DOMSTOLENS DOM (stora avdelningen)

den 25 januari 2011 *

I mål C-382/08,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 234 EG, framställd av Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich (Österrike) genom beslut av den 19 augusti 2008, som inkom till domstolen den 25 augusti 2008, i målet

Michael Neukirchinger

mot

Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen,

meddelar

DOMSTOLEN (stora avdelningen)

sammansatt av ordföranden V. Skouris, avdelningsordförandena A. Tizzano, J.N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J.-C. Bonichot och D. Šváby samt domarna A. Rosas, J. Malenovský, U. Lõhmus, E. Levits, A. Ó Caoimh, L. Bay Larsen (referent) och M. Berger,

* Rättegångsspråk: tyska.

generaladvokat: P. Mengozzi,
justitiesekreterare: handläggaren B. Fülöp,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 15 juni 2010,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Michael Neukirchinger,

— Österrikes regering, genom C. Pesendorfer och G. Eberhard, båda i egenskap av ombud,

— Polens regering, genom M. Dowgielewicz och M. Szpunar, båda i egenskap av ombud,

— Europeiska kommissionen, genom E. Traversa och B.-R. Killmann, båda i egenskap av ombud,

— Eftas övervakningsmyndighet, genom X. Lewis, i egenskap av ombud,

och efter att den 7 september 2010 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 49 EG och följande artiklar.

2 Begäran har framställts i ett mål mellan Michael Neukirchinger och Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen (myndighet i kantonen Grieskirchen), rörande myndighetens beslut att ålägga Michael Neukirchinger en administrativ straffavgift med anledning av att han hade åsidosatt bestämmelserna om genomförande av ballongflygningar.

Tillämpliga bestämmelser

Unionslagstiftningen

3 I första, andra och tredje skälen i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (EGT L 240, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 116) föreskrivs följande:

”Det är viktigt att fastställa en luftfartspolitik för den inre marknaden under perioden fram till den 31 december 1992 i enlighet med artikel 8a i fördraget.

Den inre marknaden innebär ett område utan inre gränser med fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital.

Vid tillämpningen av principen om fri rörlighet för tjänster skall hänsyn tas till de speciella förhållandena inom luftfartssektorn.”

4 Artikel 1 i förordning nr 2407/92 har följande lydelse:

”1. Denna förordning gäller de krav för utfärdande och upprätthållande av operativa licenser som medlemsstaterna ställer på lufttrafikföretag som är etablerade i gemenskapen.

2. Förordningen gäller inte lufttransport av passagerare, post och/eller gods med icke-motordrivna och/eller ultralätta motordrivna luftfartyg och inte heller lokala flygningar som inte innebär transport mellan olika flygplatser. För sådana transporter gäller nationella regler om operativa licenser, om sådana finns, och gemenskapsrätt och nationell rätt om drifttillstånd.”

5 Förordning nr 2407/92 har upphävts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning) (EUT L 293, s. 3). Enligt

artikel 28 i den sistnämna förordningen, som har rubriken ”Ikraftträdande”, trädde den sistnämnda förordningen i kraft dagen efter det att den hade offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*. Nämnda offentliggörande ägde rum den 31 oktober 2008.

Den nationella lagstiftningen

6 I 11 § 1 i lagen av den 2 december 1957 om luftfart (Luftfahrtgesetz, BGBl. 253/1957), i dess lydelse enligt den lag som offentliggjordes den 26 juni 2008 (BGBl. I, 83/2008) (nedan kallad LFG), föreskrivs följande:

”Luftfartyg är fortskaffningsmedel som används för att transportera personer eller föremål i luften, utan att fortskaffningsmedlet har kontakt med marken. Luftfartyg kan vara tyngre än luften (såsom flygplan, segelflygplan, paramotorer och hängglidare, ornithoptrar, helikoptrar, gyroplan och fallskärmar) eller lättare än luften (såsom luftskepp och friballonger).”

7 I 102 § 1 LFG föreskrivs följande:

”Företag som i kommersiell flygtrafik önskar transportera passagerare, post och/eller frakt, eller endast genomföra rundflygningar utan transportsyfte mellan olika flygplatser, med luftfartyg vilka inte är motordrivna eller med luftfartyg med ultralätt motor, ska ansöka om ett trafiktillstånd enligt 104 § och följande paragrafer och om ett verksamhetstillstånd såsom det föreskrivs i 108 §. Ansökan ska inges till

förbundsministern för transport, innovation och teknologi eller till den myndighet som har getts behörighet i detta avseende enligt 140b §.”

8 I 104 § LFG föreskrivs följande:

”1. Ansökan om trafiktillstånd ska på ett övertygande sätt informera om tillgängliga medel för att finansiera grundandet och driften av företaget.

2. Ansökan ska dessutom innehålla följande uppgifter:

a) Namn och förnamn (firma), hemvist (säte) och företagets driftställe.

b) Namnen på och hemvisten för de personer som är behöriga att företräda företaget samt dessa personers nationalitet.

c) Planerad verksamhet, till exempel rundflygningar.

d) …

e) Avsedd flygsträcka, det vill säga det område på vilket företaget ämnar bedriva sin verksamhet.

f) Antalet och typen av luftfartyg.

g) Företagets organisation.

…”

9 I 106 § LFG föreskrivs följande:

”1. Trafiktillstånd ska utfärdas

a) om sökanden är medborgare i en stat som är part i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet [av den 2 maj 1992 (EGT L 1, 1994, s. 1; svensk specialutgåva, område 2, volym 11, s. 37)], är bosatt i Österrike samt tillförlitlig och har de nödvändiga kvalifikationerna,

b) om verksamhetens säkerhet är garanterad och det har visats att företaget har ekonomisk förmåga, och

c) om de försäkringar som föreskrivs i 164 § eller i förordning (EG) nr 785/2004 har tecknats.

2. För det fall företagaren inte är en fysisk person ska företaget ha sitt säte i Österrike och majoriteten av aktiekapitalet ska ägas av medborgare i en stat som är part i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.”

10 I 108 § LFG föreskrivs följande:

”1. För att få driva ett lufttrafikföretag krävs ett tillstånd som, på begäran av innehavaren av trafiktillståndet, har utfärdats av förbundsministern för transport, innovation och teknologi eller av den myndighet som getts behörighet i detta avseende enligt 140b § (verksamhetstillstånd).

2. Verksamhetstillstånd ska utfärdas så snart som villkoren i trafiktillståndet är uppfyllda och trafiksäkerheten har garanterats. Tillståndet är endast giltigt om det har utfärdats skriftligen.”

11 Enligt 169 § 1 fjärde stycket LFG åläggs en straffavgift om minst 3 630 euro när yrkesmässiga transporter av passagerare äger rum utan de tillstånd som föreskrivs i 102 § i nämnda lag.

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

12 Av beslutet om hänskjutande framgår att Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen den 22 januari 2008 påförde Michael Neukirchinger en straffavgift om 3 630 euro. För det fall han inte betalade nämnda summa föreskrevs frihetsberövande i 181 dagar.

13 Enligt Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen hade Michael Neukirchinger den 19 juni 2007 genomfört en yrkesmässig passagerarflygning med varmluftsballong. Flygningen genomfördes från en äng belägen i Wies i delstaten Oberösterreich. Michael Neukirchinger saknade såväl trafiktillstånd som verksamhetstillstånd, vilket strider mot 104 § och följande paragrafer samt 108 § LFG.

14 Michael Neukirchinger, som innehar ett verksamhetstillstånd för yrkesmässiga transporter av passagerare och frakt med ballong, vilket har utfärdats i Tyskland, överklagade detta förvaltningsbeslut till Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich (nedan kallad Unabhängiger Verwaltungssenat). Michael Neukirchinger gjorde bland annat gällande att en företagare i lufttrafikbranschen som innehar ett tillstånd som har utfärdats i Tyskland i enlighet med den fria rörligheten har rätt att bedriva sin verksamhet i Österrike.

15 Med beaktande av att Michael Neukirchinger tillfälligt hade begett sig till en annan medlemsstat i samband med tillhandahållandet av en tjänst där är de faktiska omständigheterna i det nationella målet enligt Unabhängiger Verwaltungssenat i princip hänförliga till friheten att tillhandahålla tjänster.

16 Unabhängiger Verwaltungssenat har också uppgett att Michael Neukirchinger hade utverkat ett allmänt starttillstånd, i den mening som avses i 9 § LFG, från Land Oberösterreichs Landeshauptmann (delstatens regeringschef), som agerade i egenskap av behörig luftfartsmyndighet i första instans för den aktuella verksamheten. Tillståndet var giltigt för år 2008 i hela delstaten. Den omständigheten att ett sådant tillstånd utfärdades innebär för övrigt att nämnda myndighet erkände giltigheten av det tillstånd som hade utfärdats till Michael Neukirchinger i Tyskland.

17 Unabhängiger Verwaltungssenat anser att det krävs en tolkning av artikel 49 EG och följande artiklar för att avgöra målet och har därför beslutat att vilandeförklara målet och att ställa följande tolkningsfrågor till domstolen:

”1) Ska artikel 49 [EG] och följande artiklar tolkas så, att de utgör hinder för en nationell bestämmelse enligt vilken en person som är etablerad i en annan medlemsstat (i förevarande fall Tyskland) och som med stöd av nationell rätt i den staten har beviljats tillstånd att genomföra yrkesmässiga ballongflygningar måste ha säte eller vara bosatt i Österrike (106 § [LFG]) för att få genomföra sådana flygningar där?

2) Ska artikel 49 [EG] och följande artiklar tolkas så, att de utgör hinder för en nationell bestämmelse enligt vilken en person som är etablerad i en annan medlemsstat och som med stöd av nationell rätt i den staten har beviljats tillstånd att genomföra yrkesmässiga ballongflygningar, endast får genomföra ballongflygningar i en annan medlemsstat om denne utverkar ett nytt tillstånd och är bosatt eller har sitt säte i medlemsstaten (i förevarande fall Österrike), när de krav som ställs för beviljande av det nya tillståndet i sak är desamma som kraven i vederbörandes ursprungsland?

3) Strider bestämmelserna i 102 § [LFG] jämförd med 104 § [LFG] och 106 § [LFG] mot artikel 49 [EG] med hänsyn till att en i Tyskland etablerad tillståndsinnehavare blir föremål för administrativa sanktionsåtgärder när denne använder sitt tillstånd i Österrike och dennes tillträde till marknaden därigenom hindras samt med hänsyn till att enligt 106 § 1 [LFG] ett sådant tillstånd (och ett verksamhetstillstånd) endast kan utfärdas om sökanden är etablerad och/eller bosatt i

Österrike och under förutsättning att en i Tyskland registrerad varmluftsballong omregistreras i Österrike?”

18 Den 21 april 2010 beslutade domstolen att det muntliga förfarandet skulle återupptas och anmodade de berörda som avses i artikel 23 i EU-domstolens stadga att uttala sig i frågan vilken bestämmelse i unionens primärrätt eller sekundärrätt som med hänsyn till artikel 51.1 EG i förekommande fall kan tillämpas på friheten att tillhandahålla en tjänst som består av yrkesmässig transport av passagerare med varmluftsballong.

Prövning av tolkningsfrågorna

Inledande synpunkter

19 Såsom generaladvokaten har anfört i punkterna 25–30 i förslaget till avgörande omfattas en tjänst som den här aktuella av transportområdet och, närmare bestämt, av luftfartsområdet, vilket behandlas i artikel 80.2 EG.

20 Så länge som inget annat anges i EG-fördraget måste nämligen begreppet luftfart i den mening som avses i nämnda bestämmelse förstås så, att det också omfattar transport vilken av den hänskjutande domstolen har betecknats som yrkesmässig transport av passagerare med varmluftsballong. Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 26 i förslaget till avgörande omfattas varmluftsballonger dessutom av tillämpningsområdet för konventionen angående internationell civil luftfart som undertecknades i Chicago den 7 december 1944.

21 Under förutsättning att lagstiftaren inte har bestämt något annat är sjöfart och luftfart enligt artikel 80.2 EG inte underkastade reglerna i avdelning V i tredje delen i EG-fördraget om den gemensamma transportpolitiken. Luftfart och sjöfart omfattas emellertid, på samma sätt som andra transportsätt, av de allmänna bestämmelserna i fördraget (dom av den 4 april 1974 i mål 167/73, kommissionen mot Frankrike, REG 1974, s. 359, punkt 32, svensk specialutgåva, volym 2, s. 257, och av den 30 april 1986 i de förenade målen 209/84-213/84, Asjes m.fl., REG 1986, s. 1425, punkt 45; svensk specialutgåva, volym 8, s. 549).

22 Vad gäller friheten att tillhandahålla tjänster är artikel 49 EG, enligt artikel 51.1 EG, emellertid inte tillämplig som sådan på luftfartsområdet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 13 december 1989 i mål C-49/89, Corsica Ferries France, REG 1989, s. 4441, punkt 10 och där angiven rättspraxis, och av den 5 november 2002, i mål C-467/98, kommissionen mot Danmark, kallade Open skies-målen, REG 2002, s. I-9519, punkt 123).

23 När det rör sig om yrkesmässig transport av passagerare med varmluftsballong, såsom i målet vid den nationella domstolen, konstaterar domstolen att gemenskapslagstiftaren har antagit flera bestämmelser med stöd av artikel 80.2 EG vilka, såsom kommissionen har påpekat, kan vara tillämpliga på denna typ av luftfart. Vid tidpunkten för de faktiska omständigheterna i målet vid den nationella domstolen gällde detta för Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (EGT L 240, s. 1) och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart (EGT L 373, s. 4; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 52), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1900/2006 av den 20 december 2006 (EUT L 377, s. 176).

24 Vad närmare bestämt gäller tillstånden för lufttrafikföretag har artikel 84.2 i EEG-fördraget (sedermera artikel 84.2 i EG-fördraget, därefter artikel 80.2 EG i ändrad lydelse) genomförts genom antagandet av förordning nr 2407/92, vilken var tillämplig vid tidpunkten för de faktiska omständigheterna i målet vid den nationella domstolen.

25 Det är i och för sig riktigt att rådet med stöd av artikel 1.2 i förordning nr 2407/92 har undantagit tillstånd för lufttrafikföretag från förordningens tillämpningsområde. Undantaget omfattar bland annat transporter av passagerare som genomförs med icke-motordrivna luftfartyg, och därmed transporter med varmluftsballonger. Rådet har i nämnda bestämmelse uttryckligen preciserat att för sådana transporter gäller nationella regler om operativa licenser, om sådana finns, och gemenskapsrätt och nationell rätt om drifttillstånd.

26 Såsom följer av det första och det andra skälet i förordning nr 2407/92 antog rådet emellertid nämnda förordning i syfte att fastställa en luftfartspolitik för den inre marknaden under perioden fram till den 31 december 1992. Den inre marknaden innebär ett område utan inre gränser med fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital. Gemenskapens skyldighet att till detta datum upprätta en inre marknad, och detta även på transportområdet, föreskrivs i artikel 8 a i EEG-fördraget (sedermera artikel 7 a i EG-fördraget i ändrad lydelse, därefter artikel 14 EG i ändrad lydelse).

27 En sådan vittgående målsättning omfattar i princip också sådan yrkesmässig transport av passagerare med varmluftsballong som är aktuell i målet vid den nationella domstolen.

28 Det är i och för sig uppenbart att det undantag som föreskrivs i artikel 1.2 i förordning nr 2407/92 har sin förklaring i att lufttrafikbranschens särdrag inte motiverade att sådan yrkesmässig transport av passagerare med varmluftsballong som den som är aktuell i målet vid den nationella domstolen underkastades bestämmelserna i nämnda förordning. Detta innebär emellertid inte att gemenskapslagstiftaren genom detta undantag helt önskade undanta sådan transport från fördragets tillämpningsområde.

29 Av det ovan anförda följer att sådan yrkesmässig transport av passagerare med varmluftsballong som är aktuell i målet vid den nationella domstolen omfattas av fördragets tillämpningsområde. Nämnda transport är därmed underkastad en sådan allmän fördragsbestämmelse som artikel 12 EG.

30 För att domstolen ska kunna ge den hänskjutande domstolen ett användbart svar ska de ställda frågorna följaktligen prövas med beaktande av artikel 12 EG. Genom denna artikel förbjuds all diskriminering på grund av nationalitet (se, bland annat, dom av den 11 januari 2007 i mål C-40/05, Lyyski, REG 2007, s. I-99, punkt 33, och av den 5 mars 2009 i mål C-222/07, UTECA, REG 2009, s. I-1407, punkt 37).

Frågorna 1–3

31 Den hänskjutande domstolen önskar med frågorna 1–3, vilka ska prövas tillsammans, få klarhet i huruvida artikel 12 EG utgör hinder för en sådan lagstiftning som den som är aktuell i det nationella målet, enligt vilken det uppställs följande med administrativa sanktionsåtgärder förenade krav för att genomföra ballongflygningar i medlemsstaten, nämligen

— att en person som är bosatt eller etablerad i en annan medlemsstat och som med stöd av nationell rätt i den staten har beviljats tillstånd att genomföra yrkesmässiga ballongflygningar måste vara bosatt eller ha sitt säte i den förstnämnda medlemsstaten, och

— att denna person utverkar ytterligare ett tillstånd utan att vederbörlig hänsyn tas till att de krav som ställs för beviljande av detta tillstånd i sak är desamma som kraven för det tillstånd som redan har beviljats i den andra medlemsstaten.

32 Enligt fast rättspraxis innebär reglerna om likabehandling inte bara förbud mot öppen diskriminering på grund av nationalitet, eller på grund av var sätet är registrerat när det är fråga om bolag, utan mot varje form av dold diskriminering som med tillämpning av andra särskiljningskriterier i praktiken leder till samma resultat (dom av den 27 oktober 2009 i mål C-115/08, ČEZ, REG 2009, s. I-10265, punkt 92 och där angiven rättspraxis).

33 För det första införs det genom en sådan nationell lagstiftning som den som är aktuell i målet vid den nationella domstolen, såvitt den innebär ett krav på att en person är bosatt eller har sitt säte i medlemsstaten för att få genomföra yrkesmässiga ballongflygningar där, ett särskiljningskriterium, vilket för fysiska personer grundar sig på deras bosättning och för företag på var de har sitt säte.

34 Vad gäller det särskiljningskriterium för åtskillnad som grundar sig på bosättning leder detta i själva verket till samma resultat som diskriminering på grund av nationalitet, eftersom det riskerar att i första hand missgynna medborgare i andra medlemsstater. Personer som inte är bosatta i medlemsstaten är nämligen som regel inte heller medborgare i medlemsstaten (se, bland annat, för ett liknande resonemang, dom av den 29 april 1999 i mål C-224/97, Ciola, REG 1999, s. I-2517, punkt 14, av den 16 januari 2003 i mål C-388/01, kommissionen mot Italien, REG 2003, s. I-721, punkt 14, och av den 15 mars 2005 i mål C-209/03, Bidar, REG 2005, s. I-2119, punkt 53).

35 En sådan skillnad i behandling kan endast motiveras om den grundas på objektiva hänsyn, som är oberoende av de berörda personernas nationalitet, och som står i proportion till det legitima mål som eftersträvas med de nationella bestämmelserna (domen i det ovannämnda målet Bidar, punkt 54 och där angiven rättspraxis).

36 Av de handlingar som har ingetts till domstolen framgår det emellertid inte att det föreligger en sådan motivering med avseende på den aktuella bestämmelsen.

37 Vad gäller det särskiljningskriterium som grundar sig på var ett företags säte är beläget, utgör detta i princip diskriminering på grund av nationalitet, såsom följer av den rättspraxis som återges i punkt 32 i förevarande dom.

38 För det andra tvingar en nationell lagstiftning som den här aktuella en person som är bosatt eller etablerad i en annan medlemsstat och som i den staten har beviljats tillstånd att genomföra yrkesmässiga ballongflygningar, att utverka ytterligare ett tillstånd i den första medlemsstaten utan att vederbörlig hänsyn tas till att de krav som ställs för beviljande av tillståndet i sak är desamma som kraven för det tillstånd som redan har beviljats i den andra medlemsstaten. Härigenom inför en sådan bestämmelse ett kriterium för åtskillnad som leder till samma resultat som ett kriterium grundat på nationalitet.

39 Genom att inte beakta det tillstånd som har beviljats i den andra medlemsstaten tvingar en sådan bestämmelse nämligen den berörda personen, för det fall vederbörande vill genomföra yrkesmässiga ballongflygningar på den första medlemsstatens territorium, att än en gång vidta alla de åtgärder som krävs för att erhålla ett tillstånd. Den skyldighet som den berörda staten har infört berör emellertid i praktiken i princip endast medborgare i andra medlemsstater och företag med säte i andra medlemsstater.

40 Den österrikiska regeringen har gjort gällande att skyldigheten att utverka ett tillstånd från de österrikiska myndigheterna är motiverad med hänsyn till intresset av att

skydda de transporterade personernas liv och hälsa samt av att garantera säkerheten vid lufttrafik. Nämnda regering har dessutom bestritt den hänskjutande domstolens påstående att kraven för beviljande av det tillstånd som Michael Neukirchinger har erhållit i Tyskland och kraven för beviljande av tillstånd i Österrike i sak är desamma.

41 Vad gäller detta bestridande erinrar domstolen om att den, i enlighet med fördelningen av behörighet mellan unionsdomstolen och de nationella domstolarna, ska beakta den faktiska och rättsliga bakgrunden till tolkningsfrågorna, såsom denna framställts i begäran om förhandsavgörande (dom av den 25 oktober 2001 i mål C-475/99, Ambulanz Glöckner, REG 2001, s. I-8089, punkt 10, och av den 13 november 2003 i mål C-153/02, Neri, REG 2003, s. I-13572, punkt 35). Det ankommer således inte på domstolen att uttala sig om en sådan bedömning som den som har gjorts av den hänskjutande domstolen rörande likheten mellan de krav som ställs i de båda berörda medlemsstaterna för beviljande av de tillstånd som är aktuella i det nationella målet.

42 Vad rör skyddet av de intressen som den österrikiska regeringen har hänvisat till utgör de obestridligen legitima målsättningar. Den omständigheten att en medlemsstat tvingar en person som Michael Neukirchinger att utverka ett nytt tillstånd, utan att vederbörlig hänsyn tas till att de krav som ställs för beviljande av detta tillstånd i sak är desamma som kraven för det tillstånd som redan har beviljats i en annan medlemsstat står, såsom den polska regeringen och kommissionen med rätta har anfört, emellertid inte i proportion till de eftersträvade legitima målen. Med hänsyn till att kraven för beviljande av de aktuella trafiktillstånden i de båda medlemsstaterna i sak är desamma ska de intressen som den österrikiska regeringen har hänvisat till nämligen anses redan ha beaktats i samband med utfärdandet av det första tillståndet i Tyskland.

43 Av det ovan anförda följer att en lagstiftning som den här aktuella i själva verket utgör diskriminering på grund av nationalitet. Denna diskriminering förstärks genom att administrativa sanktionsåtgärder vidtas för det fall bestämmelsen inte iakttas.

44 De ställda frågorna ska följaktligen besvaras enligt följande. Artikel 12 EG utgör hinder för en sådan nationell lagstiftning som den som är aktuell i målet vid den nationella domstolen, enligt vilken det uppställs följande med administrativa sanktionsåtgärder förenade krav för att genomföra ballongflygningar i medlemsstaten, nämligen

— att en person som är bosatt eller etablerad i en annan medlemsstat och som med stöd av nationell rätt i den staten har beviljats tillstånd att genomföra yrkesmässiga ballongflygningar måste vara bosatt eller ha sitt säte i den förstnämnda medlemsstaten, och

— att denna person utverkar ytterligare ett tillstånd utan att vederbörlig hänsyn tas till att de krav som ställs för beviljande av detta tillstånd i sak är desamma som kraven för det tillstånd som redan har beviljats i den andra medlemsstaten.

Rättegångskostnader

45 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (stora avdelningen) följande:

Artikel 12 EG utgör hinder för en sådan nationell lagstiftning som den som är aktuell i målet vid den nationella domstolen, enligt vilken det uppställs följande med administrativa sanktionsåtgärder förenade krav för att genomföra ballongflygningar i medlemsstaten, nämligen

— **att en person som är bosatt eller etablerad i en annan medlemsstat och som med stöd av nationell rätt i den staten har beviljats tillstånd att genomföra yrkesmässiga ballongflygningar måste vara bosatt eller ha sitt säte i den förstnämnda medlemsstaten, och**

— **att denna person utverkar ytterligare ett tillstånd utan att vederbörlig hänsyn tas till att de krav som ställs för beviljande av detta tillstånd i sak är desamma som kraven för det tillstånd som redan har beviljats i den andra medlemsstaten.**

Underskrifter