YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

9 päivänä maaliskuuta 2006 *

Asiassa C-371/03,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Oberlandesgericht Köln (Saksa) on esittänyt 21.8.2003 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 1.9.2003, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Siegfried Aulinger

vastaan

Saksan liittotasavalta,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Rosas sekä tuomarit J. Malenovský, J.-P. Puissochet (esittelevä tuomari), S. von Bahr ja U. Lõhmus,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

julkisasiamies: F. G. Jacobs,
kirjaaja: hallintovirkamies C. Strömholm,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 12.10.2005 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Aulinger, edustajanaan Rechtsanwalt R. Karpenstein,

- Saksan liittotasavalta, pääasian vastaajana, edustajanaan Rechtsanwalt A. Friesen,

- Saksan hallitus, asiamiehenään Rechtsanwalt W. D. Plessing, sittemmin A. Tiemann ja C. Schulze-Bahr, joita avustaa Rechtsanwalt A. Frieser,

- Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehenään G. zur Hausen, sittemmin F. Hoffmeister,

kuultuaan julkisasiamiehen 17.11.2005 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee Euroopan talousyhteisön ja Serbian ja Montenegron tasavaltojen välisen kaupan kieltämisestä 1 päivänä kesäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1432/92 (EYVL L 151, s. 4) tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Aulinger ja Saksan liittotasavalta, joka velvoitti Aulingerin keskeyttämään Serbiaan ja Montenegroon meneviä henkilöitä koskevan linja-autoliikenteen harjoittamisen sellaisen asetuksen N:o 1432/92 tulkinnan perusteella, jota Aulinger piti virheellisenä.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

3 Entisen Jugoslavian liittotasavallan useiden tasavaltojen itsenäistymistä seuranneiden konfliktien ja etenkin Bosnia-Hertsegovinaa vuonna 1992 kohdanneiden konfliktien yhteydessä Yhdistyneiden Kansakuntien turvallisuusneuvosto hyväksyi Yhdistyneiden Kansakuntien peruskirjan VII luvun mukaisesti 30.5.1992 päätöslauselman 757 (1992), jolla vahvistettiin Jugoslavian liittotasavaltaa (Serbia ja Montenegro) koskeva kauppasulku. Kyseinen kauppasulku kohdistui erityisesti kaikkeen perustuotteiden ja muiden tavaroiden kauppaan.

4 Päätöslauselman 757 (1992) 5 ja 7 kohdassa todetaan seuraavaa:

"5. Mikään valtio ei saa asettaa Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) viranomaisten tai Jugoslavian liittotasavallassa (Serbia ja Montenegro) toimivien kaupallisten, teollisten tai julkisiin palveluihin kuuluvien yhteisöjen käyttöön raha- tai muita varoja, ja niiden on estettävä kansalaisiaan ja alueellaan toimivia henkilöitä siirtämästä alueeltaan tai muulla tavalla asettamasta näiden viranomaisten tai tällaisten yhteisöjen käyttöön raha- tai muita varoja samoin kuin siirtämästä varoja Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) alueella oleville henkilöille tai yhteisöille, lukuun ottamatta yksinomaan ja ehdottomasti lääkintä- ja humanitäärisiin tarkoituksiin ja elintarvikkeista suoritettavia maksuja;

– –

7. Kaikki valtiot

a) epäävät lähtöluvan, laskeutumisluvan tai luvan lentoon sen ilmatilan kautta kaikilta ilma-aluksilta, jos kyseinen ilma-alus on matkalla laskeutuakseen Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) alueelle tai jos se on noussut ilmaan siellä, ellei päätöslauselmalla 724 (1991) perustettu turvallisuusneuvoston komitea ole hyväksynyt kyseisen ilma-aluksen suorittamaa

lentoa humanitaaristen tai muiden turvallisuusneuvoston antamien merkityksellisten päätöslauselmien mukaisten syiden perusteella.

_ _"

5 Euroopan talousyhteisö ja sen jäsenvaltiot turvautuivat yhteisön oikeuden mukaiseen välineeseen varmistaakseen erityisesti tiettyjen päätöslauselmassa 757 (1992) määrättyjen toimenpiteiden yhdenmukaisen täytäntöönpanon yhteisön alueella. Niinpä Euroopan yhteisöjen neuvosto antoi asetuksen N:o 1432/92.

6 Asetuksen 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Alkaen 31 päivästä toukokuuta 1992 on kiellettyä:

a) tuoda yhteisön alueelle mitään perus- tai muita tuotteita, jotka ovat peräisin Serbian ja Montenegron tasavalloista tai tulevat sieltä;

b) viedä Serbian ja Montenegron tasavaltoihin mitään perus- tai muita tuotteita, jotka ovat peräisin yhteisön alueelta tai tulevat sieltä;

c) sallia mitään toimintaa, jonka tarkoituksena tai vaikutuksena on a ja b kohdassa tarkoitettujen toimien suora tai välillinen edistäminen;

d) tarjota sellaisia muita kuin taloudellisia palveluja, joiden tarkoituksena tai vaikutuksena on Serbian ja Montenegron tasavaltojen talouden suora tai välillinen edistäminen, ja erityisesti tarjota sellaisia muita kuin taloudellisia palveluja, jotka on tarkoitettu:

i) minkä tahansa taloudellisen toiminnan harjoittamiseksi Serbian ja Montenegron tasavalloissa tai näistä tasavalloista käsin;

tai

ii) jollekin seuraavista henkilöistä:

– kuka tahansa luonnollinen henkilö Serbian ja Montenegron tasavalloissa,

– mikä tahansa Serbian ja Montenegron tasavaltojen lainsäädännön mukaan yhtiönä tai muuten perustettu oikeushenkilö,

– mikä tahansa Serbian ja Montenegron tasavalloissa asuvien henkilöiden tai näiden tasavaltojen lainsäädännön mukaan perustettujen yhteisöjen määräysvallassa oleva yhtiönä tai muuten taloudellista toimintaa harjoittava yhteisö (joko Serbian ja Montenegron tasavalloissa tai ei).

Lentoliikenteen palveluita koskevan kiellon edellytykset määritellään [liitteessä]."

7 Saman asetuksen 5 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Tätä asetusta sovelletaan koko yhteisön alueella, myös sen ilmatilassa, ja kaikissa lentokoneissa tai aluksissa, jotka kuuluvat jonkin jäsenvaltion lainkäyttövallan alaisuuteen, sekä muualla kaikkiin jäsenvaltioiden kansalaisiin ja kaikkiin jonkin jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti perustettuihin yhtiöihin tai muihin yhteisöihin."

Tosiseikat ja ennakkoratkaisukysymykset

8 Aulinger on Saksaan sijoittautunut autoilija. Serbian ja Montenegron tasavalloille asetetun kauppasulun voimassa pitämisen aikana hän kuljetti kauppasulkualueen lähiympäristöön ja lähiympäristöstä siirtotyöläisiä, erityisesti serbialaisia ja montenegrolaisia, jotka matkustivat Serbiaan tai Montenegroon tai palasivat sieltä. Aulinger toimi useimmiten alihankkijana niin ikään Saksassa kotipaikkaansa pitävälle matkatoimistolle, joka järjesti koko matkan Saksassa sijaitsevan lähtöpaikan ja kauppasulkuun asetettujen tasavaltojen alueella sijaitsevan määränpäänä olevan paikan välillä tai päinvastoin käyttämällä näissä viimeksi mainituissa tasavalloissa

kotipaikkaansa pitäviä autoilijoita siihen matkan osaan, joka tehtiin näiden valtioiden alueella. Matkatoimisto toimitti matkustajille yhtenäiset liput näitä kuljetusten "osia" varten (gebrochene Verkehr, jäljempänä kuljetukset (liikenne), joissa käytetään useita kulkuneuvoja).

9 Sen jälkeen, kun Aulingeria oli syytetty asetuksen N:o 1432/92 rikkomisesta, hän käytännöllisesti katsoen lopetti vuonna 1993 osallistumisen näihin kuljetuksiin, joissa käytettiin useita kulkuneuvoja.

10 Aulingeria vastaan käynnistetyn rikosasian käsittely päätettiin kuitenkin sen jälkeen, kun Bundesgerichtshof oli 21.4.1995 antamallaan tuomiolla katsonut, että päätöslauselmassa 757 (1992) ei kielletä yksityisten henkilöiden kuljettamista kauppasulkualueelle ja -alueella ja että oli hyödytöntä ottaa kantaa siihen, säädettiinkö asetuksessa N:o 1432/92 tällaisesta kiellosta, koska tarpeellisia kansallisia menettelyjä rikosoikeudellisten seuraamusten määrittämiseksi mainitun asetuksen rikkomisesta ei ollut noudatettu.

11 Aulinger vaati siten korvausta vahingosta, jonka hän katsoi kärsineensä. Yhtäältä hän sai korvauksen hänen kohdistetusta rikossyytteestä. Toisaalta hän vaati pääasian vastaajalta (jäljempänä Saksan liittotasavalta) 500 000 Saksan markan (DEM) suuruista vahingonkorvausta pääasiallisen toimeentulolähteensä menetyksestä sen vuoksi, että hänen harjoittamansa kuljetustoiminta, jossa käytettiin useita kulkuneuvoja, kauppasulkualueen lähiympäristöstä ja lähiympäristöön oli lähes kokonaan keskeytynyt. Vaatimuksensa tueksi hän väitti, että asetuksessa N:o 1432/92 ei kielletty kyseistä toimintaa. Hän esittää tältä osin, että Euroopan yhteisöjen komissio ei itse katsonut, että tällainen liikenne olisi kielletty ja että Saksan viranomaisten olisi pitänyt kuulla jäsenvaltioita ennen kuin ne ottivat kantaa tähän monien autoilijoiden kannalta tärkeään seikkaan. Aulingerin mukaan muut jäsenvaltiot ovat siten komission arvioinnin kanssa samalla kannalla.

12 Saksan liittotasavalta väitti, että kuljetuksilla, jossa käytetään useita kulkuneuvoja, pyrittiin kiertämään kieltoa, joka koski henkilöiden kuljettamista suoraan kauppasulkualueelle, ja että asetuksella N:o 1432/92 kiellettiin siten myös tämäntyyppinen liikenne. Saksan liittotasavalta katsoi, että sen asetusta koskeva tulkinta oli joka tapauksessa puolustettavissa, ja johti tästä tulkinnasta sen, että kyse ei ollut Bürgerliches Gesetzbuchin (siviililaki) 839 §:ssä edellytetystä tuottamuksesta valtion vastuun syntymiseksi. Se lisäsi, että sillä ei ollut velvollisuutta kuulla muita jäsenvaltioita ja/tai komissiota, koska yhteisön oikeuden tulkinta ja soveltaminen kuuluvat lähtökohtaisesti jäsenvaltioille. Jäsenvaltiot olivat kuitenkin toimineet yhdessä komiteoissa (tai niiden yhteydessä) komission kanssa pidettyjen kokousten aikana.

13 Landgericht, jonka käsiteltäväksi asia saatettiin, katsoi Saksan liittotasavallan olevan oikeassa. Tuomioistuin perusti päätöksensä erityisesti Saksan liittotasavallan väitteeseen, jonka mukaan mitään sellaista tämän tuottamusta ei voitu todeta, joka synnyttäisi vastuun siviililain 839 §:n nojalla.

14 Aulinger valitti tästä tuomiosta Oberlandesgericht Kölniin, joka on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Oliko – – asetuksen N:o 1432/92 – – 1 artiklan d alakohtaa tulkittava siten, että elinkeinotoimintana suoritettu henkilöiden kuljetus kauppasulkualueelle tai kauppasulkualueelta oli sallittua sellaisena kuljetuksena, jossa käytetään useita kulkuneuvoja, vai oliko se kiellettyä?

Kuljetuksella, jossa käytetään useita kulkuneuvoja, on ymmärrettävä henkilöiden kuljetusta kauppasulkualueelle tai kauppasulkualueelta siten, että sellainen yritys, jonka kotipaikka on yhteisön jäsenvaltiossa, ja yritys, jonka kotipaikka on

kauppasulkualueella, toimivat yhteistyössä, jolloin ensin mainittu suorittaa kuljetuksen kauppasulkualueen rajan lähelle ja toinen kuljetuksen tästä paikasta kauppasulkualueelle (matkustajien siirtyessä ajoneuvosta toiseen).

2) Jos yhteisöjen tuomioistuin katsoo, että liikenne, jossa käytetään useita kulkuneuvoja, oli sallittua, oliko jäsenvaltioilla EY 10 artiklan, EY 297 artiklan tai muiden yhteisön oikeuden normien perusteella velvollisuus kuulla asiassa toisia jäsenvaltioita ja/tai komissiota ennen kuin se toteutti kansallisia toimenpiteitä tällaisen lainvastaiseksi väitetyn liikenteen johdosta?"

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

Yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyt huomautukset

15 Aulinger katsoo, että kysymys siitä, oliko kuljetus, jossa käytetään useita kulkuneuvoja, kauppasulkualueelta tai kauppasulkualueelle kielletty, on erotettava siitä kysymyksestä, oliko Aulingerin itsensä tarjoaman kaltainen, tähän kuljetukseen myötävaikuttava osittainen palvelun suoritus myös kielletty. Hän korostaa, ettei hän järjestänyt kuljetuksia, joissa käytettiin useita kulkuneuvoja, vaan tyytyi suorittamaan matkatoimiston tilaaman palvelun kauppasulkualueen ulkopuolisilla alueilla.

16 Tältä osin hän esittää esimerkkejä, jotka hänen mukaansa osoittavat, ettei asetuksessa N:o 1432/92 voitu kieltää hänen suorittamansa palvelun kaltaista palvelua päätymättä siihen järjettömään lopputulokseen, että kaikki sellaisen kuljetuksen toteuttamista edistävä toiminta, jossa käytetään useita kulkuneuvoja, on kiellettyä. Siten henkilö, joka on myynyt matkustajille yhtenäiset liput, nämä samat matkustajat, jotka ovat myötävaikuttaneet toimintaan maksamalla matkan hinnan, tai huoltoasemanhoitaja, joka on täyttänyt linja-auton bensiinisäiliön, ovat rikkoneet kauppasulkua. Hän lisää, että kauppasulku on luonteeltaan taloudellinen, eikä sen tavoitteena ole kieltää henkilöiden matkustamista ja kuljetuksia.

17 Aulingerin mukaan sama johtopäätös pätee kokonaisuudessaan sellaiseen liikenteeseen, jossa käytetään useita kulkuneuvoja. Kysymystä siitä, oliko tällainen liikenne kielletty asetuksen N:o 1432/92 1 artiklan d alakohdan nojalla, on arvioitava päätöslauselman 757 (1992) perusteella. Päätöslauselman 5 kohdassa rajoitutaan kieltämään asettamasta viranomaisten tai Jugoslavian liittotasavallassa kotipaikkaansa pitävien yritysten käyttöön raha- tai muita "varoja". Käsite "varoja" pitää kyllä sisällään edellä mainituille yrityksille tehdyt palvelujen suoritukset, mutta matkustajien kuljettamista siihen paikkaan, josta eteenpäin serbialaiset tai montenegrolaiset kuljetusyritykset huolehtivat heidän kuljettamisestaan, ei voida pitää palvelujen tarjoamisena näille yrityksille ja siten varojen käyttöön asettamisena niiden hyväksi. Aulingerin mukaan kyseisten palvelujen saajina olivat ainoastaan matkustajat.

18 Aulingerin mukaan asetuksella N:o 1432/92 ei pyritä asettamaan mitään lisäseuraamusta päätöslauselmassa 757 (1992) säädettyihin seuraamuksiin nähden. Sen tavoitteena on pelkästään varmistaa Yhdistyneiden Kansakuntien turvallisuusneuvoston päättämien seuraamusten yhdenmukainen täytäntöönpano koko yhteisön alueella. Aulinger perustaa väitteensä tämän asetuksen johdanto-osan kymmenenteen luetelmakohtaan sekä asiassa C-124/95, Centro-Com, 14.1.1997 annettuun tuomioon (Kok. 1997, s. I-81). Näin ollen hänen mukaansa asetuksessa ei voida itsenäisesti sellaisen kuljetuksen yhteydessä, jossa käytetään useita kulkuneuvoja, kieltää henkilöiden kuljettamista paikkaan, josta eteenpäin serbialaiset ja montenegrolaiset autoilijat huolehtivat heidän kuljettamisestaan.

19 Saksan liittotasavalta, Saksan hallitus ja komissio viittaavat aivan aluksi asetuksen N:o 1432/92 1 artiklan d alakohdan sanamuotoon. Ne väittävät, että elinkeinotoimintana suoritettu henkilöiden kuljettaminen on tässä säännöksessä tarkoitettu "palvelu". Se, tarjotaanko tällaista palvelua suorana kuljetuksena vai kuljetuksena, jossa käytetään useita kulkuneuvoja, ei mitenkään vaikuta asiaan. Saksan liittotasavalta korostaa, että kyseisessä säännöksessä käytetyt ilmaisut osoittavat, että siinä säädetyllä kiellolla on laaja soveltamisala. Tarkemmin sanottuna matkat, jotka toteutettiin kuljetuksina, jossa käytetään useita kulkuneuvoja, vaikutuksena oli ainakin välillisesti Serbian ja Montenegron tasavaltojen talouden edistäminen.

20 Saksan liittotasavalta ja komissio nimittäin lähtevät siitä periaatteesta, että kauppasulkualueelta tai kauppasulkualueelle tapahtuvassa suorassa liikenteessä on kyse kauppasulun rikkomisesta, koska kyseisen liikenteen seurauksena yhteisölle kuuluvat ajoneuvot asetetaan kauppasulussa olevien maiden talouden käyttöön ja mahdollistetaan se, että kuljetettavat henkilöt tuovat näihin maihin valuuttaa. Ne katsovat, että arvioinnin on oltava sama sellaisen kuljetuksen osalta, jossa käytetään useita kulkuneuvoja. Saksan hallituksen ja komission mukaan ainoa poikkeus tehdään yksityisillä ajoneuvoilla muutoin kuin elinkeinotoiminnassa tehtävien sellaisten matkojen suhteen, jotka voidaan hyväksyä humanitääristen syiden perusteella ja myös sen vuoksi, että tällöin kyse ei ole asetuksen N:o 1432/92 1 artiklan d alakohdassa tarkoitetusta palvelujen tarjoamisesta.

21 Saksan liittotasavalta ja Saksan hallitus lisäävät, että asetuksen N:o 1432/92 tarkoitus ja tavoite vahvistavat edellä lyhyesti esitetyn sanamuodon mukaisen tulkinnan.

22 Saksan hallitus viittaa myös Euroopan talousyhteisön ja Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) välisestä kaupasta 26 päivänä huhtikuuta 1993 annettuun neuvoston asetukseen (ETY) N:o 990/93 (EYVL L 102, s. 14), jolla on kumottu asetus N:o 1432/92.

23 Se toteaa, että asetuksen N:o 990/93 1 artiklan 1 kohdan e alakohdassa säädetään saman asetuksen 2 artiklassa ilmaistuin poikkeuksin kiellosta tarjota muita kuin rahoituspalveluja, ja nämä poikkeukset koskevat erityisesti kauttakulkua Jugoslavian liittotasavallan alueella ja saapumista sen aluevesille. Saksan hallituksen mukaan kyseisillä poikkeuksilla ei olisi merkitystä, mikäli kuljetukset, joiden lähtöpaikka tai määränpää on kauppasulkualueella, eivät olisi kiellettyjä. Tämä asetus siten vahvistaa Saksan hallituksen asetuksen N:o 1432/92 suhteen tekemää tulkintaa.

24 Saksan liittotasavalta väittää, että ei ole tarpeen selvittää, kielletäänkö päätöslauselmassa 757 (1992) itsessään kuljetukset, jossa käytetään useita kulkuneuvoja, sillä yhteisön lainsäätäjä halusi mahdollisesti päättää ankarammasta kauppasulusta, kun otetaan huomioon kauppasulkualueen maantieteellisesti läheinen sijainti yhteisöön nähden. Asetuksen N:o 1432/92 tulkinnan on siten tapahduttava itsenäisesti komission puolustaessa tätä näkemystä pääasiassa samoilla perusteilla.

25 Saksan liittotasavalta ja Saksan hallitus väittävät lisäksi, että velvollisuus varmistaa asetuksen N:o 1432/92 tehokas vaikutus edellyttää, että siinä katsotaan kielletyksi liikenne, jossa käytetään useita kulkuneuvoja. Saksan liittotasavalta katsoo, että mikäli näin ei tehtäisi, kyseisen asetuksen säännöksiä olisi voitu helposti kiertää suosimalla yhteistyötä sellaisten yritysten (autoilijoiden) kanssa, joiden toiminta on sijoittunut Serbiaan ja Montenegroon. Saksan hallitus viittaa erityisesti asiassa C-84/95, Bosphorus, 30.7.1996 annettuun tuomioon (Kok. 1996, s. I-3953, 3 ja 18 kohta).

26 Lopuksi Saksan liittotasavalta korostaa nojautumalla samaan tuomioon, että kielto, joka koski kuljetuksia, jossa käytetään useita kulkuneuvoja, ei ollut vastoin kyseessä oleville yrityksille kuuluvia perusoikeuksia.

27 Komissio katsoo kuitenkin, että jos kuljetus olisi varmistettu ainoastaan kauppasulkualueen rajalle ilman, että matkustajia aiottiin myöhemmin kuljettaa tälle alueelle, ei olisi ollut mahdollista osoittaa, että tällaisen toiminnan vaikutuksena oli Serbian ja Montenegron talouden edistäminen. Tässä tapauksessa nämä taloudet eivät olisi hyötyneet yhteisöstä olevan liikennevälineen toimittamisesta, eikä tämä toiminta itsessään olisi johtanut asianomaisten henkilöiden kuljettamiseen Serbiaan ja Montenegroon.

28 Komissio myöntää, että kyseisten henkilöiden kuljettaminen rajalle avaa heille mahdollisuuden mennä tämän jälkeen omin neuvoin kauppasulkualueelle ja että valuutta, jota he kuljettavat, vahvistaa kauppasulkualueen taloutta, mutta se katsoo, että tämä kauppasulkua koskeva tulkinta on liian laaja. "Yhteisöstä olevan" liikennöitsijän suorittama palvelu on ainoastaan edeltävä liiketoimi, ja kauppasulun tarkoitettujen tasavaltojen talouden vahvistuminen johtuu itse matkustajista eikä liikennöitsijöistä, jotka kuljettavat heidät kauppasulkualueen lähelle.

29 Komissio lisää, että sellaisen todellisen liikenteen yhteydessä, jossa käytetään useita kulkuneuvoja, kuten on kyse pääasiassa, ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen asiana on vahvistaa, kuka on tarjonnut kielletyn palvelun suorituksen. Sen kuuluu nimittäin ratkaista, miltä osin Aulingerin kaltainen alihankkija, joka osallistuu sellaisen liikenteen toteuttamiseen, jossa käytetään useita kulkuneuvoja, mahdollisesti olematta suoraan vastuussa sen suunnittelusta ja kulusta, on rikkonut asetuksen N:o 1432/92 1 artiklan d alakohtaa.

Yhteisöjen tuomioistuimen vastaus

30 Asetuksen N:o 1432/92 johdanto-osan kymmenennessä perustelukappaleessa todetaan, että asetuksen tavoitteena on erityisesti varmistaa tiettyjen päätöslauselmassa 757 (1992) määrättyjen toimenpiteiden yhdenmukainen täytäntöönpano koko

yhteisön alueella. Siten mainitun asetuksen tulkinnassa on otettava huomioon sekä tämän päätöslauselman sanamuoto että tarkoitus (ks. vastaavasti em. asia Bosphorus, tuomion 13 ja 14 kohta). Näin ollen asetusta N:o 1432/92 ei pidä tulkita päätöslauselman 757 (1992) säännösten vastaisesti.

31 Missään asetuksen N:o 1432/92 säännöksessä, sen enempää kuin päätöslauselman 757 (1992) kohdassakaan, ei kielletä henkilöiden liikkumista Euroopan talousyhteisön jäsenvaltioiden ja Serbian ja Montenegron tasavaltojen välillä.

32 Kuitenkin Saksan hallitus ja komissio perustellusti väittävät, että asetuksen N:o 1432/92 1 artiklan d alakohdassa kielletään jäsenvaltioihin sijoittautuneiden liikennöitsijöiden elinkeinotoimintana suorittama henkilöiden kuljetus suoraan jonkin jäsenvaltion alueella sijaitsevasta paikasta Serbian tai Montenegron tasavallan alueella sijaitsevaan paikkaan. Tällaisten muiden kuin rahoituspalvelujen suoritus nimittäin kuuluu kyseisen säännöksen soveltamisalaan siltä osin kuin se on osa "Serbian ja Montenegron tasavalloissa harjoitettua taloudellista toimintaa" ja osa "Serbian ja Montenegron tasavalloista oleville [luonnollisille henkilöille]" tarjottujen sellaisten palveluiden suoritusta, jotka on nimenomaisesti mainittu asetuksen N:o 1432/92 1 artiklan d alakohdassa esimerkkeinä kielletyistä muista kuin rahoituspalveluiden suorituksista.

33 Arviointi voi ainoastaan olla sama sellaisen kuljetusta koskevan suorituksen osalta, joka tapahtuu saman lähtö- ja saapumispaikan välillä ja joka järjestetään jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen ja kauppasulkualueelle sijoittautuneen yrityksen välisenä yhteistyönä, jolloin ensin mainittu suorittaa kuljetuksen kauppasulkualueen rajan lähelle ja toinen kuljetuksen tästä paikasta kauppasulkualueelle tai kauppasulkualueelta tähän paikkaan (matkustajien siirtyessä ajoneuvosta toiseen). Tältä osin merkitystä ei ole sillä, suorittavatko palvelun erilliset peräkkäiset liikennöitsijät vai suorittavatko ne sen alihankintana.

34 Mikäli tulkinta ei olisi tämä, asetuksen N:o 1432/92 tehokasta vaikutusta voitaisiin lisäksi helposti horjuttaa yhteisöstä olevien yritysten sekä serbialaisten tai montenegrolaisten yritysten välillä tehdyillä yhteistyötä koskevilla sopimuksilla.

35 Näin ollen, mikäli asetuksen N:o 1432/92 voimassaolon aikana autoilija osallistui, myös silloin, kun se tapahtui alihankkijana, sellaiseen henkilöiden kuljetukseen, jossa käytetään useita kulkuneuvoja, yhteisön jäsenvaltion alueen ja Serbian ja Montenegron tasavaltojen alueiden välillä, hän rikkoi kyseisen asetuksen säännöksiä. Sitä vastoin hän saattoi jatkaa elinkeinotoimintana suoritettavan henkilöiden kuljetuksen hoitamista kauppasulkualueen lähelle sillä edellytyksellä, että kyseisen palvelun suoritus ei liittynyt kuljetukseen, jossa käytetään useita kulkuneuvoja.

36 Ensimmäiseen kysymykseen on siten vastattava, että asetuksen N:o 1432/92 1 artiklan d alakohtaa on tulkittava siten, että elinkeinotoimintana suoritettu henkilöiden kuljetus Serbian ja Montenegron tasavaltoihin tai tasavalloista, joka toteutetaan kuljetuksena, jossa käytetään useita kulkuneuvoja, oli kielletty. Kuljetuksella, jossa käytetään useita kulkuneuvoja, on ymmärrettävä henkilöiden sellaista kuljetusta kauppasulkualueelle tai kauppasulkualueelta, joka järjestetään jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen ja kauppasulkualueelle sijoittautuneen yrityksen välisenä yhteistyönä, jolloin ensin mainittu suorittaa kuljetuksen kauppasulkualueen rajan lähelle ja toinen kuljetuksen tästä paikasta kauppasulkualueelle tai kauppasulkualueelta tähän paikkaan (matkustajien siirtyessä ajoneuvosta toiseen).

Toinen kysymys

37 Kun otetaan huomioon ensimmäiseen kysymykseen annettu vastaus, toiseen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

38 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä yhteisöjen tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla yhteisöjen tuomioistuin (kolmas jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Euroopan talousyhteisön ja Serbian ja Montenegron tasavaltojen välisen kaupan kieltämisestä 1 päivänä kesäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1432/92 1 artiklan d alakohtaa on tulkittava siten, että elinkeinotoimintana suoritettu henkilöiden kuljetus Serbian ja Montenegron tasavaltoihin tai tasavalloista, joka toteutetaan kuljetuksena, jossa käytetään useita kulkuneuvoja, oli kielletty.

Kuljetuksella, jossa käytetään useita kulkuneuvoja, on ymmärrettävä henkilöiden sellaista kuljetusta kauppasulkualueelle tai kauppasulkualueelta, joka järjestetään jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen ja kauppasulkualueelle sijoittautuneen yrityksen välisenä yhteistyönä, jolloin ensin mainittu suorittaa kuljetuksen kauppasulkualueen rajan lähelle ja toinen kuljetuksen tästä paikasta kauppasulkualueelle tai kauppasulkualueelta tähän paikkaan (matkustajien siirtyessä ajoneuvosta toiseen).

Allekirjoitukset