SENTENZA DELLA CORTE (Grande Sezione)

25 gennaio 2011 *

Nel procedimento C-382/08,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dall'Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich (Austria) con decisione 19 agosto 2008, pervenuta in cancelleria il 25 agosto 2008, nella causa

Michael Neukirchinger

contro

Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen,

LA CORTE (Grande Sezione),

composta dal sig. V. Skouris, presidente, dai sigg. A. Tizzano, J.N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J.-C. Bonichot, D. Šváby, presidenti di sezione, dai sigg. A. Rosas, U. Lõhmus, E. Levits, L. Bay Larsen (relatore) e dalla sig.ra M. Berger, giudici,

* Lingua processuale: il tedesco.

avvocato generale: sig. P. Mengozzi
cancelliere: sig. B. Fülöp, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 15 giugno 2010,

considerate le osservazioni presentate:

— per il sig. Neukirchinger, da lui personalmente;

— per il governo austriaco, dalla sig.ra C. Pesendorfer e dal sig. G. Eberhard, in qualità di agenti;

— per il governo polacco, dai sigg. M. Dowgielewicz e M. Szpunar, in qualità di agenti;

— per la Commissione europea, dai sigg. E. Traversa e B.-R. Killmann, in qualità di agenti;

— per l'Autorità di sorveglianza EFTA, dal sig. X. Lewis, in qualità di agente,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 7 settembre 2010,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli artt. 49 CE e segg.

2 Tale domanda è stata proposta nell'ambito di una controversia insorta tra il sig. Neukirchinger e la Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen (amministrazione distrettuale di Grieskirchen), avente ad oggetto la decisione con la quale tale autorità ha inflitto al predetto ricorrente nella causa principale un'ammenda amministrativa per il mancato rispetto delle norme disciplinanti l'organizzazione di voli in pallone.

Contesto normativo

La normativa dell'Unione

3 I primi tre «considerando» del regolamento (CEE) del Consiglio 23 luglio 1992, n. 2407, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei (GU L 240, pag. 1), enunciano quanto segue:

«(...) è importante definire, entro il 31 dicembre 1992, una politica dei trasporti aerei per il mercato interno, in conformità del disposto dell'articolo 8 A del Trattato;

(...) il mercato interno consiste in uno spazio senza frontiere interne in cui è garantita la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali;

(...) nell'applicare al settore dei trasporti aerei il principio della libertà di prestare servizi occorre tener conto delle caratteristiche peculiari di tale settore».

4 L'art. 1 del regolamento n. 2407/92 così dispone:

«1. Il presente regolamento riguarda i requisiti per il rilascio e il mantenimento da parte degli Stati membri delle licenze d'esercizio relative ai vettori aerei stabiliti nella Comunità.

2. Il trasporto aereo di passeggeri, posta e/o merci effettuato mediante aeromobili non motorizzati e/o aeromobili motorizzati ultraleggeri, nonché i voli locali che non comportano il trasporto tra aeroporti diversi non sono soggetti alle disposizioni del presente regolamento. A tali operazioni si applicano le disposizioni legislative nazionali relative alle licenze d'esercizio, se esistono, e le disposizioni comunitarie e nazionali relative al certificato di operatore aereo (COA)».

5 Il regolamento n. 2407/92 è stato abrogato dal regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 24 settembre 2008, n. 1008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione) (GU L 293, pag. 3). A norma

del suo art. 28, intitolato «Entrata in vigore», quest'ultimo regolamento è entrato in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, intervenuta il 31 ottobre 2008.

La normativa nazionale

6 La legge 2 dicembre 1957 sul trasporto aereo (Luftfahrtgesetz; BGBl. 253/1957), come modificata dalla legge pubblicata il 26 giugno 2008 [BGBl. I, 83/2008 (in prosieguo: il «LFG»)], prevede all'art. 11, n. 1, quanto segue:

«Gli aeromobili sono veicoli adatti allo spostamento di persone o cose nell'aria senza collegamento meccanico con il suolo, potendo essi essere, indifferentemente, più pesanti dell'aria (ad esempio: aerei, alianti, deltaplani, parapendio, ornitotteri, elicotteri, autogiri e paracadute) oppure più leggeri (ad esempio: dirigibili e palloni liberi)».

7 L'art. 102, n. 1, del LFG stabilisce quanto segue:

«Le imprese che, nell'ambito delle attività di trasporto aereo commerciale, intendano trasportare passeggeri, posta e/o merci mediante aeromobili non motorizzati o aeromobili motorizzati ultraleggeri, oppure che intendano effettuare unicamente voli locali non comportanti un trasporto tra diversi campi di aviazione, sono tenute a chiedere al Ministro federale per i Trasporti, l'Innovazione e la Tecnologia, ovvero all'autorità eventualmente competente in forza di abilitazione conferita a norma

dell'art. 140b, una licenza di trasporto ai sensi degli artt. 104 e segg. nonché una licenza di esercizio ai sensi dell'art. 108».

8 L'art. 104 del LFG prevede quanto segue:

«1. La domanda di rilascio della licenza di trasporto deve contenere elementi atti a dimostrare in modo credibile la disponibilità dei mezzi finanziari necessari per la costituzione e l'esercizio dell'impresa.

2. La domanda deve inoltre indicare:

a) cognome e nome (denominazione sociale), luogo di residenza (sede sociale) e luogo di esercizio dell'attività dell'impresa;

b) nome, luogo di residenza e cittadinanza delle persone legittimate a rappresentare l'impresa;

c) attività previste (ad esempio: voli locali);

d) (...)

e) zona di volo prevista, vale a dire il territorio nel quale è destinata a svolgersi l'attività economica programmata;

f) numero di aeromobili di cui si prevede l'impiego e modello degli stessi;

g) organizzazione imprenditoriale prevista.

(...)».

9 L'art. 106 del LFG dispone quanto segue:

«1. La licenza di trasporto deve essere rilasciata:

a) se il richiedente è un cittadino di uno Stato parte dell'Accordo sullo Spazio economico europeo [del 2 maggio 1992 (GU 1994, L 1, pag. 1)], risiede in Austria, ed è affidabile e professionalmente competente;

b) se risulta garantita la sicurezza dell'attività esercitata e se è stata dimostrata in modo credibile la capacità finanziaria dell'impresa, e

c) se è stata fornita la prova che sono state stipulate le assicurazioni previste dall'art. 164 della presente legge o dal regolamento (CE) n. 785/2004.

2. Nel caso in cui l'imprenditore non sia una persona fisica, l'impresa deve avere la propria sede in Austria e il capitale sociale deve essere prevalentemente detenuto da cittadini di uno Stato parte dell'Accordo sullo Spazio economico europeo».

10 L'art. 108 del LFG è così formulato:

«1. L'esercizio di un'impresa di trasporto aereo può essere intrapreso soltanto previo ottenimento di una licenza rilasciata, su domanda del titolare della licenza di trasporto, dal Ministro federale per i Trasporti, l'Innovazione e la Tecnologia ovvero dall'autorità eventualmente competente in virtù di abilitazione conferita a norma dell'art. 140b (licenza di esercizio).

2. L'avvio dell'attività deve essere autorizzato qualora siano soddisfatti gli obblighi imposti con il decreto di concessione della licenza di trasporto e sia garantita la sicurezza del traffico. La licenza deve essere rilasciata per iscritto, a pena di nullità».

11 A norma dell'art. 169, n. 1, quarto comma, del LFG, in caso di trasporto aereo commerciale di passeggeri effettuato in assenza delle licenze previste dall'art. 102 di tale legge viene inflitta una sanzione pecuniaria minima di EUR 3 630.

Causa principale e questioni pregiudiziali

12 Risulta dalla decisione di rinvio che la Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen, con provvedimento amministrativo sanzionatorio in data 22 gennaio 2008, ha inflitto al sig. Neukirchinger un'ammenda di EUR 3 630, convertibile, in caso di mancato pagamento, in 181 giorni di detenzione sostitutiva.

13 All'interessato era stato contestato il fatto di aver effettuato, in data 19 giugno 2007, un trasporto aereo commerciale di passeggeri in pallone aerostatico ad aria calda con partenza da un prato nella località di Wies, a Kallham, nel Land Oberösterreich, senza possedere le licenze di trasporto e di esercizio a tal fine necessarie, in contrasto con quanto prescritto, rispettivamente, dagli artt. 104 e segg. e 108 del LFG.

14 Il sig. Neukirchinger, che è titolare di una licenza di esercizio di attività di trasporto aereo commerciale di passeggeri e merci mediante palloni aerostatici, rilasciata in Germania, ha proposto un ricorso contro il suddetto provvedimento amministrativo dinanzi al giudice del rinvio, facendo valere, in particolare, che la libera circolazione consente a un imprenditore di voli aerei, titolare di una licenza in Germania, di esercitare la propria attività in Austria.

15 Tenuto conto del fatto che il sig. Neukirchinger si è provvisoriamente recato in un altro Stato membro in occasione della fornitura di un servizio, i fatti della causa principale ricadono in linea di massima, ad avviso del giudice del rinvio, nella sfera di applicazione del diritto alla libera prestazione dei servizi.

16 Il giudice del rinvio rileva inoltre che il sig. Neukirchinger aveva ottenuto dal Landeshauptmann (governatore) del Land Oberösterreich, operante in veste di autorità aeronautica competente in prima istanza per il settore di attività in questione, un'autorizzazione generale per il decollo fuori dagli aerodromi con validità estesa a tutto il territorio del Land suddetto per l'anno 2008, ai sensi dell'art. 9 del LFG. Il rilascio di tale autorizzazione implica, peraltro, il riconoscimento da parte dell'autorità suddetta della validità della licenza rilasciata al sig. Neukirchinger in Germania.

17 Ritenendo che la soluzione della controversia ad esso sottoposta esigesse l'interpretazione degli artt. 49 CE e segg., l'Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se gli artt. 49 [CE] e seguenti debbano essere interpretati nel senso che ostano ad una norma nazionale, la quale disponga che un soggetto stabilito in un altro Stato membro (la Germania) e ivi titolare di una licenza rilasciata in conformità dell'ordinamento giuridico di quello Stato per la realizzazione nel medesimo di voli commerciali in mongolfiera, debba avere, per operare voli in mongolfiera in Austria, la sede o la residenza in quest'ultimo Stato (art. 106 del [LFG]).

2) Se gli artt. 49 [CE] e seguenti debbano essere interpretati nel senso che ostano ad una norma di uno Stato membro, in forza della quale il titolare di una licenza per la realizzazione di voli commerciali in mongolfiera stabilito in un altro Stato membro e autorizzato in conformità dell'ordinamento giuridico di quello Stato deve ottenere una nuova licenza per operare voli in mongolfiera nel [primo] Stato membro, qualora i presupposti per il rilascio di tale nuova licenza siano in definitiva sostanzialmente identici a quelli previsti per la licenza già rilasciatagli nello Stato di origine, ma con l'ulteriore condizione che il richiedente abbia la sede o la residenza nello Stato membro di rilascio della nuova licenza (nella fattispecie, in Austria).

3) Se le disposizioni degli artt. 102 e, in combinato disposto, 104 e 106 del [LFG] siano incompatibili con l'art. 49 CE, nel caso in cui il titolare di una licenza stabilito in Germania venga sottoposto ad azioni penali amministrative a motivo dell'utilizzazione della sua licenza in Austria e gli venga perciò impedito l'accesso al mercato, e ciò tenendo conto del fatto che, ai sensi dell'art. 106, n. 1, del [LFG], non si può ottenere tale licenza né la licenza di esercizio senza costituzione di una

sede separata e/o fissazione di una residenza [in Austria] e senza reiscrizione nei registri austriaci di una mongolfiera già registrata in Germania».

18 Con ordinanza 21 aprile 2010, è stata disposta la riapertura della fase orale ed i soggetti interessati di cui all'art. 23 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea sono stati invitati a formulare eventuali osservazioni in merito alla questione di quale sia, stante il disposto dell'art. 51, n. 1, CE, la norma di diritto primario o di diritto derivato dell'Unione che potrebbe applicarsi, se del caso, alla libera prestazione di un servizio consistente nel trasporto aereo commerciale di passeggeri in pallone aerostatico ad aria calda.

Sulle questioni pregiudiziali

Osservazioni preliminari

19 Come osservato dall'avvocato generale ai paragrafi 25-30 delle sue conclusioni, un servizio quale quello in questione nella causa principale rientra nel settore dei trasporti e, più in particolare, in quello della navigazione aerea, contemplato dall'art. 80, n. 2, CE.

20 Infatti, in assenza di qualsiasi contraria indicazione nel Trattato CE, la nozione di navigazione aerea ai sensi della citata disposizione deve essere intesa come comprendente altresì un trasporto che il giudice del rinvio qualifica come trasporto aereo commerciale di passeggeri in pallone aerostatico ad aria calda. Del resto, come sottolineato dall'avvocato generale al paragrafo 26 delle sue conclusioni, anche la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944, include i palloni aerostatici ad aria calda nel proprio ambito di applicazione.

21 Se invero, a norma dell'art. 80, n. 2, CE, i trasporti marittimi ed aerei sfuggono — fintantoché il legislatore comunitario non abbia deciso diversamente — all'applicazione delle norme del titolo V della parte terza del Trattato, relative alla politica comune dei trasporti, essi restano nondimeno assoggettati, al pari delle altre modalità di trasporto, alle norme generali del Trattato (sentenze 4 aprile 1974, causa 167/73, Commissione/Francia, Racc. pag. 359, punto 32, e 30 aprile 1986, cause riunite 209/84-213/84, Asjes e a., Racc. pag. 1425, punto 45).

22 Tuttavia, per quanto riguarda la libera prestazione dei servizi, dall'art. 51, n. 1, CE risulta che l'art. 49 CE non si applica tal quale al settore della navigazione aerea [v., in tal senso, sentenze 13 dicembre 1989, causa C-49/89, Corsica Ferries (France), Racc. pag. 4441, punto 10 e la giurisprudenza ivi citata, nonché 5 novembre 2002, causa C-467/98, Commissione/Danimarca, cosiddetta sentenza «open sky», Racc. pag. I-9519, punto 123].

23 Relativamente ad un trasporto aereo commerciale di passeggeri in pallone aerostatico ad aria calda, quale quello in questione nella causa principale, occorre rilevare come il legislatore comunitario abbia adottato svariate misure sulla base dell'art. 80, n. 2, CE, le quali — come osservato dalla Commissione europea — possono riguardare tale forma di navigazione aerea. Tra tali misure rientrano, alla data dei fatti oggetto della causa principale, il regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 15 luglio 2002, n. 1592, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea (GU L 240, pag. 1), nonché il regolamento (CEE) del Consiglio 16 dicembre 1991, n. 3922, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile (GU L 373, pag. 4), modificato dal regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 20 dicembre 2006, n. 1900 (GU L 377, pag. 176).

24 Per quanto riguarda, più in particolare, le licenze dei vettori aerei, l'art. 84, n. 2, del Trattato CEE (divenuto art. 84, n. 2, del Trattato CE, a sua volta divenuto, in seguito a modifica, art. 80, n. 2, CE) è stato attuato mediante l'adozione del regolamento n. 2407/92, che era applicabile al momento dei fatti in questione nella causa principale.

25 Vero è che, a norma dell'art. 1, n. 2, del regolamento n. 2407/92, il Consiglio ha escluso dall'ambito di applicazione di tale regolamento le licenze dei vettori aerei qualora, in particolare, il trasporto aereo di passeggeri venga effettuato mediante aeromobili non motorizzati, ivi compresa, pertanto, l'ipotesi di trasporto effettuato mediante palloni aerostatici ad aria calda. Quanto ai trasporti di questo tipo, il Consiglio ha espressamente precisato, alla disposizione suddetta, che essi erano assoggettati unicamente alla normativa nazionale per quel che riguardava le licenze di esercizio, ed alla normativa nazionale nonché a quella dell'Unione per quanto riguardava il certificato di operatore aereo.

26 Tuttavia, come risulta dai primi due «considerando» del regolamento n. 2407/92, l'obiettivo perseguito dal Consiglio mediante l'adozione di tale regolamento era di definire, entro il 31 dicembre 1992, una politica dei trasporti aerei ai fini della progressiva realizzazione del mercato interno, consistente quest'ultimo in uno spazio senza frontiere interne in cui è garantita la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali. L'obbligo per la Commissione di realizzare, entro questa data, il mercato interno, ivi compreso il settore dei trasporti, era enunciato all'art. 8 A del Trattato CEE (divenuto, in seguito a modifica, art. 7 A del Trattato CE, a sua volta divenuto, in seguito a modifica, art. 14 CE).

27 Orbene, in tale ampio obiettivo rientra anche, in linea di massima, un trasporto aereo commerciale di passeggeri in pallone aerostatico ad aria calda, quale quello in questione nella causa principale.

28 Pertanto, se certo l'esclusione disposta all'art. 1, n. 2, del regolamento n. 1407/92 si spiega chiaramente con il fatto che le specificità del settore del trasporto aereo non giustificavano l'assoggettamento dei trasporti aerei commerciali di passeggeri in pallone aerostatico ad aria calda — come quello in questione della causa principale — alle norme dettate dal citato regolamento, ciò però non significa che, attraverso tale esclusione, il legislatore comunitario intendesse sottrarre totalmente tale modalità di trasporto dall'ambito di applicazione del Trattato.

29 Risulta dall'insieme delle considerazioni sopra esposte che un trasporto aereo commerciale di passeggeri in pallone aerostatico ad aria calda, quale quello in questione nella causa principale, rientra nell'ambito di applicazione del Trattato CE ed è pertanto assoggettato ad una norma generale di quest'ultimo quale l'art. 12 CE.

30 Di conseguenza, al fine di fornire al giudice del rinvio una risposta utile, occorre esaminare le questioni sollevate nella prospettiva dell'art. 12 CE, il quale sancisce il principio generale del divieto di discriminazioni fondate sulla nazionalità (v., in particolare, sentenze 11 gennaio 2007, causa C-40/05, Lyyski, Racc. pag. I-99, punto 33, e 5 marzo 2009, causa C-222/07, UTECA, Racc. pag. I-1407, punto 37).

Sulla prima, sulla seconda e sulla terza questione

31 Con le sue questioni prima, seconda e terza, che occorre trattare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'art. 12 CE osti ad una normativa di uno Stato membro, come quella oggetto della causa principale, la quale, ai fini dell'organizzazione di voli in pallone in tale Stato membro, e sotto comminatoria di sanzioni amministrative per il caso di inosservanza delle prescrizioni da essa dettate,

— esiga che un soggetto residente o stabilito in un altro Stato membro, titolare in quest'ultimo di una licenza per l'organizzazione di voli commerciali in pallone, abbia una residenza o una sede sociale nel primo Stato membro, e

— obblighi questo stesso soggetto a farsi rilasciare una nuova licenza, senza che si tenga debito conto del fatto che le condizioni per il rilascio di quest'ultima sono sostanzialmente identiche a quelle previste per la licenza già rilasciata a detto soggetto nell'altro Stato membro.

32 A questo proposito, secondo una costante giurisprudenza, le norme sulla parità di trattamento tra soggetti nazionali e stranieri proibiscono non solo le discriminazioni palesi fondate sulla nazionalità ovvero, nel caso delle società, sulla sede, ma anche qualsiasi forma di discriminazione dissimulata che, mediante applicazione di altri criteri distintivi, conduca di fatto al medesimo risultato (sentenza 27 ottobre 2009, causa C-115/08, ČEZ, Racc. pag. I-10265, punto 92 e la giurisprudenza ivi citata).

33 In primo luogo, nella misura in cui una normativa di uno Stato membro, quale quella in questione nella causa principale, esige l'esistenza di una residenza o di una sede sociale in tale Stato al fine di potervi organizzare voli commerciali in pallone, tale normativa introduce un criterio distintivo fondato, per le persone fisiche, sul luogo della loro residenza e, per le società, sul luogo della loro sede sociale.

34 Per quanto riguarda, da un lato, il criterio distintivo fondato sulla residenza, questo conduce di fatto al medesimo risultato di una discriminazione fondata sulla nazionalità, dato che esso rischia di operare principalmente a danno dei cittadini di altri Stati membri, nella misura in cui i soggetti non residenti hanno il più delle volte la nazionalità di un altro Stato (v., in tal senso, sentenze 29 aprile 1999, causa C-224/97, Ciola, Racc. pag. I-2517, punto 14; 16 gennaio 2003, causa C-388/01, Commissione/Italia, Racc. pag. I-721, punto 14, e 15 marzo 2005, causa C-209/03, Bidar, Racc. pag. I-2119, punto 53).

35 Una siffatta disparità di trattamento può essere giustificata solo qualora sia fondata su considerazioni obiettive, indipendenti dalla cittadinanza delle persone interessate e proporzionate allo scopo legittimamente perseguito dall'ordinamento nazionale (sentenza Bidar, cit., punto 54 e la giurisprudenza ivi citata).

36 Tuttavia, dal fascicolo sottoposto alla Corte non consta l'esistenza di una giustificazione del genere relativamente ad una normativa quale quella in questione nella causa principale.

37 Per quanto riguarda, dall'altro lato, il criterio distintivo fondato sul luogo della sede sociale, esso integra, in linea di principio, una discriminazione fondata sulla nazionalità, come risulta dalla giurisprudenza citata al punto 32 della presente sentenza.

38 In secondo luogo, una normativa di uno Stato membro quale quella in questione nella causa principale obbliga un soggetto residente o stabilito in un altro Stato membro, titolare in quest'ultimo di una licenza per l'organizzazione di voli commerciali in pallone, a farsi rilasciare nel primo Stato membro una nuova licenza, senza che venga tenuto debito conto del fatto che le condizioni per il rilascio di quest'ultima sono sostanzialmente identiche a quelle previste per la licenza già rilasciata al predetto soggetto nell'altro Stato membro. In tal modo, una normativa del genere introduce un criterio distintivo che conduce di fatto al medesimo risultato di un criterio fondato sulla nazionalità.

39 Infatti, rifiutando di tener conto della licenza rilasciata nell'altro Stato membro, una normativa del genere impone al soggetto interessato, qualora esso desideri organizzare voli commerciali in pallone sul territorio del primo Stato membro, l'obbligo di adempiere una seconda volta tutte le incombenze necessarie per l'ottenimento di una licenza. Orbene, l'obbligo imposto da quest'ultimo Stato riguarda, in pratica, prevalentemente cittadini di altri Stati membri oppure società aventi la propria sede in altri Stati membri.

40 Il governo austriaco fa valere che l'obbligo di ottenere una licenza rilasciata dalle autorità austriache è giustificato dall'interesse di tutelare la vita e la salute delle persone

trasportate, nonché dall'interesse alla sicurezza della navigazione aerea. Inoltre, il detto governo contesta la constatazione operata dal giudice del rinvio secondo cui le condizioni previste per il rilascio della licenza concessa al sig. Neukirchinger in Germania, da un lato, e quelle valevoli in Austria, dall'altro, sono sostanzialmente identiche.

41 Quanto a tale constatazione, occorre ricordare che la Corte è tenuta a prendere in considerazione, nell'ambito della ripartizione delle competenze tra i giudici dell'Unione e i giudici nazionali, il contesto fattuale e normativo nel quale si inserisce la questione pregiudiziale, così come definito dalla decisione di rinvio (sentenze 25 ottobre 2001, causa C-475/99, Ambulanz Glöckner, Racc. pag. I-8089, punto 10, e 13 novembre 2003, causa C-153/02, Neri, Racc. pag. I-13555, punto 35). Non spetta dunque alla Corte pronunciarsi su una valutazione quale quella effettuata dal giudice del rinvio in merito alla somiglianza tra le normative dei due Stati membri interessati sotto il profilo delle condizioni di rilascio delle licenze controverse nella causa principale.

42 Quanto alla protezione degli interessi ai quali il governo austriaco fa riferimento, essi costituiscono innegabilmente obiettivi legittimi. Tuttavia, come giustamente osservato dal governo polacco e dalla Commissione, non risulta proporzionato ai legittimi obiettivi perseguiti il fatto che uno Stato membro obblighi una persona come il sig. Neukirchinger a farsi rilasciare una nuova licenza, senza che venga tenuto debito conto del fatto che le condizioni applicabili per il rilascio di quest'ultima sono in sostanza identiche a quelle previste per la licenza già rilasciata alla persona predetta in un altro Stato membro. Infatti, poiché le condizioni per il rilascio, nei due Stati membri, delle licenze di trasporto in discussione nella causa principale sono sostanzialmente identiche, occorre ritenere che gli interessi cui il governo austriaco fa riferimento siano già stati presi in considerazione in occasione del rilascio della prima licenza in Germania.

43 Risulta da quanto precede che una normativa quale quella oggetto della causa principale costituisce, in realtà, una discriminazione fondata sulla nazionalità, aggravata dalle sanzioni amministrative inflitte in caso di mancato rispetto della normativa stessa.

44 Di conseguenza, occorre risolvere le questioni sollevate dichiarando che l'art. 12 CE osta ad una normativa di uno Stato membro, come quella oggetto della causa principale, la quale, ai fini dell'organizzazione di voli in pallone in tale Stato membro, e sotto comminatoria di sanzioni amministrative per il caso di inosservanza delle prescrizioni da essa dettate,

— esiga che un soggetto residente o stabilito in un altro Stato membro, titolare in quest'ultimo di una licenza per l'organizzazione di voli commerciali in pallone aerostatico, abbia una residenza o una sede sociale nel primo Stato membro, e

— obblighi questo stesso soggetto a farsi rilasciare una nuova licenza, senza che si tenga debito conto del fatto che le condizioni per il rilascio di quest'ultima sono sostanzialmente identiche a quelle previste per la licenza già rilasciata a detto soggetto nell'altro Stato membro.

Sulle spese

45 Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Grande Sezione) dichiara:

L'art. 12 CE osta ad una normativa di uno Stato membro, come quella oggetto della causa principale, la quale, ai fini dell'organizzazione di voli in pallone aerostatico in tale Stato membro, e sotto comminatoria di sanzioni amministrative per il caso di inosservanza delle prescrizioni da essa dettate,

— **esiga che un soggetto residente o stabilito in un altro Stato membro, titolare in quest'ultimo di una licenza per l'organizzazione di voli commerciali in pallone, abbia una residenza o una sede sociale nel primo Stato membro, e**

— **obblighi questo stesso soggetto a farsi rilasciare una nuova licenza, senza che si tenga debito conto del fatto che le condizioni per il rilascio di quest'ultima sono sostanzialmente identiche a quelle previste per la licenza già rilasciata a detto soggetto nell'altro Stato membro.**

Firme