge Fonnship var de nævnte besætningsmedlemmers lønninger reguleret af en kollektiv overenskomst, der var indgået mellem selskabet og et russisk fagforbund, som i engelsk oversættelse blev benævnt »Murmansk Area Committee of Seamen's Union«. Ifølge samme selskab var disse lønninger, som beløb sig til omtrentligt 550 USD pr. måned for matroserne, lige så høje som, eller endda højere end de lønninger, som blev anbefalet af International Transport Workers' Federation (det internationale transportarbejderforbund).

14 Da ST imidlertid var af den opfattelse, at lønningerne for *Sava Stars* besætning ikke var rimelige, krævede forbundet den 26. oktober 2001, da dette fartøj lå ved kaj i Holmsunds havn (Sverige), at Fonnship indgik en af International Transport Workers' Federation godkendt kollektiv overenskomst (en overenskomst kaldet »Special Agreement«). Efter Fonnships afvisning af dette krav blev der iværksat kollektive kampskridt, som bl.a. bestod i at forhindre losning og lastning af nævnte fartøj.

15 Den 29. oktober 2001 blev der underskrevet en kollektiv overenskomst i form af en »Special Agreement« mellem Fonnship og ST (herefter »overenskomsten af 2001«). Fonnship betalte 1 794 USD til ST i henhold til en bestemmelse i denne overenskomst vedrørende indmeldelsesgebyrer og bidrag til en solidaritetsfond. *Sava Stars* kaptajn udfærdigede en protestskrivelse, og besætningsmedlemmer underskrev et dokument, hvori de angav, at de ikke anerkendte de af ST udførte handlinger. Fartøjet kunne herefter forlade Holmsunds havn.

16 Den 29. januar 2002 udtog Fonnship stævning mod ST ved Arbetsdomstolen med påstand om, at forbundet tilpligtedes dels at tilbagebetale selskabet 1 794 USD, dels at betale selskabet en skadeserstatning på ca. 10 000 USD for den økonomiske skade, der var forårsaget af de ovenomtalte kollektive kampskridt.

17 Den 8. marts 2002 udtog ST stævning mod Fonnship ved Arbetsdomstolen med påstand om, at dette selskab tilpligtedes at betale forbundet en skadeserstatning på 10 000 USD for brud på overenskomsten af 2001. Ifølge ST havde Fonnship, da fartøjet den 5. marts 2002 lå ved kaj i Reykjaviks havn (Island), i strid med overenskomsten af 2001 nægtet en af et fagforbund befuldmægtiget person at få adgang til visse dokumenter og at tage kontakt med besætningen.

18 Den 18. februar 2003 lå *Sava Star* ved kaj i Köpings havn (Sverige). Overenskomsten af 2001 var på denne dato udløbet. SEKO krævede, på tilsvarende måde som ST havde gjort i 2001, at Fonnship skulle underskrive en »Special Agreement«. Efter at der var iværksat kollektive kampskridt, blev der den 19. februar 2003 indgået en sådan kollektiv overenskomst (herefter »overenskomsten af 2003«). Fonnship betalte i henhold til overenskomsten af 2003 1 794 USD til SEKO for »udgifter til behandling« og som bidrag til en solidaritetsfond. Besætningsmedlemmerne underskrev et protestdokument. Fartøjet kunne herefter forlade nævnte havn.

19 Den 11. marts 2003 udtog Fonnship stævning mod SEKO ved Arbetsdomstolen med påstand om, at dette fagforbund tilpligtedes dels at tilbagebetale selskabet 1 794 USD, dels at betale selskabet 6 000 EUR i skadeserstatning for den økonomiske skade, der var forårsaget af de ovenomtalte kollektive kampskridt.

20 Den 17. juni 2003 udtog ST stævning mod Fonnship ved Arbetsdomstolen med påstand om, at dette selskab tilpligtedes at betale forbundet en skadeserstatning på ca. 256 000 USD for, at selskabet i anvendelsesperioden for overenskomsten af 2001 ikke havde udbetalt de heri fastsatte lønninger. Dette beløb modsvarer forskellen mellem de af Fonnship til besætningen udbetalte lønninger og de i denne overenskomst fastsatte lønninger.

21 Inden for rammerne af de fire sager, der verserer for Arbetsdomstolen, har Fonnship gjort gældende, at selskabet ikke var bundet af overenskomsterne af 2001 og af 2003, og at det er ST og SEKO, der er skyldige at betale selskabet skadeserstatninger og ikke omvendt. Selskabet har i den forbindelse påberåbt sig, dels at disse to overenskomster er ugyldige, idet selskabet har støttet sig på såvel det manglende samtykke som på, at der er tale om urimelige vilkår, dels ulovligheden af de kollektive kampskridt, der førte til underskrivelsen af de omhandlede overenskomster.

22 Arbetsdomstolen finder, at spørgsmålet om lovligheden af de omhandlede kollektive kampskridt er afgørende for løsningen af tvisterne i hovedsagen, og at det med henblik på løsningen af dette spørgsmål tilkommer den at fastslå, om svensk ret på området for kollektive kampskridt er forenelig med de EU-retlige regler om den frie udveksling af tjenesteydelser. Da parterne imidlertid er uenige om, hvorvidt disse regler kan være relevante i en situation som den, der foreligger i de nævnte tvister, hvor det pågældende fartøj fører panamansk flag, skal der ifølge Arbetsdomstolen foretages en forudgående undersøgelse af dette spørgsmål om EU-rettens anvendelighed.

23 Arbetsdomstolen har på den baggrund besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Finder reguleringen i EØS-aftalen om fri bevægelighed for tjenesteydelser, søtransportydelser – hvilken regulering har sit sidestykke i EF-traktaten – anvendelse på et selskab med hjemsted i en EFTA-stat [EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning] for så vidt angår dettes virksomhed i form af transportydelser til en [medlemsstat i Det Europæiske Fællesskab] eller en EFTA-stat med et fartøj, som er registreret i et tredjeland uden for [Det Europæiske Fællesskab]/EØS-området, hvis flag fartøjet fører?«

Om det præjudicielle spørgsmål

24 Bestemmelserne i forordning nr. 4055/86 udgør en integrerende del af retsordenen i samtlige de stater, der er parter i EØS-aftalen, i medfør af EØS-aftalens artikel 7, litra a), og bilag XIII til denne aftale. Den nævnte forordning og de nævnte bestemmelser i EØS-aftalen indeholder de regler, der vedrører anvendeligheden af den frie udveksling af tjenesteydelser på sektoren for søtransport mellem stater, der er parter i EØS-aftalen, og mellem disse stater og tredjelande (jf. i denne retning domme Corsica Ferries (France), C-49/89, EU:C:1989:649, præmis 13, Kommissionen mod Italien, C-295/00, EU:C:2002:100, præmis 9, samt Sea-Land Service og Nedlloyd Lijnen, C-430/99 og C-431/99, EU:C:2002:364, præmis 30).

25 Nævnte forordnings artikel 1, stk. 1 og 2, bestemmer, hvilke berørte aktører der nyder godt af den frie udveksling af tjenesteydelser.

26 Følgelig ønsker den forelæggende ret med sit spørgsmål nærmere bestemt oplyst, hvorvidt artikel 1 i forordning nr. 4055/86 skal fortolkes således, at et selskab med hjemsted i en stat, som er part i EØS-aftalen, der er indehaver af et fartøj, som fører et tredjelands flag, og med hvilket der leveres søtransportydelser fra eller til en stat, som er part i EØS-aftalen, kan påberåbe sig den frie udveksling af tjenesteydelser med henblik på udøvelsen af denne økonomiske aktivitet.

27 Fonnship, den græske regering og Europa-Kommissionen er af den opfattelse, at nævnte spørgsmål skal besvares bekræftende. EFTA-Tilsynsmyndigheden har tilsluttet sig denne opfattelse, samtidig med at den har bemærket, at det skal efterprøves, at det selskab, som påberåber sig den frie udveksling af tjenesteydelser, i det foreliggende tilfælde Fonnship, faktisk er leverandør af de omhandlede tjenesteydelser.

28 Ifølge ST og SEKO skal det forelagte spørgsmål besvares benægtende. Når et fartøj fører et tredjelands flag, har arbejdsbetingelserne for fartøjets besætning og de kollektive kampskridt, der gennemføres for at forbedre disse, ingen tilknytning til EU-retten og kan derfor ikke behandles på grundlag af denne ret.

29 ST og SEKO har i øvrigt bestridt, at Fonnship kan anses for en leverandør af søtransportydelser med hjemsted i EØS-området. De råder over oplysninger, ifølge hvilke Fonnship i det væsentlige havde overladt driften af *Sava Star* til et andet selskab, som, samtidig med at det var et selskab efter norsk ret, blev kontrolleret af et selskab med hjemsted i Panama.

30 Ifølge den svenske regering bør artikel 1 i forordning nr. 4055/86 fortolkes med varsomhed i forhold til selskaber, som har hjemsted i EØS-området og benytter sig af tredjelandes flag for at unddrage sig de arbejdsbetingelser, der er sædvanlige i EØS-området.

31 Da besætningsmedlemmerne på det omhandlede fartøj er tredjelandsstatsborgere, kan denne omstændighed ifølge den svenske regering ligeledes udelukke anvendeligheden af forordning nr. 4055/86 på de transporter, der gennemføres med dette fartøj.

32 Det skal først bemærkes, at det følger af ordlyden og opbygningen af artikel 1 i forordning nr. 4055/86, at denne artikel – ved afgrænsningen af det personelle anvendelsesområde for den frie udveksling af tjenesteydelser i sektoren for søtransport fra eller til stater, der er parter i EØS-aftalen – identificerer to kategorier af personer, som, når visse betingelser er opfyldt, er omfattet af denne frie udveksling af tjenesteydelser, nemlig dels statsborgere i en stat, som er part i EØS-aftalen, med hjemsted i EØS-området, dels statsborgere i en stat, som er part i EØS-aftalen, med hjemsted i et tredjeland, samt rederier, som har hjemsted i et tredjeland og kontrolleres af statsborgere i en stat, som er part i EØS-aftalen.

33 Det følger dernæst af 7.-9. og 12. betragtning til forordning nr. 4055/86 samt af forarbejderne til denne, således som der er redegjort for i de for Domstolen afgivne indlæg, at EU-lovgiver – ved i det nævnte personelle anvendelsesområde at inkludere statsborgere i en medlemsstat, som har hjemsted i et tredjeland, eller som dér kontrollerer et rederi – har villet sikre sig, at en væsentlig del af den handelsflåde, som besiddes af statsborgere i en medlemsstat, er omfattet af den ved denne forordning indførte liberalisering af søtransportsektoren, således at medlemsstaternes skibsredere bedre kan imødegå bl.a. restriktioner fra tredjelandes side.

34 Endelig har EU-lovgiver opstillet et tilknytningskrav ved med formuleringen »for så vidt deres skibe er registreret i denne [stat, som er part i EØS-aftalen] i overensstemmelse med dennes lovgivning« i artikel 1, stk. 2, i forordning nr. 4055/86 at bestemme, at statsborgere i en stat, som er part i EØS-aftalen, der opererer fra et hjemsted i et tredjeland, er udelukket fra den frie udveksling af tjenesteydelser, såfremt deres fartøjer ikke fører denne stats flag.

35 Fraværet af et lignende krav i forordningens artikel 1, stk. 1, til statsborgere i en stat, som er part i EØS-aftalen, der opererer fra et hjemsted i EØS-området, viser, at EU-lovgiver har vurderet, at denne personkategori i sig selv har en tilstrækkelig tæt tilknytning til EØS-retten til at kunne indbefattes i nævnte forordnings personelle anvendelsesområde, og det uafhængigt af, hvilket flag deres fartøjer fører (jf. i denne retning dom Corsica Ferries, C-18/93, EU:C:1994:195, præmis 29).

36 Henset til denne sondring skal det – i de tilfælde, hvor en statsborger i en stat, som er part i EØS-aftalen, med hjemsted i EØS-området eller et selskab med hjemsted i EØS-området påberåber sig artikel 1, stk. 1, i forordning nr. 4055/86 i forbindelse med en tvist vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt søtransportydelser, der gennemføres med et fartøj, som fører et tredjelands flag, er omfattet af den frie udveksling af tjenesteydelser – efterprøves, om denne statsborger eller dette selskab kan anses for at være leverandør af disse tjenesteydelser.

37 Der kan nemlig ikke foreligge situationer, hvor et rederi, der har hjemsted i et tredjeland og leverer søtransportydelser fra eller til stater, der er parter i EØS-aftalen, med fartøjer, der fører et tredjelands flag – til trods for, at rederiet ikke opfylder det i artikel 1, stk. 2, i forordning nr. 4055/86 opstillede tilknytningskrav – kan være omfattet af den frie udveksling af tjenesteydelser og gøre krav på denne fordel gennem et selskab med hjemsted i EØS-området, som rederiet kontrollerer, under foregivende af, at dette selskab er leverandør af de omhandlede tjenesteydelser, skønt det i realiteten er det nævnte rederi, der leverer disse.

38 Som generaladvokaten har bemærket i punkt 44-50 i sit forslag til afgørelse, er det, for at et selskab kan kvalificeres som leverandør af søtransportydelser, nødvendigt, at det driver det fartøj, med hvilket denne transport gennemføres.

39 I den foreliggende sag har Fonnship, som svar på ST's og SEKO's i nærværende doms præmis 29 nævnte udtalelser, anført, at selskabet selv drev *Sava Star* i løbet af den relevante periode. Det henhører under den forelæggende rets enekompetence at vurdere rigtigheden af denne påstand.

40 Såfremt det måtte følge af denne vurdering, at Fonnship må kvalificeres som leverandør af de i tvisterne i hovedsagen omhandlede søtransportydelser, og da det er ubestridt, at modtagerne af disse tjenesteydelser i det foreliggende tilfælde havde hjemsted i en anden stat, som er part i EØS-aftalen, end Kongeriget Norge, vil den foreliggende ret herefter skulle konkludere, at dette selskab med henblik på afgørelsen af disse tvister falder ind under det personelle anvendelsesområde for forordning nr. 4055/86 i medfør af forordningens artikel 1, stk. 1.

41 I dette tilfælde skal enhver begrænsning, der uden objektiv begrundelse har kunnet udelukke eller være til gene for udvekslingen af de nævnte tjenesteydelser eller gøre den mindre interessant, fastslås at være uforenelig med EU-retten. Når forordning nr. 4055/86 finder anvendelse, gennemfører den nemlig i det væsentlige traktatens bestemmelser om den frie udveksling af tjenesteydelser og retspraksis herom (domme Kommissionen mod Frankrig, C-381/93, EU:C:1994:370, præmis 13 og 16, Kommissionen mod Italien, EU:C:2002:100, præmis 9 og 10, Sea-Land Service og Nedlloyd Lijnen, EU:C:2002:364, præmis 31 og 32, Geha Naftiliaki m.fl., C-435/00, EU:C:2002:661, præmis 20 og 21, samt Kommissionen mod Spanien, C-18/09, EU:C:2010:58, præmis 12). Denne retspraksis indbefatter den, der er blevet etableret i dom Laval un Partneri (C-341/05, EU:C:2007:809), og som vedrører kollektive kampskridts forenelighed med den frie udveksling af tjenesteydelser.

42 Anvendelsen af forordning nr. 4055/86 påvirkes på ingen måde af den omstændighed, at det fartøj, der udfører den omhandlede søtransport, og hvorpå de arbejdere, til fordel for hvem de nævnte kampskridt gennemføres, er ansat, fører et tredjelands flag, eller af den omstændighed, at fartøjets besætningsmedlemmer, som i den foreliggende sag, er tredjelandsstatsborgere.

43 For at artikel 1, stk. 1, i forordning nr. 4055/86 kan finde anvendelse, er det nemlig tilstrækkeligt, at leverandøren af søtransportydelsen er en statsborger i en anden stat, som er part i EØS-aftalen, end den stat, som er part i EØS-aftalen, hvor modtageren af denne tjenesteydelse har hjemsted.

44 Henset til samtlige de ovenstående betragtninger skal det forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 1 i forordning nr. 4055/86 skal fortolkes således, at et selskab med hjemsted i en stat, som er part i EØS-aftalen, der er indehaver af et fartøj, som fører et tredjelands flag, og med hvilket der leveres søtransportydelser fra eller til en stat, som er part i denne aftale, kan påberåbe sig den frie udveksling af tjenesteydelser på den betingelse, at selskabet som følge af sin drift af dette fartøj kan kvalificeres som leverandør af disse tjenesteydelser, og at modtagerne af disse tjenesteydelser har hjemsted i andre stater, der er parter i nævnte aftale, end den, hvor det omhandlede selskab har hjemsted.

Sagens omkostninger

45 Da sagens behandling i forhold til hovedsagernes parter udgør et led i de sager, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Store Afdeling) for ret:

Artikel 1 i Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet skal fortolkes således, at et selskab med hjemsted i en stat, som er part i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde af 2. maj 1992, der er indehaver af et fartøj, som fører et tredjelands flag, og med hvilket der leveres søtransportydelser fra eller til en stat, som er part i denne aftale, kan påberåbe sig den frie udveksling af tjenesteydelser på den betingelse, at selskabet som følge af sin drift af dette fartøj kan kvalificeres som leverandør af disse tjenesteydelser, og at modtagerne af disse tjenesteydelser har hjemsted i andre stater, der er parter i nævnte aftale, end den, hvor det omhandlede selskab har hjemsted.

Underskrifter