ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção)

25 de Janeiro de 2011 *

No processo C-382/08,

que tem por objecto um pedido de decisão prejudicial nos termos do artigo 234.º CE, apresentado pelo Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich (Áustria), por decisão de 19 de Agosto de 2008, entrado no Tribunal de Justiça em 25 de Agosto de 2008, no processo

Michael Neukirchinger

contra

Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção),

composto por: V. Skouris, presidente, A. Tizzano, J. N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J.-C. Bonichot, D. Šváby, presidentes de secção, A. Rosas, U. Lõhmus, E. Levits, L. Bay Larsen (relator) e M. Berger, juízes,

* Língua do processo: alemão.

advogado-geral: P. Mengozzi,
secretário: B. Fülöp, administrador,

vistos os autos e após a audiência de 15 de Junho de 2010,

vistas as observações apresentadas:

— em representação de M. Neukirchinger, pelo próprio,

— em representação do Governo austríaco, por C. Pesendorfer e G. Eberhard, na qualidade de agentes,

— em representação do Governo polaco, por M. Dowgielewicz e M. Szpunar, na qualidade de agentes,

— em representação da Comissão Europeia, por E. Traversa e B.-R. Killmann, na qualidade de agentes,

— em representação do Órgão de Fiscalização da EFTA, por X. Lewis, na qualidade de agente,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 7 de Setembro de 2010,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objecto a interpretação dos artigos 49.º CE e seguintes.

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe M. Neukirchinger à Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen (autoridade administrativa de primeira instância de Grieskierchen), a respeito de uma decisão desta Administração de aplicação de uma coima ao recorrente no processo principal, por violação das normas relativas à operação de voos de balão.

Quadro jurídico

Regulamentação da União

3 Os três primeiros considerandos do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas (JO L 240, p. 1), prevêem:

«[…] é importante adoptar uma política de transportes aéreos, tendo em vista a realização do mercado interno, durante um período que termina em 31 de Dezembro de 1992, como previsto no artigo 8.º-A do Tratado;

[…] o mercado interno incluirá um espaço sem fronteiras internas no qual será assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais;

[…] a aplicação do princípio da liberdade de prestação de serviços ao sector dos transportes aéreos tem de ter em conta as características específicas deste sector».

4 Nos termos do artigo 1.º do Regulamento n.º 2407/92:

«1. O presente regulamento diz respeito aos critérios a que estão sujeitas a concessão e a manutenção, pelos Estados-Membros, de licenças de exploração relativamente às transportadoras aéreas estabelecidas na Comunidade.

2. As disposições do presente regulamento não se aplicam ao transporte aéreo de passageiros, correio e/ou carga efectuado por aeronaves sem motor e/ou aeronaves ultraleves com motor, nem aos voos locais que não impliquem transporte entre diferentes aeroportos. A estas operações aplicar-se-á, caso exista, a legislação nacional relativa às licenças de exploração, bem como a legislação nacional e comunitária respeitante ao certificado de operador aéreo (COA).»

5 O Regulamento n.º 2407/92 foi revogado pelo Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (reformulação) (JO L 293,

p. 3). Por força do seu artigo 28.º, com a epígrafe «Entrada em vigor», este último regulamento entrou em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*, ou seja, em 31 de Outubro de 2008.

Regulamentação nacional

6 A Lei de 2 de Dezembro de 1957 do transporte aéreo (Luftfahrtgesetz, BGBl. 253/1957), conforme alterada pela Lei publicada em 26 de Junho de 2008 [BGBl. I, 83/2008 (a seguir «LFG»)], prevê, no seu § 11, n.º 1:

«As aeronaves são veículos que servem para deslocar pessoas ou objectos no ar, sem ligação mecânica ao solo, quer sejam mais pesadas do que o ar (por exemplo: aviões, planadores, parapentes e asas delta, ornitópteros, helicópteros, giroplanos e pára-quedas) ou mais leves do que o ar (por exemplo: aeróstatos e balões livres).»

7 O § 102, n.º 1, da LFG enuncia:

«As empresas que pretendam efectuar, em aeronaves não motorizadas ou em aeronaves ultraleves a motor, o transporte aéreo comercial de passageiros, de correio e/ou de carga, ou efectuar apenas voos circulares sem exercer uma actividade de transporte entre diferentes campos de aviação, deverão requerer ao Ministro Federal dos Transportes, da Inovação e da Tecnologia, ou à autoridade competente habilitada por lei na

acepção do § 140-B, uma licença de transporte na acepção dos § 104 e seguintes assim como uma licença de exploração na acepção do § 108.»

8 O § 104 da LFG prevê:

«1. O pedido de concessão da licença de transporte deverá indicar de modo convincente os meios financeiros disponíveis para criar a empresa e para explorar a sua actividade.

2. Além disso, o pedido deverá mencionar:

a) O apelido e o nome (firma), o domicílio (sede) e o local de exploração da actividade da empresa;

b) O nome, o domicílio e a nacionalidade das pessoas habilitadas a representar a empresa;

c) As actividades previstas, por exemplo: voos circulares;

d) [...]

e) A área de voo prevista, isto é, o território onde a empresa deve exercer a sua actividade;

f) O número e o tipo de aeronaves previstas;

g) A organização prevista da empresa.

[…]»

9 O § 106 da LFG dispõe:

«1. A licença de transporte é atribuída quando:

a) O requerente possua a nacionalidade de uma das partes no Acordo sobre o Espaço Económico Europeu [de 2 de Maio de 1992 (JO 1994, L 1, p. 1)], tenha residência na Áustria, apresente qualidades de fiabilidade e as competências necessárias;

b) Esteja garantida a segurança da exploração e determinada a capacidade financeira da empresa;

c) Tenha sido apresentada prova da subscrição dos seguros referidos no § 164 ou no Regulamento (CE) n.º 785/2004.

2. Caso o operador não seja uma pessoa singular, a empresa deverá ter sede na Áustria e a maioria do capital social deverá ser detida por nacionais de uma das partes no Acordo sobre o Espaço Económico Europeu.»

10 Nos termos do § 108 da LFG:

«1. A exploração de uma empresa de transporte aéreo só é autorizada se tiver sido atribuída uma licença, a pedido do titular da licença de transporte, pelo Ministro Federal dos Transportes, da Inovação e da Tecnologia, ou pela autoridade competente habilitada por lei na acepção do § 140b (licença de exploração).

2. A exploração deverá ser autorizada se os requisitos estabelecidos na licença de transporte se encontrarem preenchidos e se estiver garantida a segurança do tráfego. A licença deverá ser concedida por escrito, sob pena de nulidade.»

11 Por força do § 169, n.º 1, quarto parágrafo, da LFG, é aplicada uma sanção pecuniária, no valor mínimo de 3 630 euros, no caso de o transporte aéreo comercial de passageiros ser efectuado sem as licenças previstas no § 102 da referida lei.

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

12 Resulta da decisão de reenvio que a Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen adoptou, em 22 de Janeiro de 2008, uma decisão administrativa condenatória, pela qual foi aplicada a M. Neukirchinger uma coima no montante de 3 630 euros e, em caso de não pagamento, uma pena subsidiária de 181 dias de prisão.

13 O interessado foi acusado de, em 19 de Junho de 2007, ter efectuado um transporte aéreo comercial de passageiros, em balão de ar quente, com partida numa pradaria situada na localidade de Wies, em Kalham, no *Land* de Oberösterreich, sem licença de transporte nem licença de exploração para o efeito, ao contrário do previsto nos §§ 104 e seguintes e no § 108 da LFG, respectivamente.

14 M. Neukirchinger, que é titular de uma licença de exploração da actividade de transporte aéreo comercial de passageiros e de carga por balão, atribuída na Alemanha, interpôs recurso desta decisão administrativa no órgão jurisdicional de reenvio, alegando, nomeadamente, que a livre circulação permite a um operador de voos aéreos, titular de uma licença na Alemanha, exercer a sua actividade na Áustria.

15 Atendendo ao facto de M. Neukirchinger se ter deslocado temporariamente a outro Estado-Membro para prestar um serviço, os factos no processo principal são, *a priori,* abrangidos, segundo o órgão jurisdicional de reenvio, pelo direito à livre prestação de serviços.

16 O órgão jurisdicional de reenvio observa igualmente que a M. Neukirchinger foi atribuída, pelo Landeshauptmann (governador) do *Land* Oberösterreich, na qualidade de autoridade aeronáutica competente em primeira instância no sector de actividade em causa, uma autorização geral de descolagem, na acepção do § 9 da LFG, válida durante o ano de 2008 no território do referido *Land*. A atribuição desta autorização implica, além disso, o reconhecimento, por esta autoridade, da validade da licença atribuída a M. Neukirchinger na Alemanha.

17 Considerando que a solução do litígio que lhe foi submetido depende da interpretação dos artigos 49.º CE e seguintes, o Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as questões prejudiciais seguintes:

«1) Os artigos 49.º CE e seguintes devem ser interpretados no sentido de que obstam à aplicação de uma norma de direito nacional que exige, a uma pessoa estabelecida noutro Estado-Membro e titular de uma [licença], atribuída nos termos do ordenamento jurídico desse Estado-Membro, para a [operação de voos comerciais de balão na Alemanha], que aquela, para [operar voos] de balão na Áustria, tenha sede ou residência no território nacional [§ 106 da (LFG)]?

2) Os artigos 49.º CE e seguintes devem ser interpretados no sentido de que obstam à aplicação de uma norma de direito nacional nos termos da qual uma pessoa estabelecida num Estado-Membro e titular de uma [licença] para a [operação de voos comerciais de balão], atribuída nos termos do ordenamento jurídico desse Estado-Membro, tem de obter, para poder [operar voos] de balão noutro Estado-Membro, uma [licença] adicional cujos requisitos são, no final, substantivamente idênticos aos da [licença] já atribuída no Estado de origem, acrescidos porém do requisito adicional de o requerente ter sede ou residência no território nacional (neste caso, na Áustria)?

3) O regime jurídico consagrado no § 102, em conjugação com o § 104, e no § 106, todos da [LFG], é incompatível com o artigo 49.º CE, quando o titular de uma [licença] atribuída na Alemanha, no exercício da actividade autorizada, é arguido num processo de contra-ordenação na Áustria, sendo-lhe consequentemente vedado o acesso ao mercado? Tenha-se em conta que, nos termos do § 106, n.º 1, da [LFG], não se pode obter na Áustria uma [licença] desse tipo nem uma [licença] de início de actividade sem se ter um estabelecimento específico e/ou residência

e sem se proceder, na Áustria, à alteração do registo de um balão de ar quente já registado na Alemanha?»

18 Por despacho de 21 de Abril de 2010, foi ordenada a reabertura da fase oral, e os interessados referidos no artigo 23.º do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia foram convidados a apresentar eventuais observações sobre a questão de saber, tendo em conta o disposto no artigo 51.º, n.º 1, CE, qual a norma de direito primário ou de direito derivado da União eventualmente aplicável à livre prestação de um serviço que consiste no transporte aéreo comercial de passageiros em balão de ar quente.

Quanto às questões prejudiciais

Observações preliminares

19 Como refere o advogado-geral nos n.ºs 25 a 30 das suas conclusões, um serviço como o que está em causa no processo principal integra-se no domínio dos transportes, mais especificamente no dos transportes aéreos, referido no artigo 80.º, n.º 2, CE.

20 Com efeito, na falta de qualquer indicação contrária no Tratado CE, o conceito de transportes aéreos, na acepção da referida disposição, deve ser interpretado no sentido de que abrange igualmente o transporte que o órgão jurisdicional de reenvio qualifica de transporte aéreo comercial de passageiros em balão de ar quente. De resto, como salienta o advogado-geral no n.º 26 das suas conclusões, a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944, integra igualmente os balões de ar quente no seu âmbito de aplicação.

21 Embora, por força do artigo 80.º, n.º 2, CE, os transportes marítimos e aéreos, enquanto o legislador comunitário não decidir de outra forma, não estejam submetidos às normas do título V da parte III do Tratado, relativas à política comum dos transportes, continuam, à semelhança dos outros meios de transporte, submetidos às normas gerais do Tratado (acórdãos de 4 de Abril de 1974, Comissão/França, 167/73, Colect., p. 187, n.º 32, e de 30 de Abril de 1986, Asjes e o., 209/84 a 213/84, Colect., p. 1425, n.º 45).

22 Todavia, no que diz respeito à livre prestação de serviços, por força do artigo 51.º, n.º 1, CE, o artigo 49.º CE não é aplicável enquanto tal ao domínio dos transportes aéreos (v., neste sentido, acórdãos de 13 de Dezembro de 1989, Corsica Ferries (França), C-49/89, Colect., p. 4441, n.º 10 e jurisprudência aí referida, e de 5 de Novembro de 2002, Comissão/Dinamarca, dito «céu aberto», C-467/98, Colect., p. I-9519, n.º 123).

23 No que diz respeito ao transporte aéreo comercial de passageiros em balão de ar quente, como o que está em causa no processo principal, importa observar que o legislador comunitário adoptou diversas medidas, com base no artigo 80.º, n.º 2, CE, que podem ser aplicáveis, como refere a Comissão Europeia, a este tipo de transporte aéreo. Tal é o caso, à data dos factos do litígio no processo principal, do Regulamento (CE) n.º 1592/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Julho de 2002, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (JO L 240, p. 1), e do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil (JO L 373, p. 4), alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1900/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Dezembro de 2006 (JO L 377, p. 176).

24 No que diz respeito, mais especificamente, às licenças das transportadoras aéreas, o artigo 84.º, n.º 2, do Tratado CEE (que passou a artigo 84.º, n.º 2, do Tratado CE, o qual, por sua vez, passou, após alteração, a artigo 80.º, n.º 2, CE) foi executado através da adopção do Regulamento n.º 2407/92, aplicável à data dos factos em causa no processo principal.

25 É verdade que, por força do artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento n.º 2407/92, o Conselho excluiu do âmbito de aplicação do referido regulamento as licenças das transportadoras aéreas, nomeadamente quando o transporte aéreo de passageiros é efectuado por aeronaves sem motor, incluindo, assim, os balões de ar quente. No que diz respeito aos transportes deste tipo, o Conselho precisou expressamente, na referida disposição, que apenas lhes é aplicável a legislação nacional relativa às licenças de exploração e a legislação nacional e da União respeitante ao certificado de operador aéreo.

26 Todavia, como resulta dos dois primeiros considerandos do Regulamento n.º 2407/92, o objectivo prosseguido pelo Conselho, ao adoptar o referido regulamento, foi instituir, até 31 de Dezembro de 1992, uma política de transportes aéreos, tendo em vista a realização progressiva do mercado interno, o qual incluía um espaço sem fronteiras internas no qual seria assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. A obrigação de a Comunidade realizar, nesta data, o mercado interno, incluindo no domínio dos transportes, encontrava-se prevista no artigo 8.º-A do Tratado CEE (que passou, após alteração, a artigo 7.º-A do Tratado CE, o qual, por sua vez, passou, após alteração, a artigo 14.º CE).

27 Ora, este objectivo amplo abrange igualmente, *a priori,* o transporte aéreo comercial de passageiros em balão de ar quente, como o que está em causa no processo principal.

28 Assim, embora a exclusão prevista no artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento n.º 2407/92 seja claramente explicada pelo facto de as especificidades do sector dos transportes aéreos não justificarem que o transporte aéreo comercial de passageiros em balão de ar quente, como o que está em causa no processo principal, esteja sujeito às normas previstas no referido regulamento, daqui não decorre, todavia, que, com esta exclusão, o legislador comunitário tenha pretendido excluir completamente este meio de transporte do âmbito de aplicação do Tratado.

29 Resulta do exposto que o transporte aéreo comercial de passageiros em balão de ar quente, como o que está em causa no processo principal, é abrangido pelo âmbito de aplicação do Tratado CE e que, por conseguinte, se encontra sujeito a uma norma geral deste último, como o artigo 12.º CE.

30 Por consequência, a fim de facultar ao órgão jurisdicional de reenvio uma resposta útil, há que examinar as questões submetidas, na perspectiva do artigo 12.º CE, que consagra o princípio geral da não discriminação em razão da nacionalidade (v., nomeadamente, acórdãos de 11 de Janeiro de 2007, Lyyski, C-40/05, Colect., p. I-99, n.º 33, e de 5 de Março de 2009, UTECA, C-222/07, Colect., p. I-1407, n.º 37).

Quanto à primeira e terceira questões

31 Com a sua primeira e terceira questões, que importa abordar em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, no essencial, se o artigo 12.º CE se opõe a uma regulamentação de um Estado-Membro, como a que está em causa no processo principal, que, para a operação de voos de balão neste Estado-Membro e sob pena de sanções administrativas em caso de não respeito desta regulamentação,

— exige que uma pessoa residente ou estabelecida noutro Estado-Membro, titular, neste segundo Estado-Membro, de uma licença para a operação de voos comerciais de balão, tenha residência ou sede social no primeiro Estado-Membro e

— obriga esta pessoa a obter uma nova licença, sem levar devidamente em conta o facto de os requisitos de concessão serem substancialmente idênticos aos da licença já concedida no segundo Estado-Membro.

32 A este respeito, segundo jurisprudência assente, as regras sobre a igualdade de tratamento entre nacionais e não nacionais proíbem não só as discriminações ostensivas baseadas na nacionalidade, ou na sede, no que se refere às sociedades, mas também todas as formas dissimuladas de discriminação que, através da aplicação de outros critérios de distinção, conduzam, de facto, ao mesmo resultado (acórdão de 27 de Outubro de 2009, ČEZ, C-115/08, Colect., p. I-10265, n.º 92 e jurisprudência aí referida).

33 Em primeiro lugar, se uma regulamentação de um Estado-Membro, como a que está em causa no processo principal, impõe a existência de uma residência ou de uma sede social, neste mesmo Estado-Membro, para aí poder operar voos comerciais de balão, introduz um critério de distinção que é baseado, para as pessoas singulares, no local da sua residência e, para as sociedades, no local da sua sede social.

34 No que se refere, por um lado, ao critério de distinção baseado na residência, este conduz, de facto, ao mesmo resultado que uma discriminação baseada na nacionalidade, dado que corre o risco de actuar principalmente em detrimento dos nacionais de outros Estados-Membros, na medida em que os não residentes são, na maioria das vezes, não nacionais (v., nomeadamente, neste sentido, acórdãos de 29 de Abril de 1999, Ciola, C-224/97, Colect., p. I-2517, n.º 14; de 16 de Janeiro de 2003, Comissão/ /Itália, C-388/01, Colect., p. I-721, n.º 14; e de 15 de Março de 2005, Bidar, C-209/03, Colect., p. I-2119, n.º 53).

35 Esta diferença de tratamento só pode ser justificada se se basear em considerações objectivas, independentes da nacionalidade das pessoas em causa e proporcionadas ao objectivo legitimamente prosseguido pelo direito nacional (acórdão Bidar, já referido, n.º 54 e jurisprudência aí referida).

36 Todavia, não resulta dos autos submetidos ao Tribunal de Justiça que haja uma justificação deste tipo para uma regulamentação como a que está em causa no processo principal.

37 Por outro lado, no que se refere ao critério de distinção baseado no local da sede social, este é, em princípio, constitutivo de uma discriminação em razão da nacionalidade, como resulta da jurisprudência referida no n.º 32 do presente acórdão.

38 Em segundo lugar, a regulamentação de um Estado-Membro como a que está em causa no processo principal obriga uma pessoa residente ou estabelecida noutro Estado-Membro, que é titular, neste segundo Estado-Membro, de uma licença para a operação de voos comerciais de balão, a obter uma nova licença no primeiro Estado-Membro, sem levar devidamente em conta o facto de os requisitos de concessão serem substancialmente idênticos aos da licença já concedida no segundo Estado-Membro. Nestes termos, esta regulamentação introduz um critério de distinção que, de facto, conduz ao mesmo resultado que um critério baseado na nacionalidade.

39 Com efeito, ao recusar levar em conta a licença atribuída no segundo Estado-Membro, essa regulamentação impõe à pessoa interessada, caso pretenda operar voos comerciais de balão no território do primeiro Estado-Membro, a obrigação de, pela segunda vez, fazer todas as diligências necessárias para obter uma licença. Ora, a obrigação imposta por este Estado-Membro afecta, na prática, principalmente, os nacionais de outros Estados-Membros ou as sociedades que têm a sua sede noutros Estados-Membros.

40 O Governo austríaco alega que a obrigação de obter uma licença emitida pelas autoridades austríacas se justifica pelo interesse da protecção da vida e da saúde das pessoas

transportadas e pelo interesse da segurança do transporte aéreo. Além disso, contesta a declaração efectuada pelo órgão jurisdicional de reenvio, segundo a qual os requisitos de concessão da licença atribuída na Alemanha a M. Neukirchinger, por um lado, e os exigidos na Áustria, por outro, são substancialmente os mesmos.

41 No que diz respeito ao referido argumento, há que recordar que incumbe ao Tribunal de Justiça ter em conta, no quadro da repartição das competências entre os tribunais da União e nacionais, o contexto factual e regulamentar no qual se insere a questão prejudicial, tal como definida pela decisão de reenvio (acórdãos de 25 de Outubro de 2001, Ambulanz Glöckner, C-475/99, Colect., p. I-8089, n.º 10, e de 13 de Novembro de 2003, Neri, C-153/02, Colect., p. I-13555, n.º 35). Por conseguinte, não compete ao Tribunal de Justiça pronunciar-se sobre uma apreciação como a efectuada pelo órgão jurisdicional de reenvio a respeito da semelhança entre a regulamentação dos dois Estados-Membros em questão, relativa aos requisitos de concessão das licenças em causa no processo principal.

42 No que diz respeito à protecção dos interesses aos quais se refere o Governo austríaco, estes constituem indubitavelmente objectivos legítimos. Todavia, o facto de um Estado-Membro obrigar M. Neukirchinger a obter uma nova licença, sem levar devidamente em conta que os requisitos de concessão são substancialmente idênticos aos da licença já atribuída noutro Estado-Membro, não é, como referem correctamente o Governo polaco e a Comissão, proporcionado aos objectivos legítimos prosseguidos. Com efeito, sendo os requisitos de concessão das licenças de transporte em causa no processo principal, no essencial, os mesmos nos dois Estados-Membros, há que considerar que os interesses aos quais se refere o Governo austríaco já foram levados em conta aquando da concessão da primeira licença na Alemanha.

43 Resulta do exposto que uma regulamentação como a que está em causa no processo principal constitui, na realidade, uma discriminação em razão da nacionalidade, acentuada pelas sanções administrativas aplicadas em caso de não respeito dessa regulamentação.

44 Por conseguinte, há que responder às questões submetidas que o artigo 12.º CE se opõe à regulamentação de um Estado-Membro, como a que está em causa no processo principal, que, para a operação de voos de balão nesse Estado-Membro e sob pena de sanções administrativas em caso de não respeito desta regulamentação,

— exige que uma pessoa residente ou estabelecida noutro Estado-Membro, que é titular, neste segundo Estado-Membro, de uma licença para a operação de voos comerciais de balão, tenha residência ou sede social no primeiro Estado-Membro, e

— obriga esta mesma pessoa a obter uma nova licença, sem levar devidamente em conta o facto de os requisitos de concessão serem substancialmente idênticos aos da licença já concedida no segundo Estado-Membro.

Quanto às despesas

45 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efectuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Grande Secção) declara:

O artigo 12.º CE opõe-se à regulamentação de um Estado-Membro, como a que está em causa no processo principal, que, para a operação de voos de balão nesse Estado-Membro e sob pena de sanções administrativas em caso de não respeito desta regulamentação,

— **exige que uma pessoa residente ou estabelecida noutro Estado-Membro, que é titular, neste segundo Estado-Membro, de uma licença para a operação de voos comerciais de balão, tenha residência ou sede social no primeiro Estado-Membro, e**

— **obriga esta mesma pessoa a obter uma nova licença, sem levar devidamente em conta o facto de os requisitos de concessão serem substancialmente idênticos aos da licença já concedida no segundo Estado-Membro.**

Assinaturas