Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (veľká komora)

z 8. júla 2014*

„Námorná doprava — Slobodné poskytovanie služieb — Nariadenie (EHS) č. 4055/86 — Uplatniteľnosť na dopravu vykonávanú z alebo do členských štátov Dohody o Európskom hospodárskom priestore (EHP) prostredníctvom plavidiel, ktoré sa plavia pod vlajkou tretej krajiny — Odborové protestné akcie vykonávané v prístavoch takého štátu v prospech štátnych príslušníkov tretích krajín zamestnaných na týchto lodiach — Absencia vplyvu štátnej príslušnosti týchto pracovníkov a lodí na uplatniteľnosť práva Únie“

Vo veci C-83/13,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Arbetsdomstolen (Švédsko) zo 14. februára 2013 a doručený Súdnemu dvoru 19. februára 2013, ktorý súvisí s konaniami:

Fonnship A/S

proti

Svenska Transportarbetareförbundet,

Facket för Service och Kommunikation (SEKO),

a

Svenska Transportarbetareförbundet

proti

Fonnship A/S,

SÚDNY DVOR (veľká komora),

v zložení: predseda V. Skouris, podpredseda K. Lenaerts, predsedovia komôr A. Tizzano, M. Ilešič (spravodajca), T. von Danwitz, C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça, sudcovia J. Malenovský, E. Levits, A. Ó Caoimh, A. Arabadžiev, A. Prechal a E. Jarašiūnas,

generálny advokát: P. Mengozzi,

tajomník: C. Strömholm, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 28. januára 2014,

* Jazyk konania: švédčina.

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— Fonnship A/S, v zastúpení: L. Boman, advokat,

— Svenska Transportarbetareförbundet a Facket för Service och Kommunikation (SEKO), v zastúpení: I. Otken Eriksson, advokat,

— švédska vláda, v zastúpení: A. Falk a U. Persson, splnomocnené zástupkyne,

— grécka vláda, v zastúpení: S. Chala a E.-M. Mamouna, splnomocnené zástupkyne,

— Európska komisia, v zastúpení: J. Enegren, L. Nicolae a H. Tserepa-Lacombe, splnomocnení zástupcovia,

— Dozorný úrad EZVO, v zastúpení: X. Lewis a M. Moustakali, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 1. apríla 2014,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 1 nariadenia Rady (EHS) č. 4055/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovať služby na námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami (Ú. v. ES L 378, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 174).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi Fonnship A/S (ďalej len „Fonnship“), spoločnosťou založenou podľa nórskeho práva, na jednej strane a Svenska Transportarbetarförbundet (švédska federácia pracovníkov v doprave, ďalej len „ST“) a Facket för Service och Kommunikation (odborová organizácia zamestnancov v odvetví služieb a komunikácií, ďalej len „SEKO“), ktoré sú odborovými združeniami založenými podľa švédskeho práva, na strane druhej, ako aj v rámci sporu medzi prvým uvedeným odborovým združením a spoločnosťou Fonnship, týkajúcich sa odborových protestných akcií, ktoré údajne narušili poskytovanie služieb prostredníctvom plavidla, ktoré vlastní Fonnship a ktoré pláva pod panamskou vlajkou.

Právny rámec

Dohoda o Európskom hospodárskom priestore

3 Článok 7 Dohody o Európskom hospodárskom priestore z 2. mája 1992 (Ú. v. ES L 1, 1994, s. 3; Mim. vyd. 11/052, s. 3, ďalej len „Dohoda o EHP“) stanovuje:

„Akty, na ktoré sa odvoláva alebo ktoré sú uvádzané v prílohách tejto dohody… sú záväzné pre zmluvné strany a sú alebo sa stanú súčasťou ich vnútorného právneho poriadku podľa nasledovných zásad:

a) každý akt, ktorý zodpovedá nariadeniu EHS, ako taký sa stane súčasťou vnútorného právneho poriadku zmluvných strán;

…“

4 Článok 47 Dohody o EHP stanovuje:

„1. Články 48 až 52 sa uplatnia na železničnú dopravu, na cestnú dopravu a vnútrozemskú vodnú dopravu.

2. Príloha XIII obsahuje osobitné ustanovenia ohľadom všetkých druhov dopravy.“

5 Príloha XIII Dohody o EHP vo svojom oddiele V nazvanom „Námorná doprava“ zahŕňa nariadenie č. 4055/86.

Nariadenie č. 4055/86

6 Siedme až deviate odôvodnenie nariadenia č. 4055/86 uvádzajú, že „…mimokonferenčné lodné linky by sa nemali chrániť pred činnosťou, pokiaľ sa neriadia princípom čestnej súťaže [mimokonferenčným lodným spoločnostiam by sa nemalo brániť v činnosti, pokiaľ dodržiavajú zásadu čestnej hospodárskej súťaže – *neoficiálny preklad*]…“; že „…členské štáty potvrdzujú svoj záväzok zabezpečiť prostredie voľnej súťaže ako základný rys lodnej prepravy suchého a kvapalného nákladu [voľne loženého nákladu – *neoficiálny preklad*]…“ a že „…vlastníci lodí spoločenstva sú čoraz viac vystavení novým obmedzeniam spôsobeným tretími štátmi…“.

7 Podľa znenia dvanásteho odôvodnenia uvedeného nariadenia, „…keďže štruktúra lodného priemyslu [odvetvia lodnej dopravy – *neoficiálny preklad*] spoločenstva je taká, že by bolo vhodné, aby ustanovenia tohto nariadenia platili aj pre štátnych príslušníkov členských štátov usadených mimo spoločenstva a pre lodné spoločnosti usadené mimo spoločenstva a kontrolované štátnymi príslušníkmi členského štátu, ak sú ich plavidlá registrované v tomto členskom štáte v súlade s jeho zákonodarstvom“.

8 Článok 1 tohto nariadenia v odsekoch 1 až 3 stanovuje:

„1. Sloboda poskytovať služby námornej dopravy medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami sa uplatňuje s ohľadom na štátnych príslušníkov členských štátov usadených v členskom štáte inom, ako je štát osoby, pre ktorú sú služby určené.

2. Ustanovenia tohto nariadenia sa vzťahujú aj na štátnych príslušníkov členských štátov usadených mimo spoločenstva a na plavebné spoločnosti [námorné dopravné spoločnosti – *neoficiálny preklad*] usadené mimo spoločenstva a kontrolované štátnymi príslušníkmi členského štátu, ak sú ich lode registrované v tomto členskom štáte v súlade s jeho zákonodarstvom.

3. Ustanovenia článkov 55 až 58… zmluvy [EHS] [zmenené v uvedenom poradí na článok 55 Zmluvy o ES, teraz článok 45 ES, na články 56 a 57 Zmluvy o ES, ďalej zmenené, teraz články 46 ES a 47 ES, a na článok 58 Zmluvy o ES, teraz článok 48 ES] sa vzťahujú na všetky záležitosti obsiahnuté v tomto nariadení.“

Švédske právo

9 Švédska ústava zaručuje právo na odborové protestné akcie s výhradou obmedzení stanovených zákonom.

10 Zákon (1976:580) o účasti zamestnancov na rozhodnutiach založených na rokovaniach [Lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet] z 10. júna 1976 stanovuje pravidlá uplatniteľné na oblasť spolčovacieho práva a práva na rokovanie, na kolektívne zmluvy, na mediáciu kolektívnych pracovných sporov, ako aj na povinnosť sociálneho mieru a obsahuje ustanovenia obmedzujúce právo uskutočniť odborové protestné akcie.

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

11 Fonnship je spoločnosť založená podľa nórskeho práva, ktorá má svoje sídlo vo Fonnes (Nórsko). Počas obdobia relevantného z hľadiska konaní vo veci samej, teda v období od roku 2001 do roku 2003, bola vlastníkom plavidla *M/S Sava Star* (ďalej len „*Sava Star*“).

12 Toto plavidlo je loďou na prepravu voľne loženého alebo sypaného nákladu, ktoré počas uvedeného obdobia vykonávalo plavby medzi štátmi, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o EHP. Bolo zaregistrované v námornom registri Panamy, teda plávalo pod panamskou vlajkou. Jeho posádku tvorili štyria dôstojníci poľskej štátnej príslušnosti a dvaja námorníci ruskej štátnej príslušnosti. Fonnship bola zamestnávateľom tejto posádky.

13 Podľa spoločnosti Fonnship sú mzdy uvedených členov posádky upravené kolektívnou zmluvou, ktorú uzavrela s ruskou odborovou organizáciou, ktorej názov v anglickom preklade je „Murmansk Area Committee of Seamen's Union“. Tieto mzdy, ktoré dosahovali približne 550 amerických dolárov (USD) za mesiac pre námorníkov, sú podľa tejto spoločnosti rovnocenné, či dokonca vyššie než mzdy, ktoré odporúča International Transport Workers' Federation (Medzinárodný odborový zväz pracovníkov dopravy).

14 ST však zastávala názor, že mzdy posádky *Sava Star* nie sú primerané, a 26. októbra 2001, keď toto plavidlo kotvilo v prístave Holmsund (Švédsko), požadovala, aby bola so spoločnosťou Fonnship uzavretá kolektívna zmluva schválená International Transport Workers' Federation (zmluva nazývaná „Special Agreement“). V nadväznosti na zamietnutie tejto požiadavky boli začaté odborové protestné akcie, ktoré spočívali najmä v tom, že bolo zabránené vykládke a nakládke uvedeného plavidla.

15 Dňa 29. októbra 2001 bola medzi spoločnosťou Fonnship a ST podpísaná kolektívna zmluva v podobe „Special Agreement“ (ďalej len „zmluva z roku 2001“). Fonnship zaplatila ST 1 794 USD v súlade s ustanovením tejto dohody týkajúcim sa poplatkov za vstup a príspevkov do fondu solidarity. Kapitán *Sava Star* pripravil protestný list a členovia posádky podpísali dokument, v ktorom bolo uvedené, že neschvaľujú akcie, ktoré viedla ST. Plavidlo potom mohlo opustiť prístav Holmsund.

16 Dňa 29. januára 2002 podala Fonnship proti ST žalobu na Arbetsdomstolen, ktorou sa domáhala, aby bolo ST uložené vrátiť jej 1 794 USD a nahradiť jej hospodársku škodu spôsobenú vyššie uvedenými odborovými protestnými akciami vo výške približne 10 000 USD.

17 Dňa 8. marca 2002 podala ST proti spoločnosti Fonnship žalobu na Arbetsdomstolen, ktorou sa domáhala, aby bolo tejto spoločnosti uložené nahradiť jej škodu vo výške 10 000 USD za porušenie zmluvy z roku 2001. ST zastáva názor, že keď plavidlo kotvilo 5. marca 2002 v prístave Reykjavík (Island), Fonnship v rozpore so zmluvou z roku 2001 odmietla predložiť určité dokumenty osobe splnomocnenej odborovým zväzom a zakázala tejto osobe dostať sa do kontaktu s posádkou.

18 Dňa 18. februára 2003 *Sava Star* zakotvila v prístave v Köpingu (Švédsko). K tomuto dátumu skončila platnosť zmluvy z roku 2001. SEKO požadovala, rovnako ako ST v roku 2001, aby Fonnship podpísala „Special Agreement“. Po začatí odborových protestných akcií bola takáto kolektívna zmluva 19. februára 2003 uzavretá (ďalej len „zmluva z roku 2003“). Fonnship zaplatila SEKO podľa zmluvy z roku 2003 1 794 USD ako „náklady na spracovanie“ a príspevky do fondu solidarity. Členovia posádky podpísali protestný dokument. Plavidlo potom mohlo opustiť uvedený prístav.

19 Dňa 11. marca 2003 podala Fonnship proti SEKO žalobu na Arbetsdomstolen, ktorou sa domáhala, aby bolo tejto odborovej organizácii uložené vrátiť jej 1 794 USD a nahradiť jej hospodársku škodu spôsobenú vyššie uvedenými odborovými protestnými akciami vo výške 6 000 eur.

20 Dňa 17. júna 2003 podala ST proti spoločnosti Fonnship žalobu na Arbetsdomstolen, ktorou sa domáhala, aby bolo tejto spoločnosti uložené zaplatiť jej náhradu škody vo výške približne 256 000 USD z dôvodu, že počas obdobia uplatňovania zmluvy z roku 2001 neplatila mzdy stanovené v tejto zmluve. Táto suma zodpovedá rozdielu medzi mzdami vyplatenými spoločnosťou Fonnship posádke a mzdami stanovenými touto zmluvou.

21 V rámci štyroch konaní, ktoré prebiehajú na Arbetsdomstolen, Fonnship tvrdí, že nebola viazaná zmluvami z roku 2001 a 2003 a že ST a SEKO jej dlhujú náhradu škody a nie naopak. V tejto súvislosti sa dovoláva na jednej strane neplatnosti oboch zmlúv, a to na základe neexistencie súhlasu a existencie nekalých zmluvných podmienok, a na druhej strane protiprávnosti odborových protestných akcií, ktoré viedli k podpisu uvedených zmlúv.

22 Arbetsdomstolen zastáva názor, že otázka oprávnenosti uvedených odborových protestných akcií je rozhodujúca pre vyriešenie sporov v konaniach vo veci samej a že pre odpoveď na túto otázku musí rozhodnúť, či je švédske právo v oblasti odborových protestných akcií zlučiteľné s pravidlami práva Únie v oblasti slobodného poskytovania služieb. Vzhľadom na to, že účastníci konania sa nezhodujú v otázke, či môžu byť tieto pravidlá relevantné v takej situácii, akou je situácia v uvedených konaniach, keď predmetné plavidlo pláva pod panamskou vlajkou, podľa vnútroštátneho súdu je potrebné preskúmať najprv otázku uplatniteľnosti práva Únie.

23 Za týchto podmienok Arbetsdomstolen rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Sú pravidlá Dohody o EHP týkajúce sa slobodného poskytovania služieb, a to námorných dopravných služieb – ktoré majú svoj ekvivalent v Zmluve o ES – uplatniteľné na spoločnosť so sídlom v štáte EZVO [Európske združenie voľného obchodu], pokiaľ ide o jej činnosť v podobe zabezpečenia dopravných služieb do členského štátu [Európskeho spoločenstva] alebo štátu EZVO s použitím lode, ktorá je zaregistrovaná v tretej krajine mimo [Európskeho spoločenstva]/alebo EHP (a plaví sa pod vlajkou tejto tretej krajiny)?“

O prejudiciálnej otázke

24 Ustanovenia nariadenia č. 4055/86 sú neoddeliteľnou súčasťou právneho poriadku všetkých štátov, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o EHP, podľa článku 7 písm. a) Dohody o EHP, ako aj jej prílohy XIII. Uvedené nariadenie a uvedené ustanovenia Dohody o EHP obsahujú pravidlá týkajúce sa uplatniteľnosti slobodného poskytovania služieb v odvetví námornej dopravy medzi štátmi, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o EHP, a medzi týmito štátmi a tretími krajinami [pozri v tomto zmysle rozsudky Corsica Ferries (France), C-49/89, EU:C:1989:649, bod 13; Komisia/Taliansko, C-295/00, EU:C:2002:100, bod 9, ako aj Sea-Land Service a Nedlloyd Lijnen, C-430/99 a C-431/99, EU:C:2002:364, bod 30].

25 Článok 1 ods. 1 a 2 uvedeného nariadenia určuje subjekty, na ktoré sa vzťahuje slobodné poskytovanie služieb.

26 Svojou otázkou sa vnútroštátny súd teda v podstate pýta, či sa článok 1 nariadenia č. 4055/86 má vykladať v tom zmysle, že spoločnosť usadená v štáte, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o EHP, a vlastniaca plavidlo, ktoré pláva pod vlajkou tretej krajiny, prostredníctvom ktorého sú poskytované služby námornej dopravy zo štátu, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o EHP, alebo do neho, sa môže dovolávať slobodného poskytovania služieb na výkon tejto hospodárskej činnosti.

27 Fonnship, grécka vláda a Európska komisia zastávajú názor, že na uvedenú otázku treba odpovedať kladne. Dozorný úrad EZVO sa prikláňa k tomuto stanovisku, ale poznamenáva, že je potrebné overiť, či spoločnosť, ktorá sa dovoláva slobodného poskytovania služieb, v danom prípade Fonnship, je skutočne poskytovateľom predmetných služieb.

28 Podľa ST a SEKO treba na položenú otázku odpovedať záporne. Pokiaľ loď pláva pod vlajkou tretej krajiny, pracovné podmienky posádky tejto lode a odborové protestné akcie vedené na ich zlepšenie nemajú žiadne spojenie s právom Únie a nemožno ich teda posudzovať s prihliadnutím na toto právo.

29 ST a SEKO okrem toho popierajú, že by sa Fonnship mohla považovať za poskytovateľa služieb námornej dopravy usadeného v EHP. Disponujú informáciami, podľa ktorých Fonnship v podstate zverila prevádzku *Sava Star* inej spoločnosti, ktorá síce bola spoločnosťou založenou podľa nórskeho práva, ale kontrolovala ju spoločnosť usadená v Paname.

30 Podľa švédskej vlády článok 1 nariadenia č. 4055/86 treba vykladať obozretne vo vzťahu k spoločnostiam usadeným v EHP, ktoré využívajú vlajky tretích krajín, aby obchádzali pracovné podmienky, ktoré sú obvyklé v EHP.

31 Pokiaľ sú členovia posádky predmetného plavidla štátnymi príslušníkmi tretích krajín, táto okolnosť by podľa švédskej vlády mohla tiež vylúčiť uplatniteľnosť nariadenia č. 4055/86 na dopravu vykonávanú prostredníctvom tohto plavidla.

32 Na úvod treba poznamenať, že zo znenia a štruktúry článku 1 nariadenia č. 4055/86 vyplýva, že tento článok tým, že definuje osobnú pôsobnosť slobodného poskytovania služieb v odvetví námornej dopravy z alebo do štátov, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o EHP, určuje dve kategórie osôb, na ktoré sa pri splnení určitých podmienok vzťahuje toto slobodné poskytovanie služieb, a to na jednej strane štátnych príslušníkov štátu, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o EHP, ktorí sú usadení v EHP, a na druhej strane štátnych príslušníkov štátu, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o EHP, ktorí sú usadení v tretej krajine a námorné dopravné spoločnosti usadené v tretej krajine a kontrolované štátnymi príslušníkmi štátu, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o EHP.

33 Zo siedmeho až deviateho a dvanásteho odôvodnenia nariadenia č. 4055/86 a z prípravných prác na tomto nariadení, ako sú uvedené vo vyjadreniach predložených Súdnemu dvoru, ďalej vyplýva, že normotvorca Únie tým, že do uvedenej osobnej pôsobnosti zahrnul štátnych príslušníkov členského štátu, ktorí sú usadení v tretej krajine alebo v nej kontrolujú námornú dopravnú spoločnosť, chcel zabezpečiť, aby sa na významnú časť obchodnej flotily vo vlastníctve štátnych príslušníkov členského štátu vzťahovala liberalizácia odvetvia námornej dopravy zavedená týmto nariadením takým spôsobom, aby vlastníci plavidiel z členských štátov mohli lepšie čeliť najmä obmedzeniam zavedeným tretími krajinami.

34 Nakoniec uvedený normotvorca formuloval požiadavku väzby, keď použitím výrazu „ak sú ich lode registrované v tomto členskom štáte [ktorý je zmluvnou stranou Dohody o EHP] v súlade s jeho zákonodarstvom“ v článku 1 ods. 2 nariadenia č. 4055/86 stanovil, že štátni príslušníci štátu, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o EHP, ktorí operujú z prevádzkarne nachádzajúcej sa v tretej krajine, sú vylúčení zo slobodného poskytovania služieb, ak ich lode neplávajú pod vlajkou uvedeného štátu.

35 Absencia podobnej požiadavky v odseku 1 toho istého článku pre štátnych príslušníkov štátu, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o EHP, ktorí operujú z prevádzkarne nachádzajúcej sa v EHP, preukazuje, že normotvorca zastával názor, že táto kategória osôb vykazuje sama osebe dostatočne úzku väzbu s právom EHP, aby bola zahrnutá do osobnej pôsobnosti uvedeného nariadenia, a to bez ohľadu na vlajku ich plavidiel (pozri v tomto zmysle rozsudok Corsica Ferries, C-18/93, EU:C:1994:195, bod 29).

36 Vzhľadom na toto rozlišovanie treba v prípade, keď sa štátny príslušník štátu, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o EHP, usadený v EHP, alebo spoločnosť usadená v EHP dovoláva článku 1 ods. 1 nariadenia č. 4055/86 v rámci sporu týkajúceho sa otázky, či služby námornej dopravy poskytované prostredníctvom lode plávajúcej pod vlajkou tretej krajiny patria pod slobodné poskytovanie služieb, overiť, či tohto štátneho príslušníka alebo túto spoločnosť možno považovať za poskytovateľa týchto služieb.

37 Nemôžu totiž existovať situácie, keď sa na námornú dopravnú spoločnosť usadenú v tretej krajine a poskytujúcu služby námornej dopravy z alebo do štátov, ktoré sú zmluvnou stranou Dohody o EHP, prostredníctvom lodí plávajúcich pod vlajkou tretej krajiny, vzťahuje napriek skutočnosti, že nespĺňa požiadavku väzby uvedenú v článku 1 ods. 2 nariadenia č. 4055/86, slobodné poskytovanie služieb spôsobom dovolávania sa tohto slobodného poskytovania služieb prostredníctvom spoločnosti usadenej v EHP, ktorú kontroluje, pod zámienkou, že táto spoločnosť je poskytovateľom predmetných služieb, zatiaľ čo v skutočnosti tieto služby poskytuje uvedená spoločnosť.

38 Ako to poznamenal generálny advokát v bodoch 44 až 50 svojich návrhov, na to, aby spoločnosť mohla byť kvalifikovaná ako poskytovateľ služieb námornej dopravy, je potrebné, aby prevádzkovala plavidlo, prostredníctvom ktorého sa táto doprava vykonáva.

39 V prejednávanej veci Fonnship v odpovedi na tvrdenia ST a SEKO uvedené v bodoch 29 tohto rozsudku uviedla, že počas relevantného obdobia sama prevádzkovala *Sava Star*. Posúdenie pravdivosti tohto tvrdenia patrí do výlučnej právomoci vnútroštátneho súdu.

40 Za predpokladu, že by z tohto posúdenia vyplývalo, že Fonnship musí byť kvalifikovaná ako poskytovateľ služieb námornej dopravy sporných v konaniach vo veci samej, a že sa teda nespochybňuje, že príjemcovia týchto služieb boli v prejednávanom prípade usadení v štáte, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o EHP, inom než Nórske kráľovstvo, vnútroštátny súd by to viedlo k záveru, že na účely vyriešenia týchto sporov táto spoločnosť patrí do osobnej pôsobnosti nariadenia č. 4055/86 podľa článku 1 ods. 1 tohto nariadenia.

41 V takom prípade by každé obmedzenie, ktoré môže bez objektívneho odôvodnenia znemožniť, sťažiť alebo urobiť poskytovanie uvedených služieb menej atraktívnym, muselo byť vyhlásené za nezlučiteľné s právom Únie. Pokiaľ sa totiž nariadenie č. 4055/86 uplatní, preberá v podstate pravidlá Zmluvy týkajúce sa slobodného poskytovania služieb a súvisiacu judikatúru (rozsudky Komisia/Francúzsko, C-381/93, EU:C:1994:370, body 13 a 16; Komisia/Taliansko, 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 i., C-435/00, EU:C:2002:661, body 20 a 21, ako aj Komisia/Španielsko, C-18/09, EU:C:2010:58, bod 12). Táto judikatúra zahŕňa judikatúru potvrdenú rozsudkom Laval un Partneri (C-341/05, EU:C:2007:809) týkajúcim sa zlučiteľnosti odborových protestných akcií so slobodným poskytovaním služieb.

42 Uplatniteľnosť nariadenia č. 4055/86 nie je nijako ovplyvnená okolnosťou, že loď vykonávajúca predmetnú námornú dopravu, na ktorej sú zamestnaní pracovníci, v prospech ktorých sa vedú uvedené protestné akcie, pláva pod vlajkou tretej krajiny, a ani okolnosťou, že členovia posádky lode sú, ako v prejednávanej veci, štátnymi príslušníkmi tretích krajín.

43 Na to, aby bol článok 1 ods. 1 nariadenia č. 4055/86 uplatniteľný, totiž postačuje, aby poskytovateľ služby námornej dopravy bol štátnym príslušníkom štátu, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o EHP, usadeným v štáte, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o EHP, inom, než je štát príjemcu tejto služby.

44 Vzhľadom na všetky vyššie uvedené úvahy treba na položenú otázku odpovedať, že článok 1 nariadenia č. 4055/86 sa má vykladať v tom zmysle, že spoločnosť usadená v štáte, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o EHP, a vlastniaca plavidlo, ktoré pláva pod vlajkou tretej krajiny, prostredníctvom ktorého sú poskytované služby námornej dopravy zo štátu, ktorý je zmluvnou stranou tejto dohody, alebo do neho, sa môže dovolávať slobodného poskytovania služieb pod podmienkou, že túto spoločnosť možno

z dôvodu jej prevádzkovania predmetného plavidla kvalifikovať ako poskytovateľa týchto služieb a že príjemcovia týchto služieb sú usadení v iných štátoch, ktoré sú zmluvnými stranami uvedenej dohody, než je štát, v ktorom je usadená uvedená spoločnosť.

O trovách

45 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (veľká komora) rozhodol takto:

Článok 1 nariadenia Rady (EHS) č. 4055/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovať služby na námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami, sa má vykladať v tom zmysle, že spoločnosť usadená v štáte, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o Európskom hospodárskom priestore z 2. mája 1992, a vlastniaca plavidlo, ktoré pláva pod vlajkou tretej krajiny, prostredníctvom ktorého sú poskytované služby námornej dopravy zo štátu, ktorý je zmluvnou stranou tejto dohody, alebo do neho, sa môže dovolávať slobodného poskytovania služieb pod podmienkou, že túto spoločnosť možno z dôvodu jej prevádzkovania predmetného plavidla kvalifikovať ako poskytovateľa týchto služieb a že príjemcovia týchto služieb sú usadení v iných štátoch, ktoré sú zmluvnými stranami uvedenej dohody, než je štát, v ktorom je usadená uvedená spoločnosť.

Podpisy