ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

9. března 2006 *

Ve věci C-371/03,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 234 ES, podaná rozhodnutím Oberlandesgericht Köln (Německo) ze dne 21. srpna 2003, došlým Soudnímu dvoru dne 1. září 2003, v řízení

Siegfried Aulinger

proti

Spolkové republice Německo,

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení A. Rosas, předseda senátu, J. Malenovský, J.-P. Puissochet (zpravodaj), S. von Bahr a U. Lõhmus, soudci,

* Jednací jazyk: němčina.

generální advokát: F. G. Jacobs,
vedoucí soudní kanceláře: C. Strömholm, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 12. října 2005,

s ohledem na vyjádření předložená:

— za S. Aulingera R. Karpensteinem, Rechtsanwalt,

— za Spolkovou republiku Německo, žalovanou v původním řízení, A. Frieserem, Rechtsanwalt,

— za německou vládu W. D. Plessingem, A. Tiemann a C. Schulze-Bahr, jako zmocněnci, ve spolupráci s A. Frieserem, Rechtsanwalt,

— za Komisi Evropských společenství G. zur Hausen, dále F. Hoffmeisterem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 17. listopadu 2005,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu nařízení Rady (EHS) č. 1432/92 ze dne 1. června 1992, kterým se zakazuje obchod mezi Evropským hospodářským společenstvím a republikami Srbsko a Černá Hora (Úř. věst. L 151, s. 4).

2 Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi S. Aulingerem a Spolkovou republikou Německo, která uložila S. Aulingerovi povinnost přerušit jeho činnost jakožto autobusového dopravce osob cestujících do Srbska a Černé Hory na základě výkladu nařízení č. 1432/92, který S. Aulinger považuje za nesprávný.

Právní rámec

3 V souvislosti s konflikty, které doprovázely nabytí nezávislosti několika republik bývalé Svazové republiky Jugoslávie, a zvláště s konflikty, ke kterým došlo v roce 1992 v Bosně a Hercegovině, přijala Rada bezpečnosti OSN, jednající na základě kapitoly VII Charty OSN, dne 30. května 1992 rezoluci 757 (1992), kterou se zavádí hospodářské embargo proti Svazové republice Jugoslávie (Srbsku a Černé Hoře). Toto embargo se vztahovalo především na obchod se základními výrobky a zbožím.

4 Odstavce 5 a 7 rezoluce 757 (1992) stanovily:

„5. [...] všechny státy se zdrží toho, aby orgánům Svazové republiky Jugoslávie (Srbska a Černá Hory) nebo jakémukoliv obchodnímu nebo průmyslovému podniku či podniku poskytujícímu veřejné služby nacházejícímu se na území Svazové republiky Jugoslávie (Srbska nebo Černé Hory) poskytly peněžní prostředky nebo jakékoliv jiné finanční a hospodářské zdroje, a zabrání svým státním příslušníkům a všem osobám nacházejícím se na jejich území převést nebo jakýmkoliv způsobem poskytnout orgánům Svazové republiky Jugoslávie (Srbska a Černé Hory) nebo výše uvedeným podnikům takové peněžní prostředky nebo zdroje a poukázat jakékoliv jiné peněžní prostředky fyzickým a právnickým osobám nacházejícím se na území Svazové republiky Jugoslávie (Srbska nebo Černé Hory) s výjimkou plateb určených výlučně ke striktně zdravotním nebo humanitárním účelům a k zaplacení potravin;

[...]

7. [...] všechny státy:

a) odmítnou jakémukoliv letadlu vydat povolení ke startu ze svého území, k přistání na tomto území nebo k přeletu svého území, pokud má toto letadlo namířeno přistát na území Svazové republiky Jugoslávie (Srbska a Černé Hory) nebo z tohoto území odletělo, s výjimkou případu, kdy byl let tohoto letadla schválen výborem Rady bezpečnosti zřízeným rezolucí 724

(1991) z humanitárních nebo jiných důvodů v souladu s relevantními rezolucemi Rady.

[...].“

5 Evropské hospodářské společenství a jeho členské státy využily nástroje Společenství, aby zejména zajistily ve Společenství jednotné provedení určitých opatření stanovených rezolucí 757 (1992). Takto přijala Rada Evropských společenství nařízení č. 1432/92.

6 Článek 1 tohoto nařízení stanoví:

„Ode dne 31. května 1992 je zakázáno:

a) uvést na území Společenství jakýkoliv základní výrobek a výrobek původem z republik Srbsko a Černá Hora nebo z nich pocházející;

b) vyvézt do republik Srbska a Černé Hory jakýkoliv základní výrobek a výrobek původem ze Společenství nebo z něho pocházející;

c) provádět jakoukoliv činnost, jejímž předmětem nebo účinkem je přímá, nebo nepřímá podpora činností zmíněných v písmenech a) a b);

d) poskytnout jiné služby než finanční, jejichž předmětem nebo účinkem je přímá, nebo nepřímá podpora hospodářství republik Srbska a Černé Hory, a zejména jiné služby než finanční určené pro:

i) účely jakékoliv hospodářské činnosti vykonávané v republikách Srbsko a Černá Hora nebo z těchto republik,

nebo

ii) jednu z následujících osob:

— jakoukoliv fyzickou osobu nacházející se v republikách Srbsku a Černé Hoře,

— jakoukoliv právnickou osobu zřízenou nebo jinak vytvořenou podle právního režimu republik Srbska a Černé Hory,

— jakoukoliv organizaci vykonávající hospodářskou činnost (ať je, nebo není v republikách Srbsko a Černá Hora) pod kontrolou osob s bydlištěm nebo sídlem v republikách Srbsko a Černá Hora nebo organizací zřízených jako společnost nebo jinak vytvořených podle právního režimu těchto republik.

Podmínky zákazu služeb letecké dopravy jsou definované [v příloze]." *(neoficiální překlad)*

7 Článek 5 téhož nařízení upřesňuje:

„Toto nařízení se použije na celém území Společenství, včetně jeho vzdušného prostoru, a v jakémkoliv letadle nebo na jakékoliv lodi, na něž se vztahuje pravomoc členského státu, jakož i na jakémkoliv jiném místě na jakéhokoliv občana členského státu a jakoukoliv entitu zřízenou jako společnost nebo jinak vytvořenou podle právního režimu členského státu." *(neoficiální překlad)*

Skutkový stav ve sporu v původním řízení a předběžné otázky

8 Siegfried Aulinger je autobusovým dopravcem usazeným v Německu. V době, kdy bylo v platnosti embargo zavedené proti republikám Srbsko a Černá Hora, dopravoval do blízkosti zóny, na niž bylo uvaleno embargo, nebo z blízkosti této zóny přistěhovalé pracovníky, zejména Srby a Černohorce, cestující do Srbska a Černé Hory, nebo se z nich vracející. Nejčastěji působil jako subdodavatel pro cestovní kancelář, rovněž usazenou v Německu, která organizovala celou cestu mezi místy odjezdu a příjezdu nacházejícími se na německém území a na území republik,

na něž bylo uvaleno embargo, nebo opačně, přičemž se obracela na autobusové dopravce usazené v těchto republikách pro část cesty, která měla být vykonána na jejich území. Kancelář vydávala cestujícím jedny jízdenky pro tuto dopravu, zvanou „rozdělená" (dále jen „rozdělená doprava").

9 Poté, co byl trestně stíhán pro porušení nařízení č. 1432/92, se S. Aulinger v roce 1993 této rozdělené dopravy prakticky přestal účastnit.

10 Trestní řízené zahájené proti S. Aulingerovi bylo nicméně ukončeno po vydání rozsudku ze dne 21. února 1995, v němž Bundesgerichtshof rozhodl, že rezoluce 757 (1992) nezakazuje dopravu jednotlivců do zóny, na niž bylo uvaleno embargo, a z této zóny a měl za neužitečné rozhodovat o otázce, zda nařízení č. 1432/92 stanovilo takový zákaz, jelikož vnitrostátní postupy nezbytné pro uložení trestní sankce za porušení zmíněného nařízení nebyly dodrženy.

11 Siegfried Aulinger tedy žádal náhradu škody, která mu vznikla. Jednak získal náhradu škody za trestní stíhání, které bylo proti němu vedené. Kromě toho požadoval na žalované v původním řízení (dále jen „Spolková republika Německo") 500 000 DEM jako náhradu škody a ušlého zisku za ztrátu svého hlavního zdroje příjmů, které mu vznikly v důsledku téměř úplného přerušení jeho činnosti spočívající v rozdělené dopravě do blízkosti zóny, na niž bylo uvaleno embargo, a z blízkosti této zóny. Na podporu svého návrhu uplatňoval, že nařízení č. 1432/92 tuto činnost nezakazovalo. V tomto ohledu líčí, že samotná Komise Evropských společenství neměla za to, že taková doprava byla zakázaná a německé orgány se měly poradit s členskými státy předtím, než přijaly stanovisko v této otázce rozhodné pro mnohé autobusové dopravce. Členské státy tehdy sdílely názor Komise.

12 Spolková republika Německo tvrdila, že rozdělená doprava měla za cíl obejít zákaz přímé dopravy osob do zóny, na niž bylo uvaleno embargo, a tento typ dopravy byl v důsledku toho také zakázán nařízením č. 1432/92. Vzhledem k tomu, že Spolková republika Německo se domnívala, že její výklad nařízení každopádně lze zastávat, vyvodila z toho, že nedošlo k zavinění vyžadovanému článkem 839 občanského zákoníku (Bürgerliches Gesetzbuch) pro vznik odpovědnosti státu. Dodala, že nebyla povinna se poradit s ostatními členskými státy nebo Komisí, protože výklad a použití práva Společenství je v zásadě věcí členských států. Nicméně proběhla předběžná jednání mezi členskými státy v rámci výborů (nebo mimo nich) během schůzek s Komisí.

13 Landgericht, kterému byl spor předložen, dal za pravdu Spolkové republice Německo. Své rozhodnutí opřel zejména o její argumentaci, podle níž nemůže být konstatováno žádné zavinění z její strany takové povahy, aby založilo odpovědnost podle článku 839 občanského zákoníku.

14 Oberlandesgericht Köln, ke kterému se S. Aulinger odvolal, se rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Měl být článek 1 písm. d) [nařízení č. 1432/92] vykládán v tom smyslu, že komerční doprava osob do zóny, na niž bylo uvaleno embargo, a z této zóny uskutečňovaná ve formě takzvané ‚rozdělené dopravy', byla povolená, nebo zakázaná?

Rozdělenou dopravou je třeba rozumět dopravu osob do zóny, na niž je uvaleno embargo, a z této zóny na základě spolupráce mezi podnikem usazeným v členském státě Společenství a jiným podnikem, jehož sídlo je v zóně, na niž je

uvaleno embargo, přičemž dříve uvedený podnik zajišťuje dopravu do blízkosti hranic zóny, na niž je uvaleno embargo, a druhý podnik dopravu mezi tímto místem a zónou, na niž je uvaleno embargo (s tím, že cestující přesednou do jiného vozidla).

2) V případě, že Soudní dvůr připustí legalitu rozdělené dopravy, má se členský stát, na základě článku 10 ES nebo článku 297 ES nebo jiných ustanovení práva Společenství, poradit s jinými členskými státy nebo Komisí předtím, než přijme vnitrostátní opatření založená na údajné protiprávnosti rozdělené dopravy?"

K předběžným otázkám

K první otázce

Vyjádření předložená Soudnímu dvoru

15 Siegfried Aulinger se domnívá, že je třeba rozlišovat mezi otázkou, zda rozdělená doprava ze zóny, na niž bylo uvaleno embargo, nebo do této zóny, byla zakázaná, a otázkou, zda takové částečné poskytnutí služby přispívající k této dopravě jako to, které uskutečnil on, bylo také zakázané. Zdůrazňuje, že neorganizoval rozdělenou dopravu, ale omezil se pouze na poskytnutí služby cestovní kanceláři na území, na něž se embargo nevztahovalo.

16 V tomto ohledu předkládá příklady, které podle něho prokazují, že nařízení č. 1432/92 nemohlo zakazovat takové poskytování služby, jako bylo to jeho, aniž by to vedlo k absurdnímu závěru, že jakákoliv činnost přispívající k realizaci rozdělené dopravy byla zakázaná. Takto by osoba prodávající jízdenky pro tuto rozdělenou dopravu cestujícím, samotní tito cestující, kteří pomohli tím, že zaplatili cenu cesty, nebo benzinář, který naplnil nádrž autobusu, porušili embargo. Dodává, že embargo má hospodářskou povahu a nemá za cíl zakázat cestování a dopravu osob.

17 Podle S. Aulingera se nabízí stejný závěr, pokud jde o rozdělenou dopravu v jejím celku. Otázka, zda tato rozdělená doprava byla zakázaná čl. 1 písm. d) nařízení č. 1432/92 má být posouzena na základě rezoluce 757 (1992). Přitom odstavec 5 této rezoluce se omezil na to, že zakázal, aby orgánům nebo jakémukoliv podniku usazenému ve Svazové republice Jugoslávie byly poskytnuty peněžní prostředky nebo jakékoliv jiné „hospodářské zdroje". Pojem „hospodářské zdroje" zahrnuje určitá poskytnutí služeb zmíněným entitám, ale doprava cestujících až do místa, kde jsou převzati srbskými a černohorskými dopravními podniky, nemůže být považována za poskytnutí služeb těmto podnikům, a v důsledku toho ani za poskytnutí hospodářských zdrojů v jejich prospěch. Příjemci dotčených služeb byli pouze cestující.

18 Podle S. Aulingera cílem nařízení č. 1432/92 nebylo zavést žádnou dodatečnou sankci ve vztahu k sankcím stanoveným rezolucí 757 (1992). Jeho cílem bylo pouze zajistit jednotné zavedení v celém Společenství sankcí, o nichž rozhodla Rada bezpečnosti OSN. Siegfried Aulinger zakládá svou argumentaci na desátém bodu odůvodnění tohoto nařízení, jakož i na rozsudku ze dne 14. ledna 1997, Centro-Com (C-124/95, Recueil, s. I-81). Podle něj nařízení samo o sobě nemohlo v důsledku toho zakázat dopravu osob až do místa jejich převzetí srbskými a černohorskými autobusovými dopravci v rámci rozdělené dopravy.

19 Spolková republika Německo, německá vláda a Komise odkazují především na znění čl. 1 písm. d) nařízení č. 1432/92. Tvrdí, že komerční doprava osob je „služb[ou]" ve smyslu tohoto ustanovení. To, zda byla taková služba poskytnuta formou přímé, nebo rozdělené dopravy, nemění na věci nic. Spolková republika Německo zdůrazňuje, že výrazy použité v dotčeném ustanovení ukazují na širokou působnost zákazu, který toto ustanovení stanovilo. Přesněji, cesty vykonané formou rozdělené dopravy měly za účinek přinejmenším nepřímou podporu hospodářství republik Srbska a Černé Hory.

20 Spolková republika Německo a Komise vycházejí totiž ze zásady, že přímá doprava ze zóny, na niž bylo uvaleno embargo, a do této zóny, představovala porušení tohoto embarga, protože tato doprava měla za účinek poskytnutí vozidel Společenství hospodářstvím zemí, na které bylo uvaleno embargo, a umožnění dovozu valut prostřednictvím dopravovaných osob. Domnívají se, že analýza musí být stejná, pokud jde o rozdělenou dopravu. Podle německé vlády a Komise jsou jedinou výjimkou cesty provedené v soukromém autě za nekomerčním účelem, přijatelné z humanitárních důvodů a rovněž proto, že se nejedná o poskytnutí „služ[eb]" ve smyslu čl. 1 písm. d) nařízení č. 1432/92.

21 Spolková republika Německo a německá vláda dodávají, že duch a cíl nařízení č. 1432/92 potvrzují doslovný výklad shrnutý výše.

22 Německá vláda odkazuje také na nařízení Rady (EHS) č. 990/93 ze dne 26. dubna 1993 o obchodu mezi Evropským hospodářským společenstvím a Svazovou republikou Jugoslávie (Srbsko a Černá Hora) (Úř. věst. L 102, s. 14), které nahradilo nařízení č. 1432/92.

23 Konstatuje, že čl. 1 odst. 1 písm. e) nařízení č. 990/93 stanoví zákaz poskytnout jiné než finanční služby, který je doprovázen odchylkami, jež jsou uvedeny v článku 2 téhož nařízení, přičemž se tyto odchylky týkají zejména tranzitního přechodu přes území Svazové republiky Jugoslávie a vstupu do jejích výsostných vod. Podle německé vlády by tyto odchylky byly zbaveny smyslu, kdyby doprava, která má za místo odjezdu nebo příjezdu zónu, na niž bylo uvaleno embargo, nebyla zakázaná. Toto nařízení takto potvrzuje výklad, který byl podán ohledně nařízení č. 1432/92.

24 Spolková republika Německo tvrdí, že není nezbytné odpovědět na otázku, zda samotná rezoluce 757 (1992) zakazovala rozdělenou dopravu, protože zákonodárce Společenství mohl v případě potřeby rozhodnout o přísnějším embargu vzhledem k zeměpisné blízkosti Společenství a zóny, na niž bylo uvaleno embargo. Výklad nařízení č. 1432/92 musí být v důsledku toho podán nezávisle, což ze stejných důvodů tvrdí také Komise.

25 Spolková republika Německo a německá vláda mimoto uplatňují, že povinnost zajistit užitečný účinek nařízení č. 1432/92 předpokládá, že se má za to, že zakazovalo rozdělenou dopravu. Spolková republika Německo se domnívá, že v opačném případě by ustanovení tohoto nařízení bylo možné snadno obcházet, a tím by byla podpořena spolupráce s podniky (provozujícími autobusovou dopravu) usazenými v Srbsku a Černé Hoře. Německá vláda odkazuje zejména na rozsudek ze dne 30. července 1996, Bosphorus (C-84/95, Recueil, s. I-3953, body 3 a 18).

26 Spolková republika Německo konečně zdůrazňuje, přičemž se opírá o tentýž rozsudek, že zákaz rozdělené dopravy nebyl v rozporu se základními právy dotčených podniků.

27 Komise se nicméně domnívá, že kdyby byla zajištěna doprava pouze po hranici zóny, na niž bylo uvaleno embargo, aniž by byla předpokládána další přeprava cestujících do této zóny, nebylo by možné prokázat, že taková činnost měla za účinek podporu srbského a černohorského hospodářství. V tomto případě by tato hospodářství neměla prospěch z poskytnutí dopravního prostředku Společenství a tato činnost by sama o sobě nevedla k přeprava dotčených osob do Srbska a Černé Hory.

28 Komise připouští, že přeprava těchto osob až na hranici otevírá možnost, aby se dostaly svými vlastními prostředky dále, do zóny, na niž bylo uvaleno embargo, a aby valuty, které převážejí, posilovaly hospodářství této zóny, ale domnívá se, že tento výklad embarga je příliš široký. Poskytnutí služby dopravcem „Společenství" je pouze předběžnou činností a posílení hospodářství republik, na něž se vztahuje embargo, je způsobeno samotnými cestujícími, a nikoliv dopravci, kteří je dopravili až do blízkosti zóny, na niž bylo uvaleno embargo.

29 Komise dodává, že v rámci skutečné rozdělené dopravy, takové, jako je rozdělená doprava ve věci v původním řízení, je věcí předkládajícího soudu rozhodnout, kdo uskutečnil zakázané poskytnutí služby. Tomuto soudu totiž náleží, aby určil, v jakém rozsahu takový subdodavatel, jakým je S. Aulinger, který spolupracoval na uskutečnění rozdělené dopravy, aniž by byl případně odpovědný za její koncepci nebo průběh, porušil čl. 1 písm. d) nařízení č. 1432/92.

Odpověď Soudního dvora

30 Desátý bod odůvodnění nařízení č. 1432/92 uvádí, že toto nařízení má za cíl zejména zajistit jednotné zavedení v celém Společenství určitých opatření stanovených rezolucí 757 (1992). V důsledku toho je pro účely výkladu zmíněného nařízení třeba

vzít v úvahu znění a cíl této rezoluce (viz v tomto smyslu výše uvedený rozsudek Bosphorus, body 13 a 14). Nařízení č. 1432/92 nemůže být tudíž vykládáno v rozporu s ustanoveními rezoluce 757 (1992).

31 Přitom žádné ustanovení nařízení č. 1432/92 ani rezoluce 757 (1992) nezakazuje pohyb osob mezi členskými státy Společenství a republikami Srbsko a Černá Hora.

32 Avšak německá vláda a Komise správně tvrdí, že čl. 1 písm. d) nařízení č. 1432/92 zakazuje přímou komerční dopravu osob mezi místem nacházejícím se na území členských států a místem nacházejícím se v Srbsku nebo Černé Hoře dopravci usazenými v jednom ze zmíněných členských států. Na takové poskytnutí jiných než finančních služeb se totiž toto ustanovení vztahuje v rozsahu, v němž toto poskytnutí služby zčásti odpovídá „hospodářské činnosti vykonávané v republikách Srbsko a Černá Hora, nebo z těchto republik" a zčásti poskytnutí služeb takovým „fyzick[ým] osob[ám] nacházející[m] se v republikách Srbsko a Černá Hora", jako jsou osoby výslovně zmíněné v čl. 1 písm. d) nařízení č. 1432/92 jako příklady zakázaného poskytnutí jiných než finančních služeb.

33 Analýza musí být stejná, pokud jde o poskytnutí dopravy zajišťované mezi stejnými místy odjezdu a příjezdu a organizované na základě spolupráce mezi podnikem usazeným v členském státě a jiným podnikem, jehož sídlo je v zóně, na niž je uvaleno embargo, přičemž dříve uvedený podnik zajišťuje dopravu do blízkosti hranic zóny, na niž je uvaleno embargo, a odtud a druhý podnik dopravu z tohoto místa do zóny, na niž je uvaleno embargo, nebo z této zóny do tohoto místa (s tím, že cestující přesednou do jiného vozidla). V tomto ohledu nezáleží na tom, zda poskytnutí služby je uskutečněné, přímo, nebo na základě subdodavatelské smlouvy, různými po sobě následujícími dopravci.

34 V případě jiného výkladu by mimoto mohl být užitečný účinek nařízení č. 1432/92 snadno zpochybněn prostřednictvím dohod o spolupráci uzavřených mezi podniky Společenství a srbskými či černohorskými podniky.

35 Tudíž, když se v době, kdy bylo účinné nařízení č. 1432/92, autobusový dopravce účastnil, i jako subdodavatel, rozdělené dopravy osob mezi územím členského státu Společenství a územím republik Srbska a Černé Hory, porušoval ustanovení tohoto nařízení. Naproti tomu mohl pokračovat v zajišťování poskytování komerční dopravy osob až do blízkosti zóny, na niž bylo uvaleno embargo, za podmínky, že toto poskytování nebylo součástí rozdělené dopravy.

36 V důsledku toho je na první otázku třeba odpovědět, že čl. 1 písm. d) nařízení č. 1432/92 musí být vykládán v tom smyslu, že komerční doprava osob do Srbska a Černé Hory nebo z těchto území, uskutečňovaná formou rozdělené dopravy, byla zakázaná. Rozdělenou dopravou je třeba rozumět dopravu osob do zóny, na niž je uvaleno embargo, nebo z této zóny, organizovanou na základě spolupráce mezi podnikem usazeným v členském státě a jiným podnikem, jehož sídlo je v zóně, na niž je uvaleno embargo, přičemž dříve uvedený podnik zajišťuje dopravu do blízkosti hranic zóny, na niž je uvaleno embargo, a odtud a druhý podnik dopravu z tohoto místa do zóny, na niž je uvaleno embargo, nebo z této zóny do tohoto místa (s tím, že cestující přesednou do jiného vozidla).

K druhé otázce

37 S ohledem na odpověď danou na první otázku není nezbytné odpovídat na druhou otázku.

K nákladům řízení

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

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

Článek 1 písm. d) nařízení Rady (EHS) č. 1432/92 ze dne 1. června 1992, kterým se zakazuje obchod mezi Evropským hospodářským společenstvím a republikami Srbsko a Černá Hora, musí být vykládán v tom smyslu, že komerční doprava osob do Srbska a Černé Hory, nebo z těchto území uskutečňovaná formou rozdělené dopravy byla zakázaná.

Rozdělenou dopravou je třeba rozumět dopravu osob do zóny, na niž je uvaleno embargo, nebo z této zóny, organizovanou na základě spolupráce mezi podnikem usazeným v členském státě a jiným podnikem, jehož sídlo je v zóně, na niž je uvaleno embargo, přičemž dříve uvedený podnik zajišťuje dopravu do blízkosti hranic zóny, na niž je uvaleno embargo, a odtud a druhý podnik dopravu z tohoto místa do zóny, na niž je uvaleno embargo, nebo z této zóny do tohoto místa (s tím, že cestující přesednou do jiného vozidla).

Podpisy.