ARRÊT DE LA COUR (grande chambre)

25 janvier 2011 *

Dans l'affaire C-382/08,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 234 CE, introduite par l'Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich (Autriche), par décision du 19 août 2008, parvenue à la Cour le 25 août 2008, dans la procédure

Michael Neukirchinger

contre

Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen,

LA COUR (grande chambre),

composée de M. V. Skouris, président, MM. A. Tizzano, J.N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J.-C. Bonichot, D. Šváby, présidents de chambre, MM. A. Rosas, U. Lõhmus, E. Levits, L. Bay Larsen (rapporteur) et M[me] M. Berger, juges,

* Langue de procédure: l'allemand.

avocat général: M. P. Mengozzi,
greffier: M. B. Fülöp, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 15 juin 2010,

considérant les observations présentées:

— pour M. Neukirchinger, par lui-même,

— pour le gouvernement autrichien, par M[me] C. Pesendorfer et M. G. Eberhard, en qualité d'agents,

— pour le gouvernement polonais, par MM. M. Dowgielewicz et M. Szpunar, en qualité d'agents,

— pour la Commission européenne, par MM. E. Traversa et B.-R. Killmann, en qualité d'agents,

— pour l'Autorité de surveillance AELE, par M. X. Lewis, en qualité d'agent,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 7 septembre 2010,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation des articles 49 CE et suivants.

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant M. Neukirchinger à la Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen (administration du canton de Grieskirchen), au sujet d'une décision de cette administration infligeant au requérant au principal une amende administrative pour non-respect des règles relatives à l'organisation de vols en ballon.

Le cadre juridique

La réglementation de l'Union

3 Les trois premiers considérants du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens (JO L 240, p. 1), prévoient:

«[…] il importe de mettre en place, d'ici au 31 décembre 1992, une politique des transports aériens en vue d'établir progressivement le marché intérieur, conformément à l'article 8 A du traité;

[…] le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

[…] l'application du principe de la libre prestation des services au secteur des transports aériens doit se faire compte tenu des spécificités de ce secteur».

4 Aux termes de l'article 1er du règlement nº 2407/92:

«1. Le présent règlement concerne les critères de délivrance et de maintien en vigueur, par les États membres, des licences d'exploitation aux transporteurs aériens établis dans la Communauté.

2. Le transport aérien de passagers, de courrier et/ou de fret, effectué par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés, ainsi que les vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aéroports ne relèvent pas du présent règlement. Ces activités relèvent de la législation nationale pour ce qui est des licences d'exploitation et de la législation communautaire et nationale pour ce qui est du certificat de transporteur aérien (AOC).»

5 Le règlement nº 2407/92 a été abrogé par le règlement (CE) nº 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 24 septembre 2008, établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte) (JO L 293, p. 3).

En vertu de son article 28, intitulé «Entrée en vigueur», ce dernier règlement est entré en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*, la date de celle-ci étant le 31 octobre 2008.

La réglementation nationale

6 La loi du 2 décembre 1957 sur le transport aérien (Luftfahrtgesetz, BGBl. 253/1957), telle que modifiée par la loi publiée le 26 juin 2008 [BGBl. I, 83/2008 (ci-après le «LFG»)], prévoit à son article 11, paragraphe 1:

«Les aéronefs sont des véhicules adaptés au déplacement de personnes ou d'objets dans l'air, sans lien mécanique avec le sol, qu'ils soient plus lourds que l'air (par exemple: avions, planeurs, paramoteurs et deltaplanes, ornithoptères, hélicoptères, autogires et parachutes) ou plus légers que l'air (par exemple: dirigeables et ballons libres).»

7 L'article 102, paragraphe 1, du LFG énonce:

«Les entreprises qui, au moyen d'aéronefs non entraînés par un organe moteur ou d'aéronefs à moteur ultralégers, souhaitent transporter, en trafic aérien commercial, des passagers, du courrier et/ou du fret, ou effectuer uniquement des vols circulaires sans activité de transport entre différents terrains d'aviation, sont tenues de demander, au ministre fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie, ou à l'autorité compétente en vertu d'une habilitation au sens de l'article 140b, une licence de

transport au sens des articles 104 et suivants ainsi qu'une licence d'exploitation au sens de l'article 108.»

8 L'article 104 du LFG prévoit:

«1. La demande de délivrance de la licence de transport doit indiquer de manière convaincante les moyens financiers disponibles pour la fondation et l'exploitation de l'entreprise.

2. La demande doit mentionner en outre:

a) les nom et prénom (nom de la société), domicile (siège) et lieu d'exploitation de l'entreprise,

b) les nom, domicile et nationalité des personnes habilitées à représenter l'entreprise,

c) les activités envisagées, par exemple: vols circulaires,

d) […]

e) le secteur de vol envisagé, c'est-à-dire le territoire sur lequel l'entreprise doit déployer son activité,

f) le nombre et le type des aéronefs envisagés,

g) l'organisation envisagée de l'entreprise.

[…]»

9 L'article 106 du LFG dispose:

«1. La licence de transport doit être délivrée dès lors que

a) le demandeur possède la nationalité de l'une des parties à l'accord sur l'Espace économique européen [du 2 mai 1992 (JO 1994, L 1, p. 1)], réside en Autriche, présente les qualités de fiabilité et de compétences nécessaires,

b) que la sécurité de l'exploitation est garantie et la capacité financière de l'entreprise a été établie, et que

c) les assurances visées par l'article 164 ou par le règlement (CE) nº 785/2004 ont été contractées.

2. Si l'entrepreneur n'est pas une personne physique, l'entreprise doit avoir son siège en Autriche et l'essentiel des parts sociales doivent être détenues par des ressortissants de l'une des parties à l'accord sur l'Espace économique européen.»

10 Aux termes de l'article 108 du LFG:

«1. L'exploitation d'une entreprise de transport aérien n'est autorisée que sous couvert d'une licence délivrée, à la demande du titulaire de la licence de transport, par le ministre fédéral des Transports, de l'Innovation et de la Technologie, ou par l'autorité compétente en vertu d'une habilitation au sens de l'article 140b (licence d'exploitation).

2. L'exploitation doit être autorisée dès lors que les conditions fixées dans la licence de transport sont remplies et que la sécurité du trafic est garantie. La licence doit être délivrée par écrit, à peine de nullité.»

11 En vertu de l'article 169, paragraphe 1, quatrième alinéa, du LFG, une sanction pécuniaire d'un montant minimum de 3 630 euros est infligée en cas de transport aérien commercial de passagers sans les licences prévues à l'article 102 de ladite loi.

Le litige au principal et les questions préjudicielles

12 Il ressort de la décision de renvoi que la Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen a, par une décision administrative à caractère répressif du 22 janvier 2008, infligé à M. Neukirchinger une amende de 3 630 euros et, en cas d'impossibilité de recouvrement, 181 jours de contrainte par corps.

13 L'intéressé s'était vu reprocher d'avoir effectué, le 19 juin 2007, un transport aérien commercial de passagers en ballon à air chaud au départ d'une prairie située dans la localité de Wies, à Kallham, dans le Land Oberösterreich, sans licence de transport ni licence d'exploitation pour ce faire, contrairement à ce qui est prévu respectivement aux articles 104 et suivants ainsi que 108 du LFG.

14 M. Neukirchinger, qui est titulaire d'une licence d'exploitation d'activités de transport aérien commercial de passagers et de fret par ballons, délivrée en Allemagne, a intenté un recours contre cette décision administrative devant la juridiction de renvoi en faisant valoir, notamment, que la libre circulation permet à un entrepreneur de vols aériens, titulaire d'une licence en Allemagne, d'exercer son activité en Autriche.

15 Eu égard au fait que M. Neukirchinger s'est provisoirement rendu dans un autre État membre à l'occasion de la fourniture d'un service, les faits de l'affaire au principal relèvent, selon la juridiction de renvoi, a priori du droit à la libre prestation de services.

16 La juridiction de renvoi relève également que M. Neukirchinger s'était fait délivrer, par le Landeshauptmann (gouverneur) du Land Oberösterreich, agissant en qualité d'autorité aéronautique compétente en premier ressort pour le domaine d'activités concerné, une autorisation générale de décollage, au sens de l'article 9 du LFG, valable durant l'année 2008 sur l'ensemble du territoire dudit Land. La délivrance d'une telle autorisation implique, par ailleurs, la reconnaissance par cette autorité de la validité de la licence délivrée à M. Neukirchinger en Allemagne.

17 Considérant que la solution du litige dont il est saisi nécessite l'interprétation des articles 49 CE et suivants, l'Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) Les articles 49 [CE] et suivants […] doivent-ils être interprétés en ce sens qu'ils font obstacle à une norme nationale qui, pour l'organisation de vols en ballon en Autriche, exige d'une personne établie dans un autre État membre, à savoir l'Allemagne, qui est titulaire dans ce second État membre d'une licence pour l'organisation de vols commerciaux en ballon, délivrée selon l'ordre juridique dudit État, qu'elle dispose d'un siège social ou d'une résidence en Autriche (article 106 [du LFG])?

2) Les articles 49 [CE] et suivants […] doivent-ils être interprétés en ce sens qu'ils font obstacle à une norme nationale qui prévoit que le titulaire d'une licence pour l'organisation de vols commerciaux en ballon, qui est établi dans un autre État membre que celui dans lequel la norme en question est en vigueur et qui est agréé selon l'ordre juridique de l'État membre dans lequel il est établi, devrait, pour exercer cette activité dans un autre État membre, se faire délivrer une nouvelle licence, dont les conditions de délivrance sont, en substance, les mêmes que celles de la licence qui lui a déjà été délivrée dans son État d'origine et, de surcroît, avoir son siège social ou sa résidence dans l'État où les vols sont organisés, à savoir en l'espèce en Autriche?

3) Les dispositions combinées des articles 102, 104 et 106 [du LFG] sont-elles contraires à l'article 49 [CE] dès lors que le titulaire d'une licence qui est établi en Allemagne encourt, du fait de l'utilisation en Autriche de cette licence, des sanctions administratives et que l'accès au marché lui est par là même refusé, et dans la mesure où, en vertu de l'article 106, paragraphe 1, [du LFG], une telle licence et, en outre, une licence d'exploitation ne sauraient être obtenues à défaut de création

d'un établissement et/ou d'enregistrement d'une résidence et sans immatriculation en Autriche d'un ballon à air chaud déjà immatriculé en Allemagne?»

18 Par ordonnance du 21 avril 2010, la procédure orale a été rouverte et les intéressés visés à l'article 23 du statut de la Cour de justice de l'Union européenne ont été invités à exprimer leur éventuel point de vue sur la question de savoir quelle est, eu égard à l'article 51, paragraphe 1, CE, la règle de droit primaire ou de droit dérivé de l'Union qui pourrait, le cas échéant, s'appliquer à la libre prestation d'un service consistant en un transport aérien commercial de passagers en ballon à air chaud.

Sur les questions préjudicielles

Observations liminaires

19 Ainsi que l'observe M. l'avocat général aux points 25 à 30 de ses conclusions, un service tel que celui en cause au principal relève du domaine des transports et, plus particulièrement, de celui de la navigation aérienne, visé à l'article 80, paragraphe 2, CE.

20 En effet, en l'absence de toute indication contraire dans le traité CE, la notion de navigation aérienne au sens de ladite disposition doit être comprise comme couvrant également un transport que la juridiction de renvoi qualifie comme étant un transport aérien commercial de passagers en ballon à air chaud. Au demeurant, comme le souligne M. l'avocat général au point 26 de ses conclusions, la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, fait également entrer les ballons à air chaud dans son champ d'application.

21 Si, en vertu de l'article 80, paragraphe 2, CE, les transports maritimes et aériens sont, tant que le législateur communautaire n'en a pas décidé autrement, soustraits aux règles du titre V de la troisième partie du traité, relatives à la politique commune des transports, ils demeurent, au même titre que les autres modes de transports, soumis aux règles générales du traité (arrêts du 4 avril 1974, Commission/France, 167/73, Rec. p. 359, point 32, ainsi que du 30 avril 1986, Asjes e.a., 209/84 à 213/84, Rec. p. 1425, point 45).

22 Toutefois, pour ce qui concerne la libre prestation de services, en vertu de l'article 51, paragraphe 1, CE, l'article 49 CE ne s'applique pas tel quel au domaine de la navigation aérienne [voir, en ce sens, arrêts du 13 décembre 1989, Corsica Ferries (France), C-49/89, Rec. p. 4441, point 10 et jurisprudence citée, ainsi que du 5 novembre 2002, Commission/Danemark, dit «ciel ouvert», C-467/98, Rec. p. I-9519, point 123].

23 S'agissant d'un transport aérien commercial de passagers en ballon à air chaud, tel que celui en cause au principal, il y a lieu de relever que le législateur communautaire a adopté plusieurs mesures sur le fondement de l'article 80, paragraphe 2, CE, qui sont, ainsi que l'observe la Commission européenne, susceptibles de concerner cette forme de navigation aérienne. Il en va ainsi, au moment des faits du litige au principal, du règlement (CE) nº 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 15 juillet 2002, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (JO L 240, p. 1), ainsi que du règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (JO L 373, p. 4), modifié par le règlement (CE) nº 1900/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 20 décembre 2006 (JO L 377, p. 176).

24 Pour ce qui concerne, plus particulièrement, les licences des transporteurs aériens, l'article 84, paragraphe 2, du traité CEE (devenu article 84, paragraphe 2, du traité CE, lui-même devenu, après modification, article 80, paragraphe 2, CE) a été mis en œuvre par l'adoption du règlement nº 2407/92, qui était applicable au moment des faits en cause au principal.

25 Il est certes vrai que, en vertu de l'article 1er, paragraphe 2, du règlement nº 2407/92, le Conseil a exclu du champ d'application dudit règlement les licences des transporteurs aériens, notamment si le transport aérien de passagers s'effectue par des aéronefs non entraînés par un organe moteur, y compris, dès lors, par des ballons à air chaud. S'agissant des transports de cette nature, le Conseil a explicitement précisé, à ladite disposition, qu'ils relevaient uniquement de la législation nationale pour ce qui est des licences d'exploitation et de la législation tant nationale que de l'Union pour ce qui concerne le certificat de transporteur aérien.

26 Toutefois, ainsi qu'il ressort des deux premiers considérants du règlement nº 2407/92, l'objectif poursuivi par le Conseil, en adoptant ledit règlement, était de mettre en place, pour le 31 décembre 1992, une politique des transports aériens en vue d'établir progressivement le marché intérieur, celui-ci comportant un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée. L'obligation pour la Communauté d'établir, pour cette date, le marché intérieur, y compris dans le domaine du transport, était prévue à l'article 8 A du traité CEE (devenu, après modification, article 7 A du traité CE, lui-même devenu, après modification, article 14 CE).

27 Or, cet objectif large couvre également a priori un transport aérien commercial de passagers en ballon à air chaud, tel que celui en cause au principal.

28 Dès lors, si l'exclusion prévue à l'article 1er, paragraphe 2, du règlement nº 2407/92 s'explique manifestement par le fait que les spécificités du secteur des transports aériens ne justifiaient pas qu'un transport aérien commercial de passagers en ballon à air chaud, tel que celui en cause au principal, soit soumis aux règles prévues par ledit règlement, il ne s'ensuit pas, toutefois, que, par cette exclusion, le législateur communautaire avait envisagé d'écarter totalement un tel mode de transport du champ d'application du traité.

29 Il résulte de tout ce qui précède qu'un transport aérien commercial de passagers en ballon à air chaud, tel que celui en cause au principal, relève du champ d'application du traité CE et qu'il est donc soumis à une règle générale de ce dernier telle que l'article 12 CE.

30 Par conséquent, afin de donner à la juridiction de renvoi une réponse utile, il y a lieu d'examiner les questions posées sous l'angle de l'article 12 CE, qui consacre le principe général de non-discrimination en raison de la nationalité (voir, notamment, arrêts du 11 janvier 2007, Lyyski, C-40/05, Rec. p. I-99, point 33, et du 5 mars 2009, UTECA, C-222/07, Rec. p. I-1407, point 37).

Sur les première à troisième questions

31 Par ses première à troisième questions, qu'il convient de traiter ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 12 CE s'oppose à une réglementation d'un État membre, telle que celle en cause au principal, qui, pour l'organisation de vols en ballon dans cet État membre et sous peine de sanctions administratives en cas de non-respect de cette réglementation,

— exige d'une personne résidant ou établie dans un autre État membre, qui est titulaire dans ce second État membre d'une licence pour l'organisation de vols commerciaux en ballon, qu'elle dispose d'une résidence ou d'un siège social dans le premier État membre et

— oblige cette même personne à se faire délivrer une nouvelle licence sans qu'il soit dûment tenu compte du fait que les conditions de délivrance sont, en substance, les mêmes que celles de la licence qui lui a déjà été délivrée dans le second État membre.

32 À cet égard, il est de jurisprudence constante que les règles d'égalité de traitement entre nationaux et non-nationaux prohibent non seulement les discriminations ostensibles fondées sur la nationalité, ou le siège en ce qui concerne les sociétés, mais encore toutes formes dissimulées de discrimination qui, par application d'autres critères de distinction, aboutissent en fait au même résultat (arrêt du 27 octobre 2009, ČEZ, C-115/08, Rec. p. I-10265, point 92 et jurisprudence citée).

33 En premier lieu, pour autant qu'une réglementation d'un État membre, telle que celle en cause au principal, impose l'existence d'une résidence ou d'un siège social dans ce même État membre pour pouvoir y organiser des vols commerciaux en ballon, elle introduit un critère de distinction qui est fondé, pour les personnes physiques, sur le lieu de leur résidence et, pour les sociétés, sur le lieu de leur siège social.

34 S'agissant, d'une part, du critère de distinction fondé sur la résidence, celui-ci aboutit en fait au même résultat qu'une discrimination fondée sur la nationalité, dès lors qu'il risque de jouer principalement au détriment des ressortissants d'autres États membres, dans la mesure où les non-résidents sont le plus souvent des non-nationaux (voir, notamment, en ce sens, arrêts du 29 avril 1999, Ciola, C-224/97, Rec. p. I-2517, point 14; du 16 janvier 2003, Commission/Italie, C-388/01, Rec. p. I-721, point 14, et du 15 mars 2005, Bidar, C-209/03, Rec. p. I-2119, point 53).

35 Une telle différence de traitement ne peut être justifiée que si elle se fonde sur des considérations objectives indépendantes de la nationalité des personnes concernées et proportionnées à l'objectif légitimement poursuivi par le droit national (arrêt Bidar, précité, point 54 et jurisprudence citée).

36 Toutefois, il ne ressort pas du dossier soumis à la Cour qu'une telle justification soit présente s'agissant d'une réglementation telle que celle en cause au principal.

37 S'agissant, d'autre part, du critère de distinction fondé sur le lieu du siège social, celui-ci est, en principe, constitutif d'une discrimination en raison de la nationalité, ainsi qu'il résulte de la jurisprudence citée au point 32 du présent arrêt.

38 En second lieu, une réglementation d'un État membre, telle que celle en cause au principal, oblige une personne résidant ou établie dans un autre État membre, qui est titulaire dans ce second État membre d'une licence pour l'organisation de vols commerciaux en ballon, à se faire délivrer dans le premier État membre une nouvelle licence, sans qu'il soit dûment tenu compte du fait que les conditions de délivrance sont, en substance, les mêmes que celles de la licence qui lui a déjà été délivrée dans le second État membre. Ce faisant, une telle réglementation introduit un critère de distinction qui aboutit en fait au même résultat qu'un critère fondé sur la nationalité.

39 En effet, en refusant de prendre en compte la licence délivrée dans le second État membre, une telle réglementation impose à la personne concernée, si celle-ci veut organiser des vols commerciaux en ballon sur le territoire du premier État membre, l'obligation d'effectuer une seconde fois toutes les démarches nécessaires à l'obtention d'une licence. Or, l'obligation posée par cet État concerne, en pratique, principalement des ressortissants d'autres États membres ou des sociétés ayant leur siège dans d'autres États membres.

40 Le gouvernement autrichien fait valoir que l'obligation d'obtenir une licence délivrée par les autorités autrichiennes est justifiée par l'intérêt de la protection de la vie et

de la santé des personnes transportées et par l'intérêt de la sécurité de la navigation aérienne. Par ailleurs, il conteste la constatation effectuée par la juridiction de renvoi selon laquelle les conditions de délivrance de la licence délivrée en Allemagne à M. Neukirchinger, d'une part, et celles exigées en Autriche, d'autre part, sont, en substance, les mêmes.

41 S'agissant de ladite contestation, il convient de rappeler qu'il incombe à la Cour de prendre en compte, dans le cadre de la répartition des compétences entre les juridictions de l'Union et nationales, le contexte factuel et réglementaire dans lequel s'insère la question préjudicielle, tel que défini par la décision de renvoi (arrêts du 25 octobre 2001, Ambulanz Glöckner, C-475/99, Rec. p. I-8089, point 10, et du 13 novembre 2003, Neri, C-153/02, Rec. p. I-13555, point 35). Il n'appartient donc pas à la Cour de se prononcer sur une appréciation telle que celle effectuée par la juridiction de renvoi à l'égard de la similitude entre la réglementation des deux États membres concernés portant sur les conditions de délivrance des licences en cause au principal.

42 Pour ce qui concerne la protection des intérêts auxquels se réfère le gouvernement autrichien, ceux-ci constituent indéniablement des objectifs légitimes. Toutefois, le fait pour un État membre d'obliger une personne telle que M. Neukirchinger à se faire délivrer une nouvelle licence, sans qu'il soit dûment tenu compte du fait que les conditions de délivrance sont, en substance, les mêmes que celles de la licence qui lui a déjà été délivrée dans un autre État membre, n'est pas, comme l'observent à juste titre le gouvernement polonais et la Commission, proportionné aux objectifs légitimes poursuivis. En effet, les conditions de délivrance, dans les deux États membres, des licences de transport en cause au principal étant, en substance, les mêmes, il convient de considérer que les intérêts auxquels se réfère le gouvernement autrichien ont déjà été pris en compte à l'occasion de la délivrance de la première licence en Allemagne.

43 Il résulte de ce qui précède qu'une réglementation telle que celle en cause au principal constitue, en réalité, une discrimination fondée sur la nationalité, accentuée par les sanctions administratives infligées en cas de non-respect d'une telle réglementation.

44 Par conséquent, il convient de répondre aux questions posées que l'article 12 CE s'oppose à une réglementation d'un État membre, telle que celle en cause au principal, qui, pour l'organisation de vols en ballon dans cet État membre et sous peine de sanctions administratives en cas de non-respect de cette réglementation,

— exige d'une personne résidant ou établie dans un autre État membre, qui est titulaire dans ce second État membre d'une licence pour l'organisation de vols commerciaux en ballon, qu'elle dispose d'une résidence ou d'un siège social dans le premier État membre et

— oblige cette même personne à se faire délivrer une nouvelle licence sans qu'il soit dûment tenu compte du fait que les conditions de délivrance sont, en substance, les mêmes que celles de la licence qui lui a déjà été délivrée dans le second État membre.

Sur les dépens

45 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (grande chambre) dit pour droit:

L'article 12 CE s'oppose à une réglementation d'un État membre, telle que celle en cause au principal, qui, pour l'organisation de vols en ballon dans cet État membre et sous peine de sanctions administratives en cas de non-respect de cette réglementation,

— **exige d'une personne résidant ou établie dans un autre État membre, qui est titulaire dans ce second État membre d'une licence pour l'organisation de vols commerciaux en ballon, qu'elle dispose d'une résidence ou d'un siège social dans le premier État membre et**

— **oblige cette même personne à se faire délivrer une nouvelle licence sans qu'il soit dûment tenu compte du fait que les conditions de délivrance sont, en substance, les mêmes que celles de la licence qui lui a déjà été délivrée dans le second État membre.**

Signatures