A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2006. március 9. *

A C-371/03. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Oberlandesgericht Köln (Németország) a Bírósághoz 2003. szeptember 1-jén érkezett, 2003. augusztus 21-i határozatával terjesztett elő az előtte

Siegfried Aulinger

és

a **Bundesrepublik Deutschland**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: A. Rosas tanácselnök, J. Malenovský, J.-P. Puissochet (előadó), S. von Bahr és U. Lõhmus bírák,

* Az eljárás nyelve: német.

főtanácsnok: F. G. Jacobs,
hivatalvezető: C. Strömholm tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2005. október 12-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– S. Aulinger képviseletében R. Karpenstein Rechtsanwalt,

– a Bundesrepublik Deutschland (az alapeljárás alperese) képviseletében A. Frieser Rechtsanwalt,

– a német kormány képviseletében W. D. Plessing, később: A. Tiemann és C. Schulze-Bahr, meghatalmazotti minőségben, segítőjük: A. Frieser Rechtsanwalt,

– az Európai Közösségek Bizottsága képviseletében G. zur Hausen, később: F. Hoffmeister, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2005. november 17-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a Szerb és a Montenegrói Köztársaság, valamint az Európai Gazdasági Közösség közötti kereskedelem megtiltásáról szóló, 1992. június 1-jei 1432/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 151., 4. o.) értelmezésére irányul.

2 A kérelmet a Siegfried Aulinger és az 1432/92 rendelet szerinte téves értelmezése alapján őt a Szerbiába és Montenegróba irányuló autóbuszos személyszállítói tevékenységének abbahagyására kötelező Bundesrepublik Deutschland között folyamatban lévő eljárásban nyújtotta be az előterjesztő bíróság.

Jogi háttér

3 A volt Jugoszláv Szövetségi Köztársaság több tagköztársaságának függetlenné válását kísérő viszályokkal, különösen pedig az 1992-ben Bosznia-Hercegovinában fellépő viszályokkal összefüggésben az Egyesült Nemzetek Biztonsági Tanácsa, az Egyesült Nemzetek Alapokmányának VII. fejezete alapján eljárva, 1992. május 30-án meghozta a Jugoszláv Szövetségi Köztársaság (Szerbia és Montenegró) elleni gazdasági embargó elrendeléséről szóló, 757. (1992) számú határozatot. Az embargó elsősorban a nyersanyagokkal és a késztermékekkel való kereskedelmet érintette.

4 A 757. (1992) számú határozat 5. és 7. pontjának rendelkezése szerint:

„5. [...] minden állam köteles tartózkodni a Jugoszláv Szövetségi Köztársaság (Szerbia és Montenegró) hatóságai vagy a Jugoszláv Szövetségi Köztársaságban (Szerbia és Montenegró) kereskedelmi, ipari vagy szolgáltatási tevékenységet folytató vállalkozás részére pénzeszközök vagy bármely más pénzügyi vagy gazdasági erőforrás rendelkezésre bocsátásától, továbbá köteles megakadályozni állampolgárait és a felségterületén tartózkodó bármely más személyt abban, hogy ilyen pénzeszközöket vagy erőforrásokat a Jugoszláv Szövetségi Köztársaság (Szerbia és Montenegró) hatóságai vagy az előbb említett vállalkozás részére átutaljon vagy bármilyen módon rendelkezésére bocsásson, és hogy bármilyen más pénzeszközt átutaljon a Jugoszláv Szövetségi Köztársaságban (Szerbia és Montenegró) lévő természetes vagy jogi személy részére, a tisztán orvosi vagy emberiességi, illetőleg élelmezési célú kifizetések kizárólagos kivételével

[...].

7. [...] minden állam:

a) köteles megtagadni felségterületén bármely légi járműtől a felszállási, leszállási vagy átrepülési engedélyt, ha a légi jármű a Jugoszláv Szövetségi Köztársaság (Szerbia és Montenegró) felségterülete felé tart leszállás céljából, vagy onnan szállt fel, kivéve ha a légi jármű repülését emberiességi vagy más okból a

Biztonsági Tanácsnak a 724. (1991) számú határozattal létrehozott bizottsága a Biztonsági Tanács idevágó határozatainak megfelelően jóváhagyta.

[...]"

5 A 757. (1992) számú határozatban előírt egyes intézkedéseknek a Közösségben történő egységes végrehajtásának biztosítása érdekében az Európai Gazdasági Közösség és tagállamai közösségi jogi aktus kibocsátásához folyamodtak. Az Európai Közösségek Tanácsa ezért alkotta meg az 1432/92 rendeletet.

6 E rendelet 1. cikke a következőképpen rendelkezik:

„1992. május 31-től tilos:

a) a Közösség területére behozni a Szerb és a Montenegrói Köztársaság területéről származó, illetőleg onnan indított nyersanyagot és terméket;

b) a Szerb és a Montenegrói Köztársaság területére kivinni a Közösség területéről származó, illetőleg onnan indított nyersanyagot és terméket;

c) bármilyen, az a) és b) pontban említett cselekmények valamelyikét célzó vagy eredményező tevékenység;

d) a Szerb és a Montenegrói Köztársaság gazdaságának közvetlen vagy közvetett fejlesztését célzó vagy eredményező – nem pénzügyi – szolgáltatás nyújtása, amely az alábbiakkal kapcsolatos:

i) a Szerb és a Montenegrói Köztársaságban, illetőleg onnan folytatott bármilyen gazdasági tevékenység

vagy

ii) a következő személyek valamelyike:

— a Szerb és a Montenegrói Köztársaságban lévő minden természetes személy,

— a Szerb és a Montenegrói Köztársaság joga szerint alakult vagy bejegyzett bármely jogi személy,

— bármely szervezet, amely (a Szerb és a Montenegrói Köztársaságon belül vagy azon kívül) gazdasági tevékenységet folytat és a Szerb és a Montenegrói Köztársaságban lakó személy vagy e köztársaságok joga szerint alakult vagy bejegyzett szervezet ellenőrzése alatt áll.

A légiközlekedési tilalom feltételei a mellékletben találhatók."

7 A rendelet 5. cikke így szól:

„E rendelet hatálya kiterjed a Közösség egész területére (beleértve a légterét is) és bármely tagállam joghatósága alá tartozó minden légijárműre és hajóra, valamint bármely tagállam bárhol tartózkodó állampolgárára, továbbá bármely tagállam joga szerint alkult vagy bejegyzett szervezetre."

Az alapügy tényállása és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

8 Siegfried Aulinger németországi székhelyű buszvállalkozó. A Szerb és a Montenegrói Köztársasággal szemben bevezetett embargó hatálya idején Szerbiába és Montenegróba utazó, főként szerb és montenegrói vendégmunkásokat szállított az embargós övezet határának közelébe, illetőleg onnan az ellenkező irányba. Legtöbbször egy – szintén németországi székhelyű – utazási iroda alvállalkozójaként járt el; az utazási iroda szervezte a németországi indulási állomás és az embargó hatálya alá tartozó köztársaságokban található célállomás között (vagy az ellenkező

irányba) történő teljes utazást; ennek során az említett köztársaságok területén lévő útszakaszra ottani székhelyű buszvállalkozókat fogadott fel. Az utazási iroda az utasokat egységes menetjeggyel látta el ezekre az ún. „szakaszos" utakra (a továbbiakban: szakaszos szállítás).

9 Siegfried Aulinger, miután az 1432/92 rendelet megsértése miatt büntetőeljárás indult ellene, 1993-ban gyakorlatilag felhagyott e szakaszos szállítással.

10 A Siegfried Aulinger ellen indított büntetőeljárást azonban megszüntették azt követően, hogy a Bundesgerichtshof 1995. április 21-én hozott ítéletében kimondta, hogy a 757/1992) számú határozat nem tiltja a magánszemélyek embargós övezetbe, illetőleg onnan történő szállítását, továbbá szükségtelennek tartotta, hogy arról határozzon, hogy az 1432/92 rendelet felállít-e ilyen tilalmat, minthogy az e rendelet megsértésének büntetőjogi üldözéséhez szükséges nemzeti eljárásokat nem tartották be.

11 Siegfried Aulinger ekkor kártérítést kért az általa állítólagosan elszenvedett kárért. Az ellene folytatott büntetőeljárásért kártérítést kapott. Ezenfelül 500 000 DEM kártérítést kért az alapeljárás alperesétől (a továbbiakban: Bundesrepublik Deutschland), fő jövedelemforrásának az embargós övezetbe, illetve onnan történő szakaszos szállítási tevékenysége majdnem teljes beszüntetése következtében előállt elvesztése miatt. Igényét arra alapította, hogy szerinte az 1432/92 rendelet nem tiltotta tevékenységét. Ezzel kapcsolatba arra hivatkozik, hogy az Európai Közösségek Bizottsága maga sem tartotta az ilyen szállítást tiltott magatartásnak, és hogy a német hatóságoknak egyeztetniük kellett volna a többi tagállammal, mielőtt e sok buszvállalalkozó számára megélhetési kérdéssel kapcsolatban állást foglaltak volna. Álláspontja szerint a többi tagállam annak idején osztotta a Bizottság véleményét.

12 A Bundesrepublik Deutschland előadta, hogy a szakaszos szállítás az embargós övezetbe történő közvetlen szállítások tilalmának kijátszására irányult, és ezért azt az 1432/92 rendelet szintén tiltotta. Mivel a Bundesrepublik Deutschland úgy ítélte meg, hogy rendeletértelmezése védhető, arra a következtetésre jutott, hogy a Bürgerliches Gesetzbuch (polgári törvénykönyv, a továbbiakban BGB) 839. §-ában az állam kártérítési felelősségének megállapíthatóságához szükséges vétkesség hiányzik. Hozzátette, hogy nem volt köteles egyeztetni más tagállamokkal, mert a közösségi jog értelmezése és alkalmazása alapvetően a tagállamok hatáskörébe tartozik. Mindazonáltal – előadása szerint – egyes testületek ülései keretében (vagy azokhoz kapcsolódóan) a Bizottsággal létrejött találkozók során voltak egyeztetések a tagállamok között.

13 A ügyet elbíráló Landgericht a Bundesrepublik Deutschland javára ítélt. Határozatát többek között a Bundesrepublik Deutschland érvelésére alapította, miszerint a Bundesrepublik Deutschland felelősségének megállapíthatóságához hiányzik ez utóbbinak a BGB 839. §-a értelmében szükséges vétkessége.

14 Az Oberlandesgericht Köln, amelyhez Siegfried Aulinger fellebbezett, az eljárás felfüggesztéséről határozott, és az alábbi kérdéseket terjesztette a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra:

„1) Úgy kellett-e értelmezni az [1432/92 rendelet] 1. cikk[ének] d) pontját, hogy az embargós övezetbe, illetőleg az onnan történő vállalkozási jellegű – az ún. szakaszos szállítás formájában végzett – személyszállítás engedélyezett volt, vagy pedig úgy, hogy az tilos volt?

Szakaszos szállításon a következő értendő: az embargós övezetbe, illetőleg az onnan történő, a Közösség valamely tagállamában székhellyel rendelkező vállalkozás és az embargós övezetben székhellyel rendelkező vállalkozás

együttműködésében megvalósuló személyszállítás, amelynek során az előbbi vállalkozás az embargós övezet határának közelébe, a másik pedig onnan az embargós övezetbe szállítja az utasokat (az utasok átszállásával).

2) Abban az esetben, ha a Bíróság a szakaszos szállítás jogszerűségét megengedhetőnek ítéli: köteles-e a tagállam az EK 10. és az EK 297. cikk vagy a közösségi jog más rendelkezése alapján egyeztetni más tagállamokkal vagy a Bizottsággal, mielőtt nemzeti intézkedésekkel fellépne a szakaszos szállítás állítólagos jogellenessége ellen?"

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

A Bírósághoz benyújtott észrevételek

15 Siegfried Aulinger úgy ítéli meg, hogy különbséget kell tenni két kérdés között, éspedig, hogy az embargós övezetbe vagy az onnan történő szakaszos szállítás tilos volt-e, illetőleg hogy az ilyen szállításhoz hozzájáruló részszolgáltatás (amilyet ő is nyújtott) általában tilos volt-e. Hangsúlyozza, hogy nem ő szervezte a szakaszos szállítást, hanem csupán egy utazási iroda részére végzett szolgáltatást az embargóval nem érintett területen.

16 Ezzel kapcsolatban példákat hoz fel azon álláspontja bizonyítására, hogy az 1432/92 rendelet az általa nyújtotthoz hasonló szolgáltatást nem tilthatott anélkül, hogy arra az abszurd eredményre ne vezetett volna, hogy a szakaszos szállításhoz hozzájáruló bármilyen cselekmény tilos. Ily módon az utasoknak egységes menetjegyet eladó személy is megszegte az embargót, az utasok az út árának kifizetésével maguk is segítséget nyújtottak ehhez, továbbá az autóbusz üzemanyagtartályát feltöltő benzinkutas szintén megsértette az embargót. Hozzáteszi, hogy az embargó gazdasági jellegű intézkedés, és nem írt elő utazási és személyszállítási tilalmat.

17 Siegfried Aulinger szerint ugyanez érvényes a szakaszos szállítás egészére. Annak a kérdésnek az eldöntéséhez, hogy az 1432/92 rendelet 1. cikkének d) pontja tiltotta-e az ilyen szállítást, a 757. (1992) számú határozatból kell kiindulni. Márpedig a határozat 5. pontjában a Biztonsági Tanács csupán azt tiltotta meg, hogy a Jugoszláv Szövetségi Köztársaság hatóságai vagy az ott székhellyel rendelkező bármely vállalkozás részére bárki pénzeszközöket vagy bármilyen más „gazdasági erőforrást" bocsásson rendelkezésre. A „gazdasági erőforrás" fogalma magában foglalta ugyan az említett szervezeteknek nyújtott szolgáltatásokat is, azonban utasok szállítása arra a helyre, ahol őket szerb vagy montenegrói személyszállító vállalkozások átvették, nem tekinthető e vállalkozások részére nyújtott szolgáltatásnak, és így e vállalkozások rendelkezésére bocsátott gazdasági erőforrásnak. A kérdéses szolgáltatások igénybevevői kizárólag az utasok voltak.

18 Siegfried Aulinger szerint az 1432/92 rendelet nem vezetett be a 757/1992 számú határozatban előírtakhoz képest további szankciókat. A rendelet csupán az ENSZ Biztonsági Tanácsa által elrendelt szankcióknak az egész Közösségben történő egységes végrehajtását volt hivatott biztosítani. Érvelését Siegfried Aulinger a rendelet tizedik preambulumbekezdésére, valamint a C-124/95. sz. Centro-Com-ügyben 1997. január 14-én hozott ítéletre (EBHT 1997., I-81. o.) alapítja. Szerinte a rendeletben önállóan nem lehetett megtiltani személyek odáig történő szállítását, ahonnan őket szerb vagy montenegrói buszvállalkozók a szakaszos szállítás keretében továbbszállították.

19 A Bundesrepublik Deutschland, a német kormány és a Bizottság mindenekelőtt az 1432/92 rendelet 1. cikke d) pontjának szövegére hivatkoznak. Álláspontjuk szerint a vállalkozási jellegű személyszállítás az említett rendelkezés értelmében vett „szolgáltatás". Az, hogy az ilyen szolgáltatás közvetlen vagy szakaszos szállítás útján valósul meg, nem játszik szerepet. A Bundesrepublik Deutschland hangsúlyozza, hogy a szóban forgó rendelkezésben használt kifejezés bizonyítja a rendeletben szereplő tilalom széles alkalmazási körét. A szakaszos szállításokkal – legalább közvetetten – a Szerb és a Montenegrói Köztársaság gazdaságának fejlesztése valósult meg.

20 A Bundesrepublik Deutschland és a Bizottság ugyanis abból az elvből indulnak ki, hogy az embargós övezetbe, illetőleg az onnan történő közvetlen szállítás az embargó megsértését valósította meg, mivel e szállítás a Közösségből származó szállítóeszközöknek az embargóval sújtott országok gazdaságának rendelkezésére bocsátásával és az ezekbe az országokba irányuló – a szállított személyek útján megvalósult – devizabevitellel járt. Úgy ítélik meg, hogy ugyanez érvényes a szakaszos szállításra. A német kormány és a Bizottság szerint ez alól egyetlen kivétel fogadható el: a magántulajdonú személygépjárművel nem vállalkozási jellegű utazás, amely emberiességi megfontolásból, valamint azért fogadható el, mert ebben az esetben nincs szó az 1432/92 rendelet 1. cikkének d) pontja szerinti „szolgáltatás" nyújtásáról.

21 A Bundesrepublik Deutschland és a német kormány hozzáteszik, hogy az 1432/92 rendelet szelleme és célja megerősítik az előbbiekben összefoglalt szó szerinti értelmezést.

22 A német kormány az 1432/92 rendelet helyébe lépő, az Európai Gazdasági Közösség és a Jugoszláv Szövetségi Köztársaság (Szerbia és Montenegró) közötti kereskedelemről szóló, 1993. április 26-i 990/93/EGK tanácsi rendeletre (HL L 102., 14. o.) is hivatkozik.

23 Megállapítja, hogy a 990/93 rendelet 1. cikke (1) bekezdésének e) pontja a nem pénzügyi szolgáltatások tilalmát írta elő, amely alól a rendelet 2. cikkében találhatók kivételek, többek között a Jugoszláv Szövetségi Köztársaság területén keresztül zajló átmenőforgalom és a parti tengerébe való belépés vonatkozásában. A német kormány szerint ezeknek a kivételeknek nem lenne értelmük, ha az embargós övezetbe irányuló, illetőleg az onnan indított szállítás nem lenne tilos. E rendelet – a német kormány álláspontja szerint – megerősíti azt az értelmezést, amelyet a német kormány az 1432/92 rendeletre vonatkozóan adott.

24 A Bundesrepublik Deutschland véleménye szerint nem szükséges foglalkozni azzal a kérdéssel, hogy a 757/1992 számú határozat maga tiltotta-e a szakaszos szállítást, mert a közösségi jogalkotónak adott esetben joga volt – figyelemmel a Közösség és az embargós övezet földrajzi közelségére – szigorúbb embargót is elrendelni. Az 1432/92 rendeletét ezért önállóan kell értelmezni; a Bizottság, lényegében ugyanezen indokok alapján, szintén ezt az álláspontot képviseli.

25 A Bundesrepublik Deutschland és a német kormány előadja továbbá, hogy az 1432/92 rendelet hatékony érvényesülése biztosításának kötelezettsége magában foglalja a szakaszos szállítás tiltott voltának elfogadását. Ellenkező esetben a Bundesrepublik Deutschland megítélése szerint a rendelet rendelkezéseit könnyen ki lehetett volna játszani, és egyúttal támogatni lehetett volna a szerbiai vagy montenegrói (busz)vállalkozásokkal való együttműködést. A német kormány különösen a Bíróság C-84/95. sz. Bosphorus-ügyben 1996. július 30-án hozott ítéletének (EBHT 1995., I-3953. o.) 3. és 18. pontjára utal.

26 A Bundesrepublik Deutschland végül – ugyanerre az ítéletre hivatkozva – hangsúlyozza, hogy a szakaszos szállítás tilalma nem sértette az érintett vállalkozások alapvető jogait.

27 A Bizottság azonban úgy véli, hogy amennyiben a szállítást csak az embargós övezet határáig biztosították volna, anélkül hogy az utasoknak az embargós övezetbe való továbbutazását megszervezték volna, akkor nem lehetett volna bizonyítani, hogy ezáltal a szerb és a montenegrói gazdaságot támogatták. Ebben az esetben az ottani gazdaság nem jutott volna közösségi szállítóeszközhöz, és ez a cselekmény önmagában nem eredményezte volna az érintett személyek Szerbiába és Montenegróba történő szállítását.

28 A Bizottság elismeri, hogy e személyek határig történő szállítása lehetővé tette számukra, hogy azután önállóan beutazzanak az embargós övezetbe, és hogy a magukkal vitt deviza az embargós övezet gazdaságát erősíti, de úgy ítéli meg, hogy az embargó ilyen értelmezése túl széles. A közösségi személyszállító vállalkozó szolgáltatása csupán előkészületi cselekmény, az embargó hatálya alá tartozó köztársaságok gazdaságát maguk az utazók támogatták, nem pedig az őket az embargós övezet közelébe eljuttató szállítóvállalkozók.

29 A Bizottság hozzáteszi, hogy, az alapeljárásban érintetthez hasonló, valódi szakaszos szállítás esetében az előterjesztő bíróságra tartozik annak megállapítása, hogy ki nyújtotta a tiltott szolgáltatást. Az előterjesztő bíróságra tartozik ugyanis annak tisztázása, hogy az az alvállalkozó, aki Siegfried Aulingerhez hasonlóan közreműködött a szakaszos szállítás megvalósításában – adott esetben anélkül hogy felelős lenne annak kialakításáért és lebonyolításáért – milyen mértékben szegte meg az 1432/92 rendelet 1. cikkének d) pontját.

A Bíróság válasza

30 Az 1432/92 rendelet tizedik preambulumbekezdésében az áll, hogy a rendelet célja többek között a 757/1992 számú határozatban előírt egyes intézkedéseknek a Közösség egész területén történő egységes végrehajtásának biztosítása. Következés-

képpen a rendelet értelmezésekor figyelembe kell venni a határozat szövegét és célját (lásd ilyen értelemben a fent hivatkozott Bosphorus-ügyben hozott ítélet 13. és 14. pontját). Ezért az 1432/92 rendeletet nem lehet a 757/1992 számú határozat rendelkezéseivel ellentétesen értelmezni.

31 Márpedig az 1432/92 rendelet egyetlen rendelkezése – de egyébként a 757/1992 számú határozat egyetlen rendelkezése – sem tiltotta meg a Közösség, valamint a Szerb és a Montenegrói Köztársaság közötti személyforgalmat.

32 Mindazonáltal a német kormány és a Bizottság helyesen képviselik azt az álláspontot, hogy az 1432/92 rendelet 1. cikkének d) pontja tiltja a valamely tagállamban székhellyel rendelkező személyszállító által a tagállamok területén található valamely helység és a Szerbiában vagy Montenegróban található bármely helység között végzett, vállalkozási jellegű közvetlen személyszállítást. Az ilyen nem pénzügyi szolgáltatás nyújtása az említett rendelkezés hatálya alá tartozik, mivel részben megfelel „a Szerb és a Montenegrói Köztársaságban folytatott bármely gazdasági tevékenységnek", részben pedig „a Szerb és a Montenegrói Köztársaságban lévő természetes személy" részére nyújtott szolgáltatásnak, amelyek az 1432/92 rendelet 1. cikkének d) pontjában kifejezetten a tiltott nem pénzügyi szolgáltatásnyújtás példájaként szerepelnek.

33 Ugyanerre az eredményre jutunk, ha az ugyanezen indulási és érkezési helyek közötti olyan szállítási szolgáltatásról van szó, amelyet a Közösség valamely tagállamában székhellyel rendelkező vállalkozás és az embargós övezetben székhellyel rendelkező vállalkozás együttműködésében oly módon szerveznek meg, hogy az előbbi vállalkozás az embargós övezet határának közelébe, illetőleg onnan, a másik pedig erről a helyről az embargós övezetbe, illetőleg onnan az említett helyre szállítja az utasokat (az utasok átszállásával). E tekintetben csekély jelentőséggel bír az, hogy a szolgáltatást egymást követő személyszállító vállalkozók nyújtják, vagy kiadják egymást követő alvállalkozóknak.

34 Ettől eltérő értelmezés esetén az 1432/92 rendelet hatékony érvényesülését könnyen meg lehetne akadályozni közösségi vállalkozások és szerb vagy montenegrói vállalkozások közötti együttműködési szerződésekkel.

35 Ezért amennyiben az 1432/92 rendelet hatályban léte idején egy buszvállalkozó – akár alvállalkozóként – részt vett a Közösség valamely tagállamának területe és a Szerb és a Montenegrói Köztársaság területe közötti szakaszos személyszállításban, megszegte e rendelet rendelkezéseit. Ezzel szemben jogosult volt továbbra is vállalkozási jellegű személyszállítási szolgáltatást nyújtani az embargós övezet határának közeléig, feltéve, hogy a szolgáltatást nem szakaszos szállítás keretében nyújtotta.

36 Következésképpen az első kérdésre azt kell válaszolni, hogy az 1432/92 rendelet 1. cikkének d) pontját úgy kell értelmezni, hogy a Szerbiába és Montenegróba irányuló, illetőleg az onnan induló, vállalkozási jellegű – szakaszos szállítás formájában végzett – személyszállítás tilos volt. „Szakaszos szállításon" az embargós övezetbe, illetőleg az onnan történő, a Közösség valamely tagállamában székhellyel rendelkező vállalkozás és az embargós övezetben székhellyel rendelkező vállalkozás együttműködésében szervezett személyszállítás értendő, amelynek során az előbbi vállalkozás az embargós övezet határának közelébe, illetőleg onnan, a másik pedig erről a helyről az embargós övezetbe, illetőleg onnan az említett helyre szállítja az utasokat (az utasok átszállásával).

A második kérdésről

37 Figyelembe véve az első kérdésre adott választ, a második kérdésre nem szükséges válaszolni.

A költségekről

38 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (harmadik tanács) a következőképpen határozott:

A Szerb és a Montenegrói Köztársaság, valamint az Európai Gazdasági Közösség közötti kereskedelem megtiltásáról szóló, 1992. június 1-jei 1432/92/EGK tanácsi rendelet 1. cikkének d) pontját úgy kell értelmezni, hogy a Szerbiába és Montenegróba irányuló, illetőleg az onnan induló, vállalkozási jellegű – szakaszos szállítás formájában végzett – személyszállítás tilos volt.

„Szakaszos szállításon" az embargós övezetbe, illetőleg az onnan történő, a Közösség valamely tagállamában székhellyel rendelkező vállalkozás és az embargós övezetben székhellyel rendelkező vállalkozás együttműködésében szervezett személyszállítás értendő, amelynek során az előbbi vállalkozás az embargós övezet határának közelébe, illetőleg onnan, a másik pedig erről a helyről az embargós övezetbe, illetőleg onnan az említett helyre szállítja az utasokat (az utasok átszállásával).

Aláírások