ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)
της 9ης Μαρτίου 2006 *

Στην υπόθεση C-371/03,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως, σύμφωνα με το άρθρο 234 ΕΚ, που υπέβαλε το Oberlandesgericht Köln (Γερμανία) με απόφαση της 21ης Αυγούστου 2003, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο την 1η Σεπτεμβρίου 2003, στο πλαίσιο της δίκης

Siegfried Aulinger

κατά

Bundesrepublik Deutschland,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Rosas, πρόεδρο τμήματος, J. Malenovský, J.- P. Puissochet (εισηγητή), S. von Bahr και U. Lõhmus, δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

γενικός εισαγγελέας: F. G. Jacobs
γραμματέας: C. Strömholm, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 12ης Οκτωβρίου 2005,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— ο Aulinger, εκπροσωπούμενος από τον R. Karpenstein, Rechtsanwalt,

— η Bundesrepublik Deutschland, εκπροσωπούμενη από τον A. Frieser, Rechtsanwalt,

— η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον W. D. Plessing, στη συνέχεια, από τις A. Tiemann και C. Schulze-Bahr, επικουρούμενους από τον A. Frieser, Rechtsanwalt,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον G. zur Hausen και, στη συνέχεια, από τον F. Hoffmeister,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 17ης Νοεμβρίου 2005,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΟΚ) 1432/92 του Συμβουλίου, της 1ης Ιουνίου 1992, που παρεμποδίζει τις συναλλαγές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και των Δημοκρατιών της Σερβίας και του Μαυροβουνίου (ΕΕ L 151, σ. 4).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ του Aulinger και της Bundesrepublik Deutschland που τον υποχρέωσε να διακόψει τις δραστηριότητές του σχετικά με τη μέσω λεωφορείου μεταφορά προσώπων προς τη Σερβία και το Μαυροβούνιο, και τούτο βάσει μιας ερμηνείας του κανονισμού 1432/92 που αυτός θεωρεί εσφαλμένη.

Νομικό πλαίσιο

3 Στο πλαίσιο των συγκρούσεων που επακολούθησαν της ανεξαρτησίας ορισμένων δημοκρατιών της πρώην Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας και, ειδικότερα, των συγκρούσεων που έλαβαν χώρα το 1992 στη Βοσνία-Ερζεγοβίνη, το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών, ενεργώντας βάσει του κεφαλαίου VII του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, εξέδωσε, στις 30 Μαΐου 1992, το ψήφισμα 757 (1992), σχετικά με την επιβολή οικονομικού αποκλεισμού της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο). Ο αποκλεισμός αυτός αφορούσε, πρωτίστως, το εμπόριο βασικών προϊόντων και εμπορευμάτων.

4 Οι παράγραφοι 5 και 7 του ψηφίσματος 757 (1992) όριζαν:

«5. [...] όλα τα κράτη μέλη θα απέχουν από το να θέτουν στη διάθεση των αρχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) ή οποιασδήποτε εμπορικής, βιομηχανικής ή παροχής υπηρεσιών επιχειρήσεως κείμενης στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) κεφάλαια ή οποιοδήποτε άλλο χρηματοπιστωτικό ή οικονομικό πόρο και να εμποδίζουν τους υπηκόους τους και κάθε ευρισκόμενο στην επικράτειά τους πρόσωπο από το να μεταφέρει εκεί ή να θέτουν με οποιοδήποτε μέσο στη διάθεση αυτών των αρχών ή των προμνημονευθεισών επιχειρήσεων τέτοια κεφάλαια ή πόρους και να καταβάλλουν οποιαδήποτε άλλα κεφάλαια σε νομικά ή φυσικά πρόσωπα ευρισκόμενα στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) με εξαίρεση καταβολές προοριζόμενες αποκλειστικώς για σκοπούς καθαρά ιατρικής ή ανθρωπιστικής φύσεως και τρόφιμα·

[...]

7. [...] όλα τα κράτη:

α) Δεν παρέχουν άδεια σε αεροσκάφος να απογειωθεί, να προσγειωθεί ή να υπερίπταται του εδάφους τους εφόσον αυτό προορίζεται να προσγειωθεί ή έχει απογειωθεί από το έδαφος της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο), εκτός αν η συγκεκριμένη πτήση έχει επιτραπεί για ανθρωπιστικούς ή άλλους λόγους σύμφωνους προς τα σχετικά ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας, από την επιτροπή που συστάθηκε με το ψήφισμα 724 (1991).

[...]»

5 Η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα και τα κράτη μέλη προέβησαν στη θέσπιση σχετικού νομικού κειμένου προκειμένου να διασφαλίσουν, ιδίως, την ομοιόμορφη εντός της Κοινότητας εφαρμογή ορισμένων επιτασσομένων από το ψήφισμα 757 (1992) μέτρων. Έτσι το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εξέδωσε τον κανονισμό 1432/92.

6 Το άρθρο 1 του εν λόγω κανονισμού ορίζει:

«Από τις 31 Μαΐου 1992, απαγορεύονται:

α) η είσοδος στο έδαφος της Κοινότητας όλων των προϊόντων και πρώτων υλών, καταγωγής ή προελεύσεως των Δημοκρατιών της Σερβίας και του Μαυροβουνίου·

β) οι εξαγωγές προς τις Δημοκρατίες της Σερβίας και του Μαυροβουνίου όλων των προϊόντων και των πρώτων υλών, που υπάγονται στη συνθήκη αυτή, καταγωγής ή προελεύσεως της Κοινότητας·

γ) κάθε δραστηριότητα η οποία έχει σκοπό ή αποτέλεσμα να προωθήσει, άμεσα ή έμμεσα, τις συναλλαγές που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β)·

δ) η παροχή μη χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών οι οποίες έχουν σκοπό ή αποτέλεσμα να ευνοήσουν, άμεσα ή έμμεσα, την οικονομία των Δημοκρατιών της Σερβίας και του Μαυροβουνίου, και ιδίως η παροχή μη χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών που προορίζονται:

i) για τους σκοπούς οιασδήποτε οικονομικής δραστηριότητας η οποία λαμβάνει χώρα εντός των Δημοκρατιών της Σερβίας και του Μαυροβουνίου ή από τις Δημοκρατίες αυτές

ή

ii) προς κάποιο από τα ακόλουθα πρόσωπα:

— κάθε φυσικό πρόσωπο στις Δημοκρατίες της Σερβίας και του Μαυροβουνίου,

— κάθε νομικό πρόσωπο υπό εταιρική μορφή ή όπως άλλως έχει συσταθεί σύμφωνα με το δίκαιο των Δημοκρατιών της Σερβίας και του Μαυροβουνίου,

— κάθε οργανισμό ασκούντα οικονομική δραστηριότητα (εντός ή εκτός των Δημοκρατιών της Σερβίας και του Μαυροβουνίου) υπό τον έλεγχο προσώπων κατοικούντων στις Δημοκρατίες της Σερβίας και του Μαυροβουνίου ή οργανισμών υπό εταιρική μορφή ή όπως άλλως έχουν συσταθεί σύμφωνα με το δίκαιο των Δημοκρατιών αυτών.

Οι όροι της απαγόρευσης στις εναέριες μεταφορές καθορίζονται στο παράρτημα»

7 Το άρθρο 5 του ίδιου κανονισμού διευκρινίζει:

«Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στο έδαφος της Κοινότητας, συμπεριλαμβανομένου του εναερίου χώρου της, και σε κάθε αεροσκάφος ή σκάφος υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, καθώς και —σε οποιοδήποτε άλλο μέρος— σε κάθε υπήκοο κράτους μέλους, και σε κάθε οργανισμό υπό εταιρική μορφή ή όπως άλλως έχει συσταθεί, σύμφωνα με το δίκαιο κράτους μέλους.»

Τα πραγματικά περιστατικά της διαφοράς της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

8 Ο Aulinger είναι λεωφορειούχος εγκατεστημένος στη Γερμανία. Κατά την περίοδο ισχύος του οικονομικού αποκλεισμού που είχε επιβληθεί κατά των Δημοκρατιών της Σερβίας και του Μαυροβουνίου, ο Aulinger μετέφερε, με προορισμό ή προέλευση περιοχές πλησίον της ζώνης του οικονομικού αποκλεισμού, διακινούμενους εργαζόμενους, ιδίως Σέρβους και Μαυροβούνιους, που ταξίδευαν προς ή από τη Σερβία ή το Μαυροβούνιο. Ο Aulinger παρενέβαινε συχνότερα ως υπεργολάβος πρακτορείου ταξιδίων, εγκατεστημένου επίσης στη Γερμανία, το οποίο οργάνωνε ολόκληρο το ταξίδι μεταξύ των σημείων αναχωρήσεως και προορισμού που βρίσκονταν στο γερμανικό έδαφος και στα εδάφη των υπό οικονομικό αποκλεισμό δημοκρατιών ή αντιστρόφως, συνεργαζόμενος με λεωφορειούχους εγκατεστημέ-

νους στις τελευταίες αυτές δημοκρατίες όσον αφορά το τμήμα διαδρομής που επρόκειτο να πραγματοποιηθεί στο έδαφός τους. Το πρακτορείο παρέδιδε στους επιβάτες ενιαία εισιτήρια για τις μεταφορές αυτές, γνωστές ως «σπαστές» (στο εξής: σπαστές μεταφορές).

9 Ο Aulinger, ύστερα από την ποινική δίωξη που του ασκήθηκε λόγω παραβάσεως του κανονισμού 1432/92, έπαυσε, το 1993, να συμμετέχει σ' αυτές τις σπαστές μεταφορές.

10 Πάντως, η ασκηθείσα κατά του Aulinger ποινική δίωξη κατέληξε στην απόφαση της 21ης Απριλίου 1995 του Bundesgerichtshof, σύμφωνα με την οποία το εν λόγω δικαστήριο έκρινε ότι το ψήφισμα 757 (1992) δεν απαγόρευε τη μεταφορά ιδιωτών προς και επί της ζώνης οικονομικού αποκλεισμού, ενώ εκτίμησε ότι δεν συνέτρεχε λόγος να αποφανθεί επί του ζητήματος εάν ο κανονισμός 1432/92 προέβλεπε μια τέτοια απαγόρευση εφόσον δεν είχαν ακολουθηθεί οι εθνικές διαδικασίες που ήσαν αναγκαίες για τον ποινικό κολασμό της παραβάσεως του εν λόγω κανονισμού.

11 Κατόπιν τούτου, ο Aulinger ζήτησε την αποκατάσταση της ζημίας που θεωρούσε ότι είχε υποστεί. Αφενός, πέτυχε την επιδίκαση αποζημιώσεως για τις ασκηθείσες κατ' αυτού ποινικές διώξεις. Αφετέρου, ζήτησε από την Bundesrepublik Deutschland 500 000 γερμανικά μάρκα (DEM) ως αποζημίωση για την απώλεια της κύριας πηγής εσόδων, που οφειλόταν στη σχεδόν ολική διακοπή των δραστηριοτήτων του σπαστής μεταφοράς από και προς σημεία πλησίον της ζώνης οικονομικού αποκλεισμού. Προς στήριξη του αιτήματός του, ο Aulinger ισχυρίστηκε ότι ο κανονισμός 1432/92 δεν απαγόρευε αυτές τις δραστηριότητες. Συναφώς, υποστήριξε ότι η ίδια η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων δεν θεωρούσε μια τέτοια μεταφορά απαγορευόμενη και ότι οι γερμανικές αρχές όφειλαν να διαβουλευθούν με τα κράτη μέλη πριν λάβουν θέση επί αυτού του κρισίμου για πολλούς λεωφορειούχους θέματος. Τα λοιπά κράτη μέλη είχαν τότε συμμεριστεί την ανάλυση της Επιτροπής.

12 Η Bundesrepublik Deutschland υποστήριξε ότι η σπαστή μεταφορά σκοπούσε στην καταστρατήγηση της απαγορεύσεως απευθείας μεταφοράς προσώπων στη ζώνη οικονομικού αποκλεισμού και ότι, επομένως, και αυτό το είδος μεταφοράς απαγορευόταν από τον κανονισμό 1432/92. Θεωρώντας ότι η ερμηνεία που αυτή έδιδε στον κανονισμό έπρεπε εν πάση περιπτώσει να γίνει δεκτή, η Bundesrepublik Deutschland συνήγαγε ότι δεν στοιχειοθετούνταν εν προκειμένω το πταίσμα που απαιτούνταν σύμφωνα με το άρθρο 839 του αστικού κώδικα (Bürgerliches Gesetzbuch) προκειμένου να υφίσταται θέμα ευθύνης του κράτους. Προσέθεσε ότι δεν υποχρεούνταν να διαβουλευθεί με άλλα κράτη μέλη και/ή την Επιτροπή, διότι η ερμηνεία και η εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου εμπίπτουν, καταρχήν, στην αρμοδιότητα των κρατών μελών. Παρ' όλ' αυτά, υπήρξε συντονισμός μεταξύ των κρατών μελών στο πλαίσιο επιτροπών (ή στο περιθώριο αυτών) κατά τις συνεδριάσεις με την Επιτροπή.

13 Το Landgericht, στην κρίση του οποίου υποβλήθηκε η διαφορά, δέχθηκε τις απόψεις της Bundesrepublik Deutschland. Στήριξε, ιδίως, την απόφασή του στην επιχειρηματολογία της τελευταίας κατά την οποία δεν μπορούσε να της καταλογιστεί κανένα πταίσμα ικανό να συνεπάγεται ευθύνη της βάσει του άρθρου 839 του αστικού κώδικα.

14 Επιληφθέν της υποθέσεως κατ' έφεση, το Oberlandesgericht Köln αποφάσισε την αναστολή της ενώπιόν του διαδικασίας και την υποβολή στο Δικαστήριο των ακόλουθων προδικαστικών ερωτημάτων:

«1) Πρέπει το άρθρο 1, στοιχείο δ', [του κανονισμού 1432/92] να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι οι εμπορικές μεταφορές προσώπων προς ή από το υποκείμενο στον οικονομικό αποκλεισμό έδαφος, που καλούνται κοινώς «σπαστές», επιτρέπονταν ή απαγορεύονταν;

Ως σπαστή μεταφορά πρέπει να εννοηθεί η μεταφορά προσώπων προς ή από τη ζώνη οικονομικού αποκλεισμού μέσω συνεργασίας μεταξύ επιχειρήσεως εγκατεστημένης σε κράτος μέλος της Κοινότητας και επιχειρήσεως εγκατε-

στημένης στο υποκείμενο στον οικονομικό αποκλεισμό έδαφος, της πρώτης παρέχουσας μεταφορικές υπηρεσίες μέχρι σημείου πλησίον των συνόρων του υποκείμενου στον οικονομικό αποκλεισμό εδάφους και της δεύτερης παρέχουσας μεταφορικές υπηρεσίες μεταξύ του σημείου αυτού και της ζώνης οικονομικού αποκλεισμού (με μετεπιβίβαση των επιβατών).

2) Σε περίπτωση που το Δικαστήριο θα έκρινε τη σπαστή μεταφορά νόμιμη, απορρέει από το άρθρο 10 ΕΚ ή από το άρθρο 297 ΕΚ ή από άλλες διατάξεις του κοινοτικού δικαίου υποχρέωση διαβουλεύσεως με άλλα κράτη μέλη και/ή με την Επιτροπή πριν από τη λήψη εθνικών μέτρων στηριζομένων στην αντίληψη ότι η σπαστή μεταφορά είναι παράνομη;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

Οι υποβληθείσες στο Δικαστήριο παρατηρήσεις

15 Ο Aulinger φρονεί ότι πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ του ζητήματος εάν απαγορευόταν η σπαστή μεταφορά από ή προς τη ζώνη οικονομικού αποκλεισμού και του ζητήματος εάν επίσης απαγορευόταν μια μερική, επιβοηθητική της μεταφοράς αυτής, παροχή υπηρεσίας, όπως αυτή που ο ίδιος προσέφερε. Υπογραμμίζει ότι δεν οργάνωσε ο ίδιος τη σπαστή μεταφορά, αλλά αρκέστηκε στο να προσφέρει υπηρεσία προς πρακτορείο ταξιδίων επί μη υποκειμένων στον οικονομικό αποκλεισμό εδαφών.

16 Συναφώς, ο Aulinger παραθέτει παραδείγματα καταδεικνύοντα, κατ' αυτόν, ότι ο κανονισμός 1432/92 δεν ήταν δυνατό να εμποδίζει την παροχή μιας υπηρεσίας όπως αυτή που ο ίδιος προσέφερε, διότι, άλλως, θα προέκυπτε το παράλογο αποτέλεσμα ότι απαγορευόταν κάθε πράξη που θα συντελούσε στην πραγματοποίηση σπαστής μεταφοράς. Έτσι, θα παραβίαζαν τον οικονομικό αποκλεισμό το πρόσωπο που θα είχε πωλήσει στους ταξιδιώτες τα ενιαία εισιτήρια, οι ίδιοι οι ταξιδιώτες που θα είχαν παράσχει τη βοήθειά τους καταβάλλοντας την τιμή του ταξιδιού ή ο ιδιοκτήτης του πρατηρίου βενζίνης που θα είχε γεμίσει το ντεπόζιτο του λεωφορείου. Προσθέτει ότι ο οικονομικός αποκλεισμός είναι οικονομικής φύσεως και δεν έχει ως αντικείμενο την απαγόρευση ταξιδίων και μεταφορών προσώπων.

17 Σύμφωνα με τον Aulinger, το ίδιο συμπέρασμα επιβάλλεται προκειμένου περί της σπαστής μεταφοράς στο σύνολό της. Το ζήτημα εάν η μεταφορά αυτή απαγορευόταν από το άρθρο 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 1432/92 θα έπρεπε, κατ' αυτόν, να εκτιμηθεί βάσει του ψηφίσματος 757 (1992). Όμως, η παράγραφος 5 του ψηφίσματος αυτού περιορίζεται στο να απαγορεύει τη θέση στη διάθεση των αρχών ή οποιασδήποτε εγκατεστημένης στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας επιχείρησης κεφάλαια ή οποιουσδήποτε άλλους «οικονομικούς πόρους». Βεβαίως, ναι μεν στην έννοια των «οικονομικών πόρων» εμπεριέχονται οι παροχές υπηρεσιών προς τις προπαρατεθείσες οντότητες, πλην όμως το γεγονός της προωθήσεως επιβατών μέχρι το σημείο της παραλαβής τους από τις επιχειρήσεις μεταφορών της Σερβίας ή του Μαυροβουνίου δεν μπορεί να θεωρηθεί ως παροχή υπηρεσιών προς αυτές τις επιχειρήσεις και, επομένως, ως θέση στη διάθεση των επιχειρήσεων αυτών οικονομικών πόρων. Οι μόνοι αποδέκτες των εν λόγω υπηρεσιών ήσαν οι επιβάτες.

18 Σύμφωνα με τον Aulinger, ο κανονισμός 1432/92 δεν σκοπούσε την επιβολή καμιάς πρόσθετης κυρώσεως σε σχέση με τις προβλεφθείσες από το ψήφισμα 757 (1992). Μοναδικό αντικείμενο του εν λόγω κανονισμού ήταν η διασφάλιση της ενιαίας εφαρμογής σε ολόκληρη την Κοινότητα των κυρώσεων που είχαν αποφασιστεί από το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών. Ο Aulinger στηρίζει την επιχειρηματολογία του στη δέκατη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού αυτού καθώς και στην απόφαση της 14ης Ιανουαρίου 1997, C-124/95, Centro-Com (Συλλογή 1997, σ. I-81). Κατά συνέπεια, κατ' αυτόν, ο κανονισμός δεν μπορούσε να απαγορεύει την απλή οδική μεταφορά προσώπων μέχρι το σημείο παραλαβής τους από τους Σέρβους ή Μαυροβούνιους λεωφορειούχους, στο πλαίσιο σπαστής μεταφοράς.

19 Η Bundesrepublik Deutschland, η Γερμανική Κυβέρνηση και η Επιτροπή επικαλούνται, πρώτ' απ' όλα, το γράμμα του άρθρου 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 1432/92. Υπογραμμίζουν ότι η εμπορική μεταφορά προσώπων αποτελεί «υπηρεσία» κατά την έννοια της διατάξεως αυτής. Το εάν μια τέτοια υπηρεσία παρασχέθηκε με τη μορφή απευθείας μεταφοράς ή σπαστής μεταφοράς δεν αλλάζει τίποτα. Η Bundesrepublik Deutschland υπογραμμίζει ότι το επίθετο «ιδίως», στην επίμαχη διάταξη, καταδεικνύει το ευρύ πεδίο εφαρμογής μιας απαγορεύσεως όπως η προβλεπόμενη. Πιο συγκεκριμένα, οι διαδρομές που γίνονται υπό τη μορφή σπαστών μεταφορών είχαν ως αποτέλεσμα την προώθηση, τουλάχιστον εμμέσως, της οικονομίας των Δημοκρατιών της Σερβίας και του Μαυροβουνίου.

20 Πράγματι, η Bundesrepublik Deutschland και η Επιτροπή στηρίζονται στην αρχή ότι η απευθείας μεταφορά από και προς τη ζώνη οικονομικού αποκλεισμού συνιστούσε παραβίαση αυτού εφόσον η εν λόγω μεταφορά είχε ως αποτέλεσμα τη θέση οχημάτων της Κοινότητας στη διάθεση της οικονομίας των τεθεισών υπό οικονομικό αποκλεισμό χωρών επιτρέποντας την εισροή σ' αυτές συναλλάγματος από τα μεταφερόμενα πρόσωπα. Φρονούν ότι η ίδια ανάλυση ισχύει για τη σπαστή μεταφορά. Σύμφωνα με τη Γερμανική Κυβέρνηση και την Επιτροπή, η μόνη εξαίρεση που θα μπορούσε να ληφθεί υπόψη είναι αυτή των ταξιδιών που γίνονται με ιδιόκτητο αυτοκίνητο, χωρίς εμπορικό σκοπό, τα οποία είναι αποδεκτά για ανθρωπιστικούς λόγους και, επίσης, επειδή, στην περίπτωση αυτή, δεν υφίσταται παροχή «υπηρεσιών» κατά την έννοια του άρθρου 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 1432/92.

21 Η Bundesrepublik Deutschland και η Γερμανική Κυβέρνηση προσθέτουν ότι η ανωτέρω συνοψισθείσα γραμματική ερμηνεία επιβεβαιώνεται από το πνεύμα και τον σκοπό του κανονισμού 1432/92.

22 Η Γερμανική Κυβέρνηση αναφέρεται επίσης στον κανονισμό (ΕΟΚ) 990/93 του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1993, για τις [εμπορικές] συναλλαγές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) (ΕΕ L 102, σ. 14), ο οποίος αντικατέστησε τον κανονισμό 1432/92.

23 Διαπιστώνει ότι το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο ε', του κανονισμού 990/93 απαγορεύει την παροχή μη χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, συνοδευόμενη από τις παρεκκλίσεις που μνημονεύονται στο άρθρο 2, του ίδιου κανονισμού, λαμβανομένου υπόψη ότι αυτές οι παρεκκλίσεις αφορούν, ιδίως, την υπό διαμετακόμιση διέλευση μέσω του εδάφους της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας και την είσοδο στα χωρικά ύδατα αυτής. Σύμφωνα με τη Γερμανική Κυβέρνηση, αυτές οι παρεκκλίσεις θα στερούνταν νοήματος εάν δεν είχαν απαγορευθεί οι έχουσες ως σημείο αναχωρήσεως ή προορισμού την υπό οικονομικό έλεγχο ζώνη μεταφορές. Έτσι, ο εν λόγω κανονισμός επιβεβαιώνει την ερμηνεία που αυτή έχει δώσει στον κανονισμό 1432/92.

24 Η Bundesrepublik Deutschland υποστηρίζει ότι δεν έχει σημασία να διαπιστωθεί εάν το ίδιο το ψήφισμα 757 (1992) απαγόρευε τη σπαστή μεταφορά, δεδομένου ότι ο κοινοτικός νομοθέτης μπορούσε, ενδεχομένως, να αποφασίσει αυστηρότερο εμπορικό αποκλεισμό ενόψει της γεωγραφικής εγγύτητας της Κοινότητας προς τη ζώνη οικονομικού αποκλεισμού. Κατά συνέπεια, η ερμηνεία του κανονισμού 1432/92 πρέπει να γίνει κατά τρόπο αυτοτελή, πράγμα που συμμερίζεται, για τους ίδιους κατ' ουσίαν λόγους, και η Επιτροπή.

25 Εξάλλου, η Bundesrepublik Deutschland και η Γερμανική Κυβέρνηση διατείνονται ότι η υποχρέωση διασφαλίσεως της πρακτικής αποτελεσματικότητας του κανονισμού 1432/92 επιβάλλει να θεωρηθεί ότι ο εν λόγω κανονισμός απαγόρευε και τη σπαστή μεταφορά. Εάν δεν συνέβαινε αυτό, η Bundesrepublik Deutschland φρονεί ότι θα ήταν ευχερής η καταστρατήγηση των διατάξεων του κανονισμού αυτού διά της διευκολύνσεως της συνεργασίας με τις εγκατεστημένες στη Σερβία ή το Μαυροβούνιο επιχειρήσεις (λεωφορειούχους). Η Γερμανική Κυβέρνηση αναφέρεται, ιδίως, στην απόφαση του Δικαστηρίου της 30ής Ιουλίου 1996, C-84/95, Bosphorus (Συλλογή 1996, σ. I-3953, σκέψεις 3 και 18).

26 Τέλος, η Bundesrepublik Deutschland υπογραμμίζει, στηριζόμενη στην ίδια απόφαση, ότι η απαγόρευση της σπαστής μεταφοράς δεν είναι αντίθετη προς τα θεμελιώδη δικαιώματα των οικείων επιχειρήσεων.

27 Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε περίπτωση που η μεταφορά γινόταν μόνο μέχρι τα σύνορα της ζώνης οικονομικού αποκλεισμού, χωρίς να προβλέπεται η περαιτέρω προώθηση των επιβατών στη ζώνη αυτή, δεν θα μπορούσε να αποδειχτεί ότι μια τέτοια πράξη είχε ως αποτέλεσμα την ενίσχυση της σερβικής και μαυροβουνιακής οικονομίας. Στην περίπτωση αυτή, οι εν λόγω οικονομίες δεν θα επωφελούνταν ενός μεταφορικού μέσου της Κοινότητας και η εν λόγω πράξη δεν θα μπορούσε, από μόνη της, να συντελέσει στη μεταφορά των οικείων προσώπων στη Σερβία και το Μαυροβούνιο.

28 Η Επιτροπή, καίτοι παραδέχεται ότι η μεταφορά μέχρι τα σύνορα των προσώπων αυτών τους παρέχει τη δυνατότητα να μεταβούν, στη συνέχεια, με δικά τους μέσα, στη ζώνη οικονομικού αποκλεισμού και ότι το συνάλλαγμα που αυτά μεταφέρουν ενισχύει την οικονομία της περιοχής, πλην όμως φρονεί ότι αυτή η ερμηνεία του οικονομικού αποκλεισμού είναι πολύ ευρεία. Η παρεχόμενη από τον «κοινοτικό» μεταφορέα υπηρεσία αποτελεί απλή προηγούμενη πράξη, η δε ενίσχυση της οικονομίας των υπό οικονομικό αποκλεισμό δημοκρατιών θα προέκυπτε από τους ίδιους τους ταξιδιώτες και όχι από τους μεταφορείς που τους παρέχουν τη δυνατότητα να μεταβαίνουν σε σημεία πλησίον της ζώνης οικονομικού αποκλεισμού.

29 Η Επιτροπή προσθέτει ότι, στο πλαίσιο μιας πραγματικής σπαστής μεταφοράς, όπως συμβαίνει στην υπόθεση της κύριας δίκης, στο παραπέμπον δικαστήριο εναπόκειται να διαπιστώσει ποιος έχει παράσχει την απαγορευόμενη υπηρεσία. Πράγματι, το εν λόγω δικαστήριο πρέπει να προσδιορίσει σε ποιο μέτρο ένας υπεργολάβος, όπως ο Aulinger, που συνεργάστηκε για την πραγματοποίηση της σπαστής μεταφοράς, ενδεχομένως χωρίς να είναι ο ίδιος υπεύθυνος για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση αυτής, παρέβη το άρθρο 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 1432/92.

Απάντηση του Δικαστηρίου

30 Σύμφωνα με τη δέκατη αιτιολογική σκέψη του, ο κανονισμός 1432/92 έχει ως κύριο αντικείμενο τη διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής, στο σύνολο της Κοινότητας, ορισμένων μέτρων επιβληθέντων με το ψήφισμα 757 (1992). Κατά

συνέπεια, για την ερμηνεία του εν λόγω κανονισμού, πρέπει να ληφθούν υπόψη το κείμενο και το αντικείμενο αυτού (βλ., κατά την έννοια αυτή, την προπαρατεθείσα απόφαση Bosphorus, σκέψεις 13 και 14). Ως εκ τούτου, ο κανονισμός 1432/92 δεν πρέπει να ερμηνευθεί κατά τρόπο αντίθετο προς τις διατάξεις του ψηφίσματος 757 (1992).

31 Όμως, καμιά διάταξη του κανονισμού 1432/92, όπως άλλωστε συμβαίνει και με το ψήφισμα 757 (1992), δεν απαγορεύει την κυκλοφορία προσώπων μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και των Δημοκρατιών της Σερβίας και του Μαυροβουνίου.

32 Παρ' όλ' αυτά, ορθώς η Γερμανική Κυβέρνηση και η Επιτροπή υποστηρίζουν ότι το άρθρο 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 1432/92 απαγορεύει την απευθείας εμπορική μεταφορά προσώπων μεταξύ σημείου κείμενου εντός των κρατών μελών και σημείου κείμενου στη Σερβία ή το Μαυροβούνιο από εγκατεστημένους σε ένα από τα εν λόγω κράτη μέλη μεταφορείς. Πράγματι, καλύπτεται από την εν λόγω διάταξη μια τέτοια παροχή μη χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, στο μέτρο που αυτή αντιστοιχεί, εν μέρει, σε «οικονομική δραστηριότητα η οποία λαμβάνει χώρα εντός των Δημοκρατιών της Σερβίας και του Μαυροβουνίου» και, εν μέρει, σε παροχή υπηρεσιών προς «φυσικ[ά] πρόσωπ[α] στις Δημοκρατίες της Σερβίας και του Μαυροβουνίου», όπως ρητώς μνημονεύεται στο άρθρο 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 1432/92 ως παράδειγμα απαγορευομένων μη χρηματοπιστωτικών παροχών υπηρεσιών.

33 Η ίδια ανάλυση ισχύει προκειμένου περί παροχής μεταφορικής υπηρεσίας πραγματοποιουμένης μεταξύ των ιδίων σημείων αναχωρήσεως και αφίξεως και οργανωμένης μέσω συνεργασίας μεταξύ επιχειρήσεως εγκατεστημένης σε κράτος μέλος και άλλης επιχειρήσεως έχουσας την έδρα της στη ζώνη οικονομικού αποκλεισμού, καθώς η πρώτη αναλαμβάνει τη μεταφορά με προορισμό ή προέλευση σημεία πλησίον των συνόρων της ζώνης οικονομικού αποκλεισμού, ενώ η δεύτερη τη μεταφορά από αυτό το σημείο στη ζώνη οικονομικού αποκλεισμού ή από τη ζώνη αυτή στο εν λόγω σημείο (με μετεπιβίβαση των επιβατών). Συναφώς, μικρή σημασία έχει το γεγονός ότι η παροχή πραγματοποιείται από διάφορους διαδοχικώς ενεργούντες μεταφορείς ή μέσω υπεργολάβων.

34 Εξάλλου, αν δεν γινόταν δεκτή μια τέτοια ερμηνεία, θα μπορούσε ευχερώς να υπονομευθεί η πρακτική αποτελεσματικότητα του κανονισμού 1432/92 μέσω συμφωνιών συνεργασίας συναπτομένων μεταξύ κοινοτικών επιχειρήσεων και σερβικών ή μαυροβουνιακών επιχειρήσεων.

35 Κατά συνέπεια, εάν κατά την περίοδο που ίσχυε ο κανονισμός 1432/92 ένας λεωφορειούχος συμμετείχε, έστω και ως υπεργολάβος, σε σπαστή μεταφορά προσώπων μεταξύ του εδάφους κράτους μέλους της Κοινότητας και αυτού των Δημοκρατιών της Σερβίας και του Μαυροβουνίου, ο εν λόγω λεωφορειούχος θα παραβίαζε τις διατάξεις του κανονισμού αυτού. Αντιθέτως, ο εν λόγω επιχειρηματίας μπορούσε να συνεχίζει την παροχή εμπορικών υπηρεσιών μεταφοράς προσώπων μέχρι σημείου πλησίον της ζώνης του οικονομικού αποκλεισμού, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή η παροχή δεν εντασσόταν στο πλαίσιο μιας σπαστής μεταφοράς.

36 Κατά συνέπεια, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί απάντηση ότι το άρθρο 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 1432/92 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η εμπορική μεταφορά προσώπων με προορισμό ή προέλευση τις Δημοκρατίες της Σερβίας και του Μαυροβουνίου που πραγματοποιείται υπό τη μορφή σπαστής μεταφοράς απαγορευόταν. Με την έκφραση σπαστή μεταφορά νοείται η μεταφορά προσώπων με προορισμό ή προέλευση τη ζώνη οικονομικού αποκλεισμού, μεταφορά η οποία έχει οργανωθεί διά της συνεργασίας μεταξύ επιχειρήσεως εγκατεστημένης σε κράτος μέλος και άλλης επιχειρήσεως έχουσας την έδρα της στη ζώνη οικονομικού αποκλεισμού, νοουμένου ότι η πρώτη αναλαμβάνει τη μεταφορά με προορισμό ή προέλευση σημείο πλησίον των συνόρων της ζώνης οικονομικού αποκλεισμού, ενώ η δεύτερη τη μεταφορά από το σημείο αυτό στη ζώνη οικονομικού αποκλεισμού ή από την εν λόγω ζώνη στο σημείο αυτό (με μετεπιβίβαση των επιβατών).

Επί του δευτέρου ερωτήματος

37 Κατόπιν της δοθείσας στο πρώτο ερώτημα απαντήσεως, δεν συντρέχει λόγος να δοθεί απάντηση στο δεύτερο ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

38 Δεδομένου ότι η διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σε αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν προκειμένου να υποβάλλουν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο έτεροι, πλην των εν λόγω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τρίτο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 1, στοιχείο δ', του κανονισμού (ΕΟΚ) 1432/92 του Συμβουλίου, της 1ης Ιουνίου 1992, που παρεμποδίζει τις συναλλαγές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και των Δημοκρατιών της Σερβίας και του Μαυροβουνίου πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η εμπορική μεταφορά προσώπων με προορισμό ή προέλευση τις Δημοκρατίες της Σερβίας και του Μαυροβουνίου που πραγματοποιούνταν υπό τη μορφή σπαστής μεταφοράς απαγορευόταν.

Με την έκφραση σπαστή μεταφορά νοείται η μεταφορά προσώπων με προορισμό ή προέλευση τη ζώνη οικονομικού αποκλεισμού, μεταφορά η οποία έχει οργανωθεί διά της συνεργασίας μεταξύ επιχειρήσεως εγκατεστημένης σε κράτος μέλος της Κοινότητας και άλλης επιχειρήσεως έχουσας την έδρα της στη ζώνη οικονομικού αποκλεισμού, νοουμένου ότι η πρώτη αναλαμβάνει τη μεταφορά με προορισμό ή προέλευση σημείο πλησίον των συνόρων της ζώνης οικονομικού αποκλεισμού, ενώ η δεύτερη τη μεταφορά από το σημείο αυτό στη ζώνη οικονομικού αποκλεισμού ή από την εν λόγω ζώνη στο σημείο αυτό (με μετεπιβίβαση των επιβατών).

(υπογραφές)