SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala)

de 25 de enero de 2011 *

En el asunto C-382/08,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 234 CE, por el Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich (Austria), mediante resolución de 19 de agosto de 2008, recibida en el Tribunal de Justicia el 25 de agosto de 2008, en el procedimiento entre

Michael Neukirchinger

y

Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala),

integrado por el Sr. V. Skouris, Presidente, los Sres. A. Tizzano, J.N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J.-C. Bonichot, D. Šváby, Presidentes de Sala, y los Sres. A. Rosas, U. Lõhmus, E. Levits y L. Bay Larsen (Ponente) y la Sra. M. Berger, Jueces;

* Lengua de procedimiento: alemán.

Abogado General: Sr. P. Mengozzi;
Secretario: Sr. B. Fülöp, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 15 de junio de 2010;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre del Sr. Neukirchinger, por sí mismo;

— en nombre del Gobierno austriaco, por la Sra. C. Pesendorfer y el Sr. G. Eberhard, en calidad de agentes;

— en nombre del Gobierno polaco, por los Sres. M. Dowgielewicz y M. Szpunar, en calidad de agentes;

— en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. E. Traversa y B.-R. Killmann, en calidad de agentes;

— en nombre del Órgano de Vigilancia de la AELC, por el Sr. X. Lewis, en calidad de agente;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 7 de septiembre de 2010;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 49 CE y siguientes.

2 Dicha petición se presentó en el marco de un litigio entre el Sr. Neukirchinger y la Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen (Administración del cantón de Grieskirchen), en relación con una resolución de dicho órgano que imponía al demandante en el asunto principal una multa administrativa por haber incumplido las normas relativas a la organización de vuelos en globo.

Marco jurídico

Normativa de la Unión

3 Los tres primeros considerandos del Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas (DO L 240, p. 1), presentan el siguiente tenor:

«[...] es importante establecer una política de transporte aéreo para el mercado interior en el transcurso de un período que terminará el 31 de diciembre de 1992, tal como dispone el artículo 8 A del Tratado;

[…] el mercado interior implicará un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales estará garantizada;

[…] la aplicación en el sector del transporte aéreo del principio de libertad de prestación de servicios exige que se tengan en cuenta las características específicas de este sector».

4 A tenor del artículo 1 del Reglamento nº 2407/92:

«1. El presente Reglamento se refiere a los requisitos para la concesión y el mantenimiento por parte de los Estados miembros de licencias de explotación relativas a las compañías aéreas establecidas en la Comunidad.

2. Lo dispuesto en el presente Reglamento no se aplica al transporte de pasajeros, correo y/o carga realizado por aeronaves sin motor y/o ultraligeras con motor, ni a los vuelos locales que no impliquen transporte entre diversos aeropuertos. Con respecto a estas operaciones se aplicará el Derecho nacional por lo que se refiere a las licencias de explotación, así como el Derecho comunitario y nacional por lo que se refiere a los certificados de operador aéreo (AOC).»

5 El Reglamento nº 2407/92 fue derogado por el Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida)

(DO L 293, p. 3). Con arreglo a su artículo 28, que lleva por título «Entrada en vigor», este último Reglamento entró en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea,* siendo dicha fecha el 31 de octubre de 2008.

Normativa nacional

6 La Luftfahrtgesetz (Ley sobre el transporte aéreo de 2 de diciembre de 1957, BGBl. 253/1957), en su versión modificada por la Ley publicada el 26 de junio de 2008 [BGBl. I, 83/2008 (en lo sucesivo, «LFG»)], establece en su artículo 11, apartado 1:

«Las aeronaves son vehículos adaptados para el desplazamiento de personas o de objetos en el aire, sin relación mecánica con el suelo, con independencia de que sean más pesados que el aire (por ejemplo: aviones, planeadores paramotores y ala deltas, ornitópteros, helicópteros, autogiros y paracaídas) o más ligeros que el aire (por ejemplo: dirigibles y globos libres).»

7 El artículo 102, apartado 1, de la LFG establece:

«Las empresas que, por medio de aeronaves sin motor o de aeronaves ultraligeras con motor, pretendan transportar, en el tráfico aéreo comercial, pasajeros, correo y/o carga, o efectuar únicamente vuelos circulares sin actividad de transporte entre distintos terrenos de aviación, deberán solicitar, al Ministro Federal de Transporte, Innovación y Tecnología, o a la autoridad competente en virtud de una habilitación en el sentido

del artículo 140b, una licencia de transporte en el sentido de los artículos 104 y siguientes así como una licencia de explotación en el sentido del artículo 108.»

8 El artículo 104 de la LFG dispone:

«1. La solicitud para la concesión de la licencia de transporte deberá indicar de modo convincente los medios financieros disponibles para la fundación y la explotación de la empresa.

2. Además, la solicitud deberá mencionar:

a) El nombre y apellido (denominación social), domicilio (domicilio social) y lugar de explotación de la empresa.

b) El nombre, apellido y nacionalidad de las personas habilitadas para representar a la empresa.

c) Las actividades que se propone desempeñar, por ejemplo: vuelos circulares.

d) […]

e) El sector de vuelo previsto, es decir, el territorio en el que la empresa debe llevar a cabo su actividad.

f) La cantidad y el tipo de aeronaves previstas.

g) La organización prevista de la empresa.

[…]»

9 El artículo 106 de la LFG dispone:

«1. Se concederá la licencia de transporte:

a) si el solicitante es nacional de un Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo [de 2 de mayo de 1992 (DO 1994, L 1, p. 1)], reside en Austria, es digno de confianza y competente profesionalmente,

b) si se garantiza la seguridad del transporte y se acredita la capacidad económica de la empresa, y

c) si se han contratado los seguros a los que se refiere el artículo 164 o el Reglamento (CE) nº 785/2004.

2. Si el empresario no es una persona física, la empresa deberá estar domiciliada en Austria y la mayoría de su capital deberá estar en manos de nacionales de uno de los Estados miembros del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.»

10 Con arreglo al artículo 108 de la LFG:

«1. La explotación de una empresa de transporte aéreo sólo se autorizará al amparo de una licencia concedida, a solicitud del titular de la licencia de transporte, por el Ministro Federal de Transporte, Innovación y Tecnología, o por la autoridad competente en virtud de una habilitación en el sentido del artículo 140b (licencia de explotación).

2. La explotación deberá autorizarse siempre que se cumplan los requisitos establecidos en la licencia de transporte y que se garantice la seguridad del tráfico. Únicamente serán válidas las licencias concedidas por escrito.»

11 En virtud del artículo 169, apartado 1, párrafo 4, de la LFG, se impondrá una sanción pecuniaria de un importe mínimo de 3.630 euros cuando se lleven a cabo actividades de transporte aéreo comercial de pasajeros sin las licencias previstas en el artículo 102 de dicha Ley.

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

12 De la resolución de remisión se desprende que la Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen impuso al Sr. Neukirchinger, mediante una resolución administrativa sancionadora de 22 de enero de 2008, una multa de 3.630 euros y, en el supuesto en que resultara imposible su pago, una pena privativa de libertad de 181 días.

13 Se acusaba al interesado de haber llevado a cabo, el 19 de junio de 2007, un transporte aéreo comercial de pasajeros en globo aerostático con salida en un prado situado en la localidad de Wies, en Kallham, en el Land Oberösterreich, sin licencia de transporte ni licencia de explotación para dicha actividad, contraviniendo lo dispuesto respectivamente en los artículos 104 y siguientes y 108 de la LFG.

14 El Sr. Neukirchinger, que es titular de una licencia de explotación de actividades de transporte aéreo comercial de pasajeros y de carga mediante globos, expedida en Alemania, recurrió dicha resolución administrativa ante el órgano jurisdiccional remitente alegando, principalmente, que la libre circulación permite a un operador de vuelos aéreos, titular de una licencia en Alemania, ejercer su actividad en Austria.

15 Dado que el Sr. Neukirchinger se desplazó provisionalmente a otro Estado miembro con motivo de la prestación de un servicio, los hechos del asunto principal están incluidos *a priori,* en opinión del tribunal remitente, en el ámbito de aplicación del derecho a la libre prestación de servicios.

16 El tribunal remitente señala también que el Landeshauptmann (gobernador) del Land Oberösterreich, en calidad de autoridad aeronáutica competente en primera instancia en el sector de actividades de que se trata, había expedido al Sr. Neukirchinger una autorización general de despegue, en el sentido del artículo 9 de la LFG, válida para 2008 en todo el territorio de dicho Land. La expedición de dicha autorización implica, por otra parte, que la mencionada autoridad reconoce la validez de la licencia expedida al Sr. Neukirchinger en Alemania.

17 Por entender que la solución del litigio que se le ha sometido requiere interpretar los artículos 49 CE y siguientes, el Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich resolvió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Deben interpretarse los artículos 49 [CE] y siguientes [...] en el sentido de que se oponen a una norma nacional que, para la organización de vuelos en globo en Austria, exige a una persona establecida en otro Estado miembro, a saber Alemania, titular de una licencia para realizar vuelos comerciales en globo concedida conforme al ordenamiento jurídico de dicho Estado miembro, tener el domicilio social o la residencia en Austria [artículo 106 (de la LFG)]?

2) ¿Deben interpretarse los artículos 49 [CE] y siguientes [...] en el sentido de que se oponen a una norma nacional en virtud de la cual el titular de una licencia para realizar vuelos comerciales en globo, establecido en otro Estado miembro y reconocido como tal conforme al ordenamiento jurídico de este último, debe obtener una nueva licencia para realizar vuelos en globo en otro Estado miembro cuyos requisitos tienen, en esencia, el mismo contenido que los de la autorización que ya se le ha concedido en su país de origen, pero con el requisito adicional de que el solicitante tenga su domicilio social o residencia en Austria?

3) ¿Son contrarias al artículo 49 [CE] las disposiciones del artículo 102 en relación con los artículos 104 y 106 [de la LFG], si al titular de una licencia establecido en Alemania se impone, por hacer uso de dicha licencia en Austria, una sanción administrativa y, en consecuencia, se le impide el acceso al mercado, y ello a la vista de que, de conformidad con el artículo 106, apartado 1, [de la LFG], no puede obtenerse tal licencia ni una licencia de explotación sin constituir un

establecimiento y/o fijar el domicilio, y sin el cambio de matrícula en Austria de un globo aerostático ya matriculado en Alemania?»

18 Mediante auto de 21 de abril de 2010, se ordenó la reapertura de la fase oral y se instó a los interesados a que se refiere el artículo 23 del Estatuto del Tribunal de Justicia a manifestar sus observaciones sobre cuál es, habida cuenta del artículo 51 CE, apartado 1, la norma de Derecho primario o de Derecho derivado de la Unión que podría aplicarse, en su caso, a la libre prestación de un servicio consistente en el transporte aéreo comercial de pasajeros en globo aerostático.

Sobre las cuestiones prejudiciales

Observaciones preliminares

19 Como señala el Abogado General en los puntos 25 a 30 de sus conclusiones, un servicio como el controvertido en el asunto principal está incluido en el ámbito de los transportes y, más en concreto, en el de la navegación aérea, contemplada en el artículo 80 CE, apartado 2.

20 En efecto, como el Tratado CE no contiene ninguna indicación en contrario, debe entenderse que el concepto de navegación aérea en el sentido de dicha disposición incluye también un transporte que el tribunal remitente califica de transporte aéreo comercial de pasajeros en globo aerostático. Por lo demás, como subraya el Abogado General en el punto 26 de sus conclusiones, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluye los globos aerostáticos en su ámbito de aplicación.

21 Si bien en virtud del artículo 80 CE, apartado 2, los transportes marítimos y aéreos están sustraídos a las normas del título V de la tercera parte del Tratado CE, relativas a la política común de los transportes, en tanto en cuanto el legislador comunitario no decida otra cosa, están sometidos, al igual que las demás modalidades de transporte, a las normas generales del Tratado (sentencias de 4 de abril de 1974, Comisión/Francia, 167/73, Rec. p. 359, apartado 32, y de 30 de abril de 1986, Asjes y otros, 209/84 a 213/84, Rec. p. 1425, apartado 45).

22 No obstante, por lo que atañe a la libre prestación de servicios, en virtud del artículo 51 CE, apartado 1, el artículo 49 CE no se aplica como tal en el sector de la navegación aérea [véanse, en ese sentido, las sentencias de 13 de diciembre de 1989, Corsica Ferries (France), C-49/89, Rec. p. 4441, apartado 10 y jurisprudencia citada, y de 5 de noviembre de 2002, Comisión/Dinamarca, llamada «cielos abiertos», C-467/98, Rec. p. I-9519, apartado 123].

23 Respecto de un transporte aéreo comercial de pasajeros en globo aerostático, como el controvertido en el asunto principal, procede señalar que el legislador comunitario ha adoptado varias medidas basadas en el artículo 80 CE, apartado 2, que, como observa la Comisión Europea, pueden afectar dicha forma de navegación aérea. Ése es el caso, en el momento de los hechos del litigio principal, del Reglamento (CE) nº 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (DO L 240, p. 1) y del Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil (DO L 373, p. 4), modificado por el Reglamento (CE) nº 1900/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006 (DO L 377, p. 176).

24 Por lo que respecta, más en particular, a las licencias de las compañías aéreas, el artículo 84, apartado 2, del Tratado CEE (convertido en artículo 84, apartado 2, del Tratado CE convertido a su vez, tras modificación en el artículo 80 CE, apartado 2) se aplicó mediante la adopción del Reglamento nº 2407/92, aplicable en el momento de los hechos del litigio principal.

25 Ciertamente, en virtud del artículo 1, apartado 2, del Reglamento nº 2407/92, el Consejo excluyó del ámbito de aplicación de dicho Reglamento las licencias de las compañías aéreas, en particular si el transporte aéreo de pasajeros se efectúa mediante aeronaves sin motor, incluidos, por tanto, los globos aerostáticos. En relación con dicho tipo de transportes, el Consejo aclaró explícitamente, en dicha disposición, que entraban en el ámbito de aplicación de la normativa nacional sólo en lo relativo a las licencias de explotación y de la normativa tanto nacional como de la Unión por lo que respecta al certificado de operador aéreo.

26 No obstante, como se desprende de los dos primeros considerandos del Reglamento nº 2407/92, el objetivo perseguido por el Consejo, al adoptar dicho Reglamento, era el de establecer una política de transporte aéreo para al mercado interior en el transcurso de un período que terminaría el 31 de diciembre de 1992, lo que implica un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales esté garantizada. La obligación de la Comunidad de establecer, para dicha fecha, el mercado interior, incluido el ámbito del transporte, estaba prevista en el artículo 8 A del Tratado CEE (convertido, tras modificación, en el artículo 7 A del Tratado CE, a su vez convertido, tras modificación, en el artículo 14 CE).

27 Pues bien, ese amplio objetivo cubre también *a priori* un transporte aéreo comercial de pasajeros en globo aerostático, como el controvertido en el litigio principal.

28 Por consiguiente, si bien la exclusión prevista en el artículo 1, apartado 2, del Reglamento nº 2407/92 se explica claramente por el hecho de que la especificidad del sector del transporte aéreo no justificaba que un transporte aéreo comercial de pasajeros en globo aerostático, como el controvertido en el litigio principal, estuviera sujeto a las normas que establece dicho Reglamento, ello no implica, no obstante, que, mediante dicha exclusión, el legislador comunitario hubiera pretendido sustraer totalmente dicho modo de transporte del ámbito de aplicación del Tratado.

29 De las consideraciones anteriores resulta que un transporte aéreo comercial de pasajeros en globo aerostático, como el controvertido en el litigio principal, está incluido en el ámbito de aplicación del Tratado CE y, por tanto, está sujeto a una norma general de este último, como es el artículo 12 CE.

30 En consecuencia, para dar al órgano judicial remitente una respuesta válida, procede examinar las cuestiones planteadas bajo el prisma del artículo 12 CE, que consagra el principio general de no discriminación por razón de la nacionalidad (véanse, en particular, las sentencias de 11 de enero de 2007, Lyyski, C-40/05, Rec. p. I-99, apartado 33, y de 5 de marzo de 2009, UTECA, C-222/07, Rec. p. I-1407, apartado 37).

Sobre las cuestiones primera a tercera

31 Mediante sus cuestiones primera a tercera, que procede examinar conjuntamente, el tribunal remitente pregunta, en esencia, si el artículo 12 CE se opone a una normativa de un Estado miembro, como la controvertida en el litigio principal, que, para la organización de vuelos en globo en dicho Estado miembro y bajo pena de sanciones administrativas en el supuesto de incumplimiento de dicha normativa,

— exige que una persona que reside o está establecida en otro Estado miembro, que es titular en ese segundo Estado miembro de una licencia para organizar vuelos comerciales en globo, disponga de residencia o domicilio social en el primer Estado miembro y

— obliga a esa persona a obtener una nueva licencia sin que se tenga debidamente en cuenta que los requisitos para la expedición de ésta son, en esencia, los mismos que para la licencia que ya se le expidió en el segundo Estado miembro.

32 A este respecto, según reiterada jurisprudencia, las normas de igualdad de trato entre los nacionales y los no nacionales no sólo prohíben las discriminaciones patentes por razón de la nacionalidad, o del domicilio social por lo que se refiere a las sociedades, sino también cualquier forma encubierta de discriminación que, aplicando otros criterios de distinción, produzca, de hecho, el mismo resultado (sentencia de 27 de octubre de 2009, ČEZ, C-115/08, Rec. p. I-10265, apartado 92 y jurisprudencia citada).

33 En primer lugar, en la medida en que una normativa de un Estado miembro, como la controvertida en el litigio principal, impone que se disponga de una residencia o un domicilio social en ese Estado miembro para poder organizar en el mismo vuelos comerciales en globo, introduce una discriminación basada, por lo que respecta a las personas físicas, en su lugar de residencia y, respecto de las sociedades, en el lugar de su domicilio social.

34 Por una parte, el criterio de distinción basado en la residencia conduce de hecho al mismo resultado que una discriminación basada en la nacionalidad, en cuanto existe el riesgo de que actúen en detrimento principalmente de los nacionales de otros Estados miembros, en la medida en que los no residentes son en la mayor parte de los casos no nacionales (véanse, principalmente, en ese sentido, las sentencias de 29 de abril de 1999, Ciola, C-224/97, Rec. p. I-2517, apartado 14; de 16 de enero de 2003, Comisión/Italia, C-388/01, Rec. p. I-721, apartado 14, y de 15 de marzo de 2005, Bidar, C-209/03, Rec. p. I-2119, apartado 53).

35 Semejante diferencia de trato sólo resulta justificable si se basa en consideraciones objetivas, independientes de la nacionalidad de las personas afectadas y proporcionadas al objetivo legítimamente perseguido por el Derecho nacional (sentencia Bidar, antes citada, apartado 54 y jurisprudencia citada).

36 No obstante, de los autos que obran en poder del Tribunal de Justicia no se desprende que una justificación de ese tipo esté presente en el caso de una normativa como la controvertida en el litigio principal.

37 Por otra parte, el criterio de distinción basado en el lugar del domicilio social constituye, en principio, una discriminación por razón de la nacionalidad, como resulta de la jurisprudencia citada en el apartado 32 de la presente sentencia.

38 En segundo lugar, una normativa de un Estado miembro, como la controvertida en el litigio principal, obliga a una persona residente o establecida en otro Estado miembro, que es titular en ese segundo Estado miembro de una licencia para organizar vuelos comerciales en globo, a obtener una nueva licencia en el primer Estado miembro, sin que se tenga debidamente en cuenta que los requisitos para la expedición de ésta son, en esencia, los mismos que para la licencia ya expedida en el segundo Estado miembro. De ese modo, una normativa de ese tipo introduce un criterio de distinción que conduce de hecho al mismo resultado que un criterio basado en la nacionalidad.

39 En efecto, al negarse a tener en cuenta la licencia expedida en el segundo Estado miembro, una normativa de ese tipo obliga a la persona afectada, si pretende organizar vuelos comerciales en globo en el territorio del primer Estado miembro, a realizar por segunda vez todos los trámites necesarios para obtener dicha licencia. Pues bien, la obligación que impone dicho Estado miembro afecta, en la práctica, principalmente, a nacionales de otros Estados miembros o a sociedades domiciliadas en otros Estados miembros.

40 El Gobierno austriaco alega que la obligación de obtener una licencia expedida por las autoridades austriacas se justifica por el interés de la protección de la vida y de la

salud de las personas transportadas y por el interés de la seguridad de la navegación aérea. Por otra parte, impugna la afirmación del órgano judicial remitente según la cual los requisitos para la expedición de la licencia expedida en Alemania al Sr. Neukirchinger, por una parte, y los exigidos en Austria, por otra parte, son, en sustancia, los mismos.

41 Respecto de dicha impugnación, debe recordarse que, en el marco del reparto de competencias entre los órganos jurisdiccionales de la Unión y nacionales, incumbe al Tribunal de Justicia tener en cuenta el contexto fáctico y normativo en el que se inserta la cuestión prejudicial, tal como lo define la resolución de remisión (sentencias de 25 de octubre de 2001, Ambulanz Glöckner, C-475/99, Rec. p. I-8089, apartado 10, y de 13 de noviembre de 2003, Neri, C-153/02, Rec. p. I-13555, apartado 35). Por tanto, no corresponde al Tribunal de Justicia pronunciarse acerca de una apreciación como la efectuada por el órgano judicial remitente respecto de la similitud entre la normativa de los dos Estados miembros relativa a los requisitos para la expedición de las licencias de que se trata en el litigio principal.

42 No puede negarse que los intereses a los que se refiere el Gobierno austriaco constituyen objetivos legítimos. No obstante, el que un Estado miembro obligue a una persona en las circunstancias del Sr. Neukirchinger a obtener una nueva licencia, sin tener debidamente en cuenta que los requisitos para la expedición de ésta son, en sustancia, los mismos que para la licencia ya expedida en otro Estado miembro, no es, como señalan acertadamente el Gobierno polaco y la Comisión, proporcionado a los objetivos legítimos perseguidos. En efecto, dado que los requisitos para la expedición, en los dos Estados miembros, de las licencias de transporte controvertidas en el litigio principal son, en sustancia, los mismos, procede declarar que los intereses a los que se refiere el Gobierno austriaco ya fueron tomados en cuenta en el momento en que se expidió la primera licencia en Alemania.

43 De las consideraciones anteriores resulta que una normativa como la controvertida en el litigio principal constituye, en realidad, una discriminación basada en la nacionalidad, acentuada por las sanciones administrativas impuestas en caso de incumplimiento de dicha normativa.

44 En consecuencia, procede responder a las cuestiones planteadas que el artículo 12 CE se opone a una normativa de un Estado miembro, como la controvertida en el asunto principal, que, para la organización de vuelos en globo en dicho Estado miembro y bajo pena de sanciones administrativas en caso de incumplimiento de dicha normativa,

— exige que una persona residente o establecida en otro Estado miembro, titular en ese segundo Estado miembro de una licencia para la organización de vuelos comerciales en globo, disponga de residencia o sede social en el primer Estado miembro y

— obliga a esa misma persona a obtener una nueva licencia sin tener debidamente en cuenta que los requisitos para la concesión son, en esencia, los mismos que para la licencia que ya le fue expedida en el segundo Estado miembro.

Costas

45 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Gran Sala) declara:

El artículo 12 CE se opone a una normativa de un Estado miembro, como la controvertida en el asunto principal, que, para la organización de vuelos en globo en dicho Estado miembro y bajo pena de sanciones administrativas en caso de incumplimiento de dicha normativa,

— **exige que una persona residente o establecida en otro Estado miembro, titular en ese segundo Estado miembro de una licencia para la organización de vuelos comerciales en globo, disponga de residencia o sede social en el primer Estado miembro y**

— **obliga a esa misma persona a obtener una nueva licencia sin tener debidamente en cuenta que los requisitos para la concesión son, en esencia, los mismos que para la licencia que ya le fue expedida en el segundo Estado miembro.**

Firmas