WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)
z dnia 9 marca 2006 r. *

W sprawie C-371/03

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Oberlandesgericht w Kolonii (Niemcy) postanowieniem z dnia 21 sierpnia 2003 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 1 września 2003 r., w postępowaniu:

Siegfried Aulinger

przeciwko

Republice Federalnej Niemiec

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: A. Rosas, prezes izby, J. Malenovský, J.P. Puissochet (sprawozdawca), S. von Bahr i U. Lõhmus, sędziowie,

* Język postępowania: niemiecki.

rzecznik generalny: F.G. Jacobs,
sekretarz: C. Strömholm, administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 12 października 2005 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu S. Aulingera przez R. Karpensteina, Rechtsanwalt,

— w imieniu Republiki Federalnej Niemiec, będącej stroną pozwaną w postępowaniu przed sądem krajowym, przez A. Friesera, Rechtsanwalt,

— w imieniu rządu niemieckiego przez W.D. Plessinga, a następnie przez A. Tiemann i C. Schulze-Bahr, działających w charakterze pełnomocników, wspieranych przez A. Friesera, Rechtsanwalt,

— w imieniu Komisji Wspólnot Europejskich przez G. zur Hausena, a następnie przez F. Hoffmeistera, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 17 listopada 2005 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni rozporządzenia Rady (EWG) nr 1432/92 z dnia 1 czerwca 1992 r. zakazującego handlu między Europejską Wspólnotą Gospodarczą a Republikami Serbii i Czarnogóry (Dz.U. L 151, str. 4).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy S. Aulingerem a Republiką Federalną Niemiec, która na podstawie wykładni rozporządzenia nr 1432/92, ocenianej przez niego za błędną, zobowiązała go do zaprzestania działalności polegającej na przewozie autobusem osób podróżujących do Serbii i Czarnogóry.

Ramy prawne

3 Wobec konfliktów towarzyszących procesowi prowadzącemu do uzyskania niepodległości przez republiki dawnej Federalnej Republiki Jugosławii, a w szczególności na tle konfliktów zaistniałych w 1992 r. w Bośni i Hercegowinie, Rada Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych, działając na podstawie rozdziału VII Karty Narodów Zjednoczonych, przyjęła w dniu 30 maja 1992 r. rezolucję nr 757 (1992) ustanawiającą embargo ekonomiczne wobec Federalnej Republiki Jugosławii (Serbii i Czarnogóry). Emabrgo to dotyczyło przede wszystkim handlu surowcami i towarami.

4 Punkty 5 i 7 rezolucji nr 757 (1992) stanowią:

„5. [...] wszystkie państwa powstrzymają się od udostępniania władzom Republiki Federalnej Jugosławii (Serbii i Czarnogóry) lub jakiemukolwiek przedsiębiorstwu handlowemu, przemysłowemu lub świadczącemu usługi publiczne, mającemu siedzibę w Republice Federalnej Jugosławii (Serbii i Czarnogórze), funduszy lub wszelkich innych środków finansowych lub gospodarczych i powstrzymają swych obywateli oraz wszystkie osoby przebywające na ich terytorium od przekazywania lub udostępniania w jakikolwiek sposób władzom Republiki Federalnej Jugosławii (Serbii i Czarnogórze) lub wskazanym powyżej przedsiębiorstwom takich funduszy lub środków i od przekazywania wszelkich pozostałych funduszy osobom fizycznym lub prawnym znajdującym się w Republice Federalnej Jugosławii (Serbii i Czarnogórze), poza płatnościami przeznaczonymi wyłącznie na cele ściśle medyczne lub humanitarne i na środki spożywcze;

[...].

7. [...] wszystkie państwa:

a) odmówią pozwolenia na start, lądowanie lub przelot w obrębie ich terytoriów każdemu statkowi powietrznemu, jeżeli ma on wylądować na terytorium Republiki Federalnej Jugosławii (Serbii i Czarnogóry) lub jeżeli z tego terytorium wystartował, chyba że Komitet Rady Bezpieczeństwa utworzony na mocy rezolucji nr 724 (1991) wyraził zgodę na lot tego statku powietrznego ze

względów humanitarnych lub innych, zgodnie z odpowiednimi rezolucjami Rady.

[...]".

5 Europejska Wspólnota Gospodarcza i jej państwa członkowskie sięgnęły po akt prawa wspólnotowego w celu zapewnienia jednolitego wykonania we Wspólnocie niektórych środków nakazanych w rezolucji nr 757 (1992). Rada Wspólnot Europejskich przyjęła rozporządzenie nr 1432/92.

6 Artykuł 1 tego rozporządzenia stanowi:

„Począwszy od dnia 31 maja 1992 r.:

a) zabronione jest wprowadzanie na terytorium Wspólnoty wszelkich surowców lub produktów pochodzących z Republik Serbii i Czarnogóry;

b) zabroniony jest wywóz do Republik Serbii i Czarnogóry jakichkolwiek surowców lub produktów pochodzących ze Wspólnoty;

c) zabroniona jest wszelka działalność mająca na celu lub powodująca bezpośrednie lub pośrednie wspieranie działań wskazanych w lit. a) i b);

d) zabronione jest świadczenie usług niefinansowych, których celem lub skutkiem jest wspieranie, bezpośrednio lub pośrednio, gospodarki Republik Serbii i Czarnogóry, które świadczone są:

i) w celach jakiejkolwiek działalności gospodarczej prowadzonej w Republikach Serbii i Czarnogóry lub z ich terytorium

lub

ii) na rzecz:

— wszelkich osób fizycznych przebywających w Republikach Serbii i Czarnogóry,

— wszelkich osób prawnych utworzonych w formie spółek lub w innej formie zgodnie z prawem Republik Serbii i Czarnogóry,

— jakichkolwiek organizacji prowadzących działalność gospodarczą (na terytorium Republik Serbii i Czarnogóry lub poza nim), kontrolowanych przez osoby zamieszkujące w Republikach Serbii i Czarnogóry lub założonych w formie spółek lub utworzonych w inny sposób zgodnie z prawem Republik.

Warunki zakazu usług transportu lotniczego są określone [w załączniku]" [tłumaczenie nieoficjalne, podobnie jak wszystkie cytaty z tego rozporządzenia poniżej].

7 Artykuł 5 tego rozporządzenia stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie na całym terytorium Wspólnoty włącznie z przestrzenią powietrzną i do wszystkich samolotów i statków objętych jurysdykcją danego Państwa Członkowskiego oraz ponadto wobec wszystkich obywateli Państw Członkowskich i wobec wszystkich podmiotów założonych w formie spółki lub utworzonych w inny sposób zgodnie z prawem danego Państwa Członkowskiego".

Okoliczności faktyczne leżące u podstaw sporu i pytania prejudycjalne

8 S. Aulinger jest przewoźnikiem autobusowym mającym siedzibę w Niemczech. W trakcie obowiązywania embargo zastosowanego wobec Republik Serbii i Czarnogóry przewoził on w pobliże granicy strefy objętej embargiem lub z powrotem pracowników będących imigrantami, w szczególności Serbów i obywateli Czarnogóry, podróżujących do Serbii lub Czarnogóry lub stamtąd wracających. S. Aulinger działał najczęściej jako podwykonawca biura podróży mającego również siedzibę w Niemczech, które organizowało całą podróż pomiędzy miejscami odjazdu położonymi na terytorium niemieckim i miejscami przyjazdu

położonymi na terytoriach republik objętych embargiem lub w odwrotnym kierunku. Biuro to korzystało przy tym z usług przewoźników mających siedzibę w Republikach w zakresie części trasy, która pozostawała do przebycia na ich terytorium. Biuro podróży wydawało pasażerom jeden bilet na tak zwany przewóz „dzielony" (zwany dalej „przewozem dzielonym").

9 Po wszczęciu przeciwko S. Aulingerowi postępowania karnego w związku z naruszeniem rozporządzenia nr 1432/92, w roku 1993 zaprzestał on praktycznie wykonywania przewozów dzielonych.

10 Postępowanie karne przeciwko S. Aulingerowi zostało jednakże umorzone po wydaniu przez Bundesgerichtshof (sąd federalny) wyroku z dnia 21 kwietnia 1995 r., w którym sąd ten orzekł, że rezolucja nr 757 (1992) nie ustanowiła zakazu przewozu osób fizycznych do strefy objętej embargiem i uznał, iż nie jest konieczne rozpatrywanie kwestii, czy rozporządzenie nr 1432/92 ustanawiało taki zakaz, ponieważ nie zostały dochowane krajowe procedury, których zastosowanie jest konieczne dla karnego ścigania naruszeń tego rozporządzenia.

11 S. Aulinger zażądał następnie naprawienia poniesionej — w jego przekonaniu — szkody. Uzyskał on odszkodowanie za prowadzone przeciwko niemu postępowanie karne. Zażądał ponadto od strony pozwanej w postępowaniu przed sądem krajowym (zwanej dalej „Republiką Federalną Niemiec") 500 000 DEM tytułem odszkodowania za utratę głównego źródła dochodu wskutek prawie całkowitego zaprzestania działalności w zakresie przewozu dzielonego do granicy strefy objętej embargiem i z powrotem. Na poparcie swego roszczenia wskazał, że rozporządzenie nr 1432/92 nie zabraniało prowadzenia tej działalności. Wskazał on w tym zakresie, że nawet Komisja Wspólnot Europejskich nie uznała takiego przewozu za zabroniony i że władze niemieckie powinny były skonsultować się z innymi państwami członkowskimi zanim przyjęły stanowisko w tej rozstrzygającej dla wielu przewoźników kwestii. Inne państwa członkowskie zgodziłyby się wówczas z analizą Komisji.

12 Republika Federalna Niemiec podniosła, że przewóz dzielony miał na celu obejście zakazu bezpośredniego przewozu osób do strefy objętej embargiem i że w związku z tym również ten rodzaj przewozu był zabroniony na mocy rozporządzenia nr 1432/92. Uznawszy, że można w każdym razie bronić takiej wykładni wskazanego rozporządzenia, Republika Federalna Niemiec wywodzi, że nie zaistniała wina wymagana w art. 839 Bürgerliches Gesetzbuch (kodeksu cywilnego) dla przyjęcia odpowiedzialności państwa. Republika Federalna Niemiec dodaje, że nie była zobowiązana do zasięgnięcia opinii innych państw członkowskich lub Komisji, ponieważ wykładnia i stosowanie prawa wspólnotowego należy co do zasady do kompetencji państw członkowskich. Konsultacje pomiędzy państwami członkowskimi miały jednakże miejsce podczas spotkań z Komisją w ramach komitetów lub przy tej okazji.

13 Rozpoznający spór Landgericht Bonn (sąd okręgowy, Bonn) przyznał rację Republice Federalnej Niemiec. Sąd ten oparł swe orzeczenie na argumentacji tego państwa, zgodnie z którą nie można było stwierdzić wystąpienia w jego zachowaniu winy, wymaganej dla przyjęcia odpowiedzialności na podstawie art. 839 kodeksu cywilnego.

14 S. Aulinger odwołał się od tego orzeczenia do Oberlandesgericht Köln (wyższego sądu okręgowego, Kolonia). Sąd ten postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 1 lit. d) rozporządzenia nr 1432/92 należy interpretować w ten sposób, że komercyjny przewóz osób do strefy objętej embargiem lub z powrotem, wykonywany w formie tak zwanego przewozu dzielonego jest dozwolony czy też zabroniony?

Jako przewóz dzielony należy rozumieć przewóz osób do strefy objętej embargiem lub z powrotem, dokonywany w ramach współpracy pomiędzy przedsiębiorstwem z siedzibą w Państwie Członkowskim Wspólnoty a innym

przedsiębiorstwem z siedzibą w strefie objętej embargiem, gdy pierwsze przedsiębiorstwo dokonuje przewozu w pobliże granicy strefy objętej embargiem, a drugie przedsiębiorstwo czyni to od tego miejsca do strefy objętej embargiem (przy czym pasażerowie przesiadają się do innego pojazdu).

2) Jeżeli Trybunał uznałby przewóz dzielony za zgodny z prawem, to czy na podstawie art. 10 WE lub art. 297 WE lub na podstawie innych przepisów prawa wspólnotowego państwo członkowskie jest zobowiązane do przeprowadzenia konsultacji z innymi państwami członkowskimi lub z Komisją przed przyjęciem krajowych środków uzasadnionych powoływaną bezprawnością przewozu dzielonego?".

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

Uwagi przedłożone Trybunałowi

15 S. Aulinger uważa, że należy odróżnić kwestię, czy zabroniony jest przewóz dzielony do strefy objętej embargiem lub z powrotem, od kwestii, czy zabronione jest również częściowe świadczenie usług w ramach tego przewozu, takich jak usługi świadczone przez niego. S. Aulinger podkreśla, że nie organizował przewozu dzielonego, lecz ograniczał się do wykonywania usług na rzecz biura podróży na terytoriach nieobjętych embargiem.

16 S. Aulinger przedstawia w tym kontekście przykłady ukazujące jego zdaniem, że rozporządzenie nr 1432/92 nie mogło zakazywać świadczenia usług takich jak te, które były świadczone przez niego. Przyjęcie tezy przeciwnej prowadziłoby do absurdalnego wniosku, że każda czynność przyczyniająca się do realizacji przewozu dzielonego byłaby zabroniona. W takiej sytuacji embargo naruszałaby zarówno osoba sprzedająca bilety pasażerom, sami pasażerowie, którzy poprzez uiszczenie opłaty za podróż udzielaliby pomocy w popełnieniu tego naruszenia, jak również pracownik stacji benzynowej, który tankowałby benzynę do baku autobusu. S. Aulinger dodaje, że embargo ma charakter gospodarczy i jego celem nie jest zakazanie podróży i przewozu osób.

17 Zdaniem S. Aulingera, ten sam wniosek nasuwa się w zakresie dotyczącym całego przewozu dzielonego. Kwestię, czy przewóz ten był zabroniony na mocy art. 1 lit. d) rozporządzenia nr 1432/92, należy ocenić w świetle rezolucji nr 757 (1992). Punkt 5 tej rezolucji zakazywał jedynie udostępniania władzom Republiki Federalnej Jugosławii lub przedsiębiorstwom mającym siedzibę w tym państwie funduszy lub innych środków gospodarczych. Pojęcie „środki gospodarcze" obejmuje wprawdzie również świadczenie usług na rzecz wskazanych podmiotów, lecz przewiezienie pasażerów w miejsce, z którego byli oni zabierani przez serbskie lub czarnogórskie przedsiębiorstwa przewozu, nie może zostać zakwalifikowane jako świadczenie usług na rzecz tych przedsiębiorstw i jako udostępnienie im środków gospodarczych. Odbiorcami usług, o których mowa, byli zawsze jedynie sami pasażerowie.

18 Zdaniem S. Aulingera, rozporządzenie nr 1432/92 nie miało ustanowić żadnych dodatkowych sankcji ponad te, które zostały przewidziane w rezolucji nr 757 (1992). Rozporządzenie to miało na celu jedynie zapewnienie jednolitego wykonania przez całą Wspólnotę sankcji przyjętych przez Radę Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych. S. Aulinger opiera swą argumentację na motywie dziesiątym tego rozporządzenia oraz na wyroku z dnia 14 stycznia 1997 r. w sprawie C-124/95 Centro-Com, Rec. str. I-81. W związku z tym jego zdaniem rozporządzenie nie mogło samodzielnie zabronić przewiezienia osób w miejsce, z którego byli oni zabierani przez serbskich lub czarnogórskich przewoźników w ramach przewozu dzielonego.

19 Republika Federalna Niemiec, rząd niemiecki i Komisja powołują się po pierwsze na brzmienie art. 1 lit. d) rozporządzenia nr 1432/92. Wskazują, że komercyjny przewóz osób jest „usługą" w rozumieniu tego przepisu. Okoliczność, czy taka usługa była świadczona w formie przewozu bezpośredniego, czy też w formie przewozu dzielonego, nie ma jakiegokolwiek znaczenia. Republika Federalna Niemiec podkreśla, że sformułowanie tego przepisu wskazuje na szeroki zakres stosowania zawartego w nim zakazu. Ściślej rzecz biorąc, przejazdy dokonywane w formie przewozu dzielonego skutkowały przynajmniej pośrednim wsparciem gospodarek Republik Serbii i Czarnogóry.

20 Republika Federalna Niemiec i Komisja wychodzą z założenia, że przewóz bezpośredni do strefy objętej embargiem i z powrotem stanowił naruszenie tego embarga, ponieważ z przewozem takim wiązało się udostępnienie pojazdów pochodzących ze Wspólnoty gospodarce republik objętych embargiem oraz umożliwienie przywozu do tych republik dewiz przez przewożone osoby. W ich opinii tak samo należy ocenić przewóz dzielony. Zdaniem rządu niemieckiego i Komisji jedyny wyjątek stanowiły niekomercyjne podróże samochodami prywatnymi, które należało zaakceptować ze względów humanitarnych, a również z tego względu, że w tym przypadku nie miało miejsca świadczenie „usług" w rozumieniu art. 1 lit. d) rozporządzenia nr 1432/92.

21 Republika Federalna Niemiec i rząd niemiecki dodają, że ratio legis rozporządzenia nr 1432/92 potwierdza wskazaną powyżej wykładnię językową.

22 Rząd niemiecki powołuje się również na rozporządzenie Rady (EWG) nr 990/93 z dnia 26 kwietnia 1993 r. w sprawie handlu pomiędzy Europejską Wspólnotą Gospodarczą a Republikami Serbii i Czarnogóry (Dz.U. L 102, str. 14), które zastąpiło rozporządzenie nr 1432/92.

23 Rząd ten stwierdza, że art. 1 ust. 1 lit. e) rozporządzenia nr 990/93 przewiduje zakaz świadczenia usług niefinansowych, a art. 2 tego rozporządzenia ustanawia odstępstwa od tego zakazu, które obejmują w szczególności tranzyt przez terytorium Federalnej Republiki Jugosławii i wkraczanie na jej wody terytorialne. Zdaniem rządu niemieckiego, odstępstwa te byłyby pozbawione sensu, gdyby przewóz ze strefy objętej embargiem lub do tej strefy nie był zabroniony. Rozporządzenie to potwierdziło w związku z tym dokonaną przez rząd niemiecki wykładnię rozporządzenia nr 1432/92.

24 Republika Federalna Niemiec podkreśla, że ustalenie, czy sama rezolucja nr 757 (1992) zabraniała dokonywania przewozu dzielonego jest zbędne, ponieważ mając na uwadze geograficzną bliskość Wspólnoty względem strefy objętej embargiem, prawodawca wspólnotowy mógł, o ile byłoby to konieczne, ustanowić bardziej restrykcyjne embargo. Wykładnia rozporządzenia nr 1432/92 powinna być wobec tego dokonywana samodzielnie. Zasadniczo z tych samych względów stanowiska tego broni również Komisja.

25 Republika Federalna Niemiec i rząd niemiecki podnoszą ponadto, że obowiązek zapewnienia pełnej skuteczności (effet utile) rozporządzenia nr 1432/92 wymaga, aby uznać, że zabraniało ono przewozu dzielonego. Republika Federalna Niemiec uważa, że w przeciwnym razie przepisy tego rozporządzenia można by w łatwy sposób obejść, wspierając przy tym współpracę z przedsiębiorstwami (przewoźnikami autobusowymi) z siedzibą w Serbii lub Czarnogórze. Rząd niemiecki powołuje się w szczególności na wyrok Trybunału z dnia 30 lipca 1996 r. w sprawie C-84/95 Bosphorus, Rec. str. I-3953, pkt 3 i 18.

26 Republika Federalna Niemiec podkreśla wreszcie, opierając się na wskazanym wyroku, że zakaz dokonywania przewozu dzielonego nie naruszał praw podstawowych zainteresowanych przedsiębiorstw.

27 Komisja uważa jednakże, że gdyby przewóz był zapewniony jedynie do granicy strefy objętej embargiem, bez jakiegokolwiek zapewnienia dalszej podróży pasażerów do tej strefy, nie byłoby możliwe wykazanie, że takie działanie prowadziło do wspierania gospodarek Serbii i Czarnogóry. W takim przypadku gospodarki te nie osiągnęłyby korzyści wskutek udostępnienia środków transportu ze Wspólnoty, a działanie to nie prowadziłoby samo w sobie do przewiezienia danych osób do Serbii i Czarnogóry.

28 Komisja przyznaje, że przewiezienie osób aż do granicy daje im możliwość udania się następnie do strefy objętej embargiem przy pomocy własnych środków i że wprowadzone przez nich dewizy skutkowałyby wsparciem gospodarki tej strefy. Komisja uważa jednakże, iż taka wykładnia zakresu embarga byłaby zbyt szeroka. Świadczenie przewoźnika „wspólnotowego" stanowiłoby jedynie działanie wstępne, a wzmocnienie gospodarki republik objętych embargiem zostałoby dokonane przez samych podróżujących, a nie przez przewoźników, którzy jedynie przewieźliby ich w pobliże granicy strefy objętej embargiem.

29 Komisja dodaje, że w ramach faktycznego przewozu dzielonego, jaki jest przedmiotem sprawy zawisłej przed sądem krajowym, do sądu tego należy ocena, jaki podmiot świadczył usługi objęte zakazem. Sąd ten powinien bowiem ustalić, w jakim stopniu podwykonawca, jakim był S. Aulinger, współpracujący przy realizacji przewozu dzielonego, niebędący być może bezpośrednio odpowiedzialny za tę koncepcję i jej przeprowadzenie, naruszył art. 1 lit. d) rozporządzenia nr 1432/92.

Odpowiedź Trybunału

30 Zgodnie z motywem dziesiątym rozporządzenia nr 1432/92, ma ono na celu zapewnienie jednolitego wykonania we Wspólnocie niektórych środków wynikających z rezolucji nr 757 (1992). Przy dokonywaniu wykładni tego rozporządzenia

należy w związku z tym uwzględnić brzmienie i cel tej rezolucji (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Bosphorus, pkt 13 i 14). Tak więc, wykładnia rozporządzenia nr 1432/92 nie powinna być sprzeczna z postanowieniami rezolucji nr 757 (1992).

31 Żaden przepis rozporządzenia nr 1432/92, jak również żadne postanowienie rezolucji nr 757 (1992) nie zabrania przepływu osób pomiędzy Państwami Członkowskimi Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej a Republikami Serbii i Czarnogóry.

32 Jednakże rząd niemiecki i Komisja słusznie podnoszą, że art. 1 lit. d) rozporządzenia nr 1432/92 zabrania dokonywania bezpośredniego, komercyjnego przewozu osób przez przewoźników mających siedzibę w jednym z państw członkowskich pomiędzy miejscem położonym na terytorium państw członkowskich a miejscem położonym w Serbii lub Czarnogórze. Takie usługi niefinansowe są bowiem objęte zakresem tego przepisu, jako że stanowią w pewnym zakresie „działalność gospodarczą prowadzoną w Republikach Serbii i Czarnogóry", a po części są również usługami świadczonymi na rzecz „osób fizycznych przebywających w Republikach Serbii i Czarnogóry", co zostało wyraźnie wymienione w art. 1 lit. d) rozporządzenia nr 1432/92 jako przykłady niefinansowych usług zabronionych.

33 Ocena ta nie może być odmienna w przypadku przewozu świadczonego pomiędzy tymi samymi miejscami odjazdu i przyjazdu, organizowanego w drodze współpracy pomiędzy przedsiębiorstwem z siedzibą w Państwie Członkowskim a innym przedsiębiorstwem z siedzibą w strefie objętej embargiem, gdy to pierwsze przedsiębiorstwo dokonuje przewozu w pobliże granicy strefy objętej embargiem lub z powrotem, a drugie czyni to z tego miejsca do strefy objętej embargiem lub z powrotem (przy czym pasażerowie przesiadają się do innego pojazdu). Nie ma w tym zakresie znaczenia, czy usługa ta jest wykonywana bezpośrednio lub wykonywana w drodze podwykonawstwa przez różnych przewoźników, świadczących następujące po sobie usługi.

34 Przyjęcie odmiennej wykładni mogłoby w łatwy sposób zagrozić pełnej skuteczności (effet utile) rozporządzenia nr 1432/92 w ten sposób, że przedsiębiorstwa wspólnotowe zawierałyby umowy o współpracę z przedsiębiorstwami serbskimi lub czarnogórskimi.

35 W związku z tym jeżeli w okresie, w którym obowiązywało rozporządzenie nr 1432/92, przewoźnik brał udział — nawet w charakterze podwykonawcy — w dzielonym przewozie osób pomiędzy terytorium Państwa Członkowskiego Wspólnoty a terytorium Republik Serbii i Czarnogóry, to naruszał przepisy tego rozporządzenia. Mógł on jednakże w dalszym ciągu świadczyć komercyjne usługi przewozu osób w pobliże granicy strefy objętej embargiem, pod warunkiem że usługi te nie były dokonywane w ramach przewozu dzielonego.

36 W związku z tym na pierwsze pytanie prejudycjalne należy odpowiedzieć, że art. 1 lit. d) rozporządzenia nr 1432/92 powinien być interpretowany w ten sposób, że komercyjny przewóz osób do Serbii lub Czarnogóry lub z powrotem, wykonywany w formie przewozu dzielonego, był zabroniony. Jako „przewóz dzielony" należy rozumieć przewóz osób do strefy objętej embargiem lub z powrotem, dokonywany w ramach współpracy pomiędzy przedsiębiorstwem z siedzibą w Państwie Członkowskim a innym przedsiębiorstwem z siedzibą w strefie objętej embargiem, gdy to pierwsze przedsiębiorstwo dokonuje przewozu w pobliże granicy strefy objętej embargiem lub z powrotem, a drugie przedsiębiorstwo czyni to z tego miejsca do strefy objętej embargiem lub z powrotem (przy czym pasażerowie przesiadają się do innego pojazdu).

W przedmiocie pytania drugiego

37 Z uwagi na odpowiedź udzieloną na pierwsze pytanie prejudycjalne brak jest konieczności udzielania odpowiedzi na drugie pytanie prejudycjalne.

W przedmiocie kosztów

38 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem; do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (trzecia izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 1 lit. d) rozporządzenia Rady (EWG) nr 1432/92 z dnia 1 czerwca 1992 r. zakazującego handlu między Europejską Wspólnotą Gospodarczą a Republikami Serbii i Czarnogóry powinien być interpretowany w ten sposób, że komercyjny przewóz osób do Serbii lub Czarnogóry lub z powrotem, wykonywany w formie przewozu dzielonego, był zabroniony.

Jako „przewóz dzielony" należy rozumieć przewóz osób do strefy objętej embargiem lub z powrotem, dokonywany w ramach współpracy pomiędzy przedsiębiorstwem z siedzibą w państwie członkowskim Wspólnoty a innym przedsiębiorstwem z siedzibą w strefie objętej embargiem, gdy to pierwsze przedsiębiorstwo dokonuje przewozu w pobliże granicy strefy objętej embargiem lub z powrotem, a drugie przedsiębiorstwo czyni to z tego miejsca do strefy objętej embargiem lub z powrotem (przy czym pasażerowie przesiadają się do innego pojazdu).

Podpisy