ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (velkého senátu)

25. ledna 2011 *

Ve věci C-382/08,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 234 ES, podaná rozhodnutím Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich (Rakousko) ze dne 19. srpna 2008, došlým Soudnímu dvoru dne 25. srpna 2008, v řízení

Michael Neukirchinger

proti

Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen,

SOUDNÍ DVŮR (velký senát),

ve složení V. Skouris, předseda, A. Tizzano, J. N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J.-C. Bonichot, D. Šváby, předsedové senátů, A. Rosas, U. Lõhmus, E. Levits, L. Bay Larsen (zpravodaj) a M. Berger, soudci,

* Jednací jazyk: němčina.

generální advokát: P. Mengozzi,
vedoucí soudní kanceláře: B. Fülöp, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 15. června 2010,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za M. Neukirchingera jím samým,

– za rakouskou vládu C. Pesendorfer a G. Eberhardem, jako zmocněnci,

– za polskou vládu M. Dowgielewiczem a M. Szpunarem, jako zmocněnci,

– za Evropskou komisi E. Traversou a B.-R. Killmannem, jako zmocněnci,

– za Kontrolní úřad ESVO X. Lewisem, jako zmocněncem,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 7. září 2010,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článku 49 ES a následujících.

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi M. Neukirchingerem a Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen (správním orgánem kantonu Grieskirchen) ohledně rozhodnutí tohoto správního orgánu, kterým byla žalobci v původním řízení uložena správní pokuta za nedodržení pravidel pro pořádání letů balónem.

Právní rámec

Právní úprava Unie

3 První tři body odůvodnění nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (Úř. věst. L 240, s. 1) stanoví:

„[...] do 31. prosince 1992 [je třeba] stanovit pro vnitřní trh leteckou dopravní politiku podle článku 8a Smlouvy;

[...] vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, v němž je zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu;

[…] použití zásady volného pohybu služeb v oblasti letecké dopravy musí přihlížet ke specifickým charakteristikám této oblasti."

4 Podle článku 1 nařízení č. 2407/92:

„1. Toto nařízení upravuje požadavky členských států, pokud jde o vydávání a ponechávání v platnosti provozních licencí leteckým dopravcům usazeným ve Společenství.

2. Toto nařízení se nevztahuje na leteckou přepravu cestujících, poštovních zásilek nebo zboží prováděnou bezmotorovými nebo motorovými ultralehkými letadly, ani na místní lety nezahrnující přepravu mezi různými letišti. Na tyto dopravní operace se vztahují vnitrostátní právní předpisy týkající se provozních licencí, pokud existují, a právní předpisy Společenství a vnitrostátní právní předpisy týkající se osvědčení provozovatele letecké dopravy (AOC)."

5 Nařízení č. 2407/92 bylo zrušeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (přepracované znění) (Úř. věst. L 293, s. 3). Podle svého

článku 28, nadepsaného „Vstup v platnost“, posledně uvedené nařízení vstoupilo v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*, k němuž došlo dne 31. října 2008.

Vnitrostátní právní úprava

6 Zákon o letecké dopravě ze dne 2. prosince 1957 (Luftfahrtgesetz, BGBl. 253/1957), ve znění zákona vyhlášeného dne 26. června 2008 [BGBl. I, 83/2008 (dále jen „LFG“)], v § 11 odst. 1 stanoví:

„Letecké dopravní prostředky jsou dopravní prostředky uzpůsobené k přepravě osob nebo věcí ve vzduchu bez mechanického spojení se zemí, ať jsou těžší než vzduch (například letadla, kluzáky, závěsné a padákové kluzáky, ornitoptéry, vrtulníky, vírníky a padáky) nebo lehčí než vzduch (například vzducholodě a neukotvené balóny).“

7 Ustanovení § 102 odst. 1 LFG stanoví:

„Podniky, které chtějí prostřednictvím bezmotorových nebo motorových ultralehkých letadel provozovat komerční leteckou přepravu cestujících, poštovních zásilek nebo zboží, nebo provádět výhradně okružní lety nezahrnující přepravu mezi různými letišti, musí požádat spolkového ministra dopravy, inovace a technologie nebo

orgán příslušný na základě zmocnění podle § 140b o vydání přepravní licence ve smyslu § 104 a následujících a provozní licence ve smyslu § 108."

8 Ustanovení § 104 LFG stanoví:

„1. V žádosti o vydání přepravní licence musí být přesvědčivým způsobem uvedena dostupnost finančních prostředků k založení a provozu podniku.

2. V žádosti musí být krom toho uvedeno:

a) jméno a příjmení (název společnosti), bydliště (sídlo) a místo provozu podniku,

b) jméno, bydliště a státní příslušnost osob oprávněných zastupovat podnik,

c) plánované činnosti, například okružní lety,

d) […]

e) plánovaná letová oblast, tj. území, na kterém má podnik vykonávat činnost,

f) počet a typ plánovaných leteckých dopravních prostředků,

g) plánovaná organizace podniku.

[…]“

9 Ustanovení § 106 LFG stanoví:

„1. Přepravní licence je vydána

a) je-li žadatel příslušníkem státu, který je stranou dohody o Evropském hospodářském prostoru [ze dne 2. května 1992 (Úř. věst. 1994, L 1, s. 1)], má bydliště v Rakousku, je spolehlivý a profesně způsobilý,

b) je-li zajištěn bezpečný provoz a je prokázána finanční způsobilost společnosti a

c) je-li doloženo, že bylo sjednáno pojištění stanovené § 164 LFG nebo nařízením (ES) č. 785/2004.

2. Jestliže podnikatel není fyzickou osobou, musí mít podnik sídlo v Rakousku a základní kapitál musí být z většiny vlastněn příslušníky států, které jsou stranami dohody o Evropském hospodářském prostoru.“

10 Podle § 108 LFG:

„1. Provoz podniku zabývajícího se leteckou dopravou je povolen pouze na základě licence vydané na žádost držitele přepravní licence spolkovým ministrem dopravy, inovace a technologie nebo orgánem příslušným na základě zmocnění ve smyslu § 140b (provozní licence).

2. Provoz se povolí, pokud jsou splněny podmínky stanovené v přepravní licenci a je zaručena bezpečnost dopravy. Licence musí být vydána v písemné formě, jinak je neplatná."

11 Podle § 169 odst. 1 čtvrtého pododstavce LFG se v případě komerční letecké přepravy cestujících bez licencí podle § 102 uvedeného zákona uloží pokuta v minimální výši 3 630 eur.

Spor v původním řízení a předběžné otázky

12 Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen uložil trestním příkazem ze dne 22. ledna 2008 M. Neukirchingerovi pokutu ve výši 3 630 eur a pro případ její nedobytnosti náhradní trest odnětí svobody v trvání 181 dní.

13 Dotčenému je vytýkáno, že dne 19. června 2007 uskutečnil komerční leteckou přepravu cestujících horkovzdušným balónem s odletem z louky v oblasti Wies, v Kallham, v Land Oberösterreich (spolková země Horní Rakousko), a to bez příslušné přepravní i provozní licence, v rozporu s § 104 a následujícími LFG, jakož i § 108 LFG.

14 Michael Neukirchinger, který je držitelem licence k provozování komerční letecké přepravy cestujících a zboží balónem vydané v Německu, podal proti tomuto správnímu rozhodnutí k předkládajícímu soudu žalobu, v níž poukazuje zejména na to, že volný pohyb umožňuje provozovateli letů, který je držitelem licence v Německu, provozovat činnost v Rakousku.

15 Vzhledem k tomu, že se M. Neukirchinger dočasně přemístil do jiného členského státu za účelem poskytnutí služby, skutkové okolnosti věci v původním řízení se podle předkládajícího soudu *a priori* týkají volného pohybu služeb.

16 Předkládající soud poukazuje rovněž na to, že Landeshauptmann (hejtman) Land Oberösterreich, jednající jako orgán leteckého provozu první instance příslušný pro dotčenou oblast, udělil M. Neukirchingerovi obecné povolení startu ve smyslu § 9 LFG, platné pro rok 2008 pro celé území uvedené spolkové země. Vydání takového povolení nadto znamená, že tento orgán uznal platnost licence vydané M. Neukirchingerovi v Německu.

17 Vzhledem k tomu, že Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich měl za to, že řešení sporu, který mu byl předložen, vyžaduje výklad článku 49 ES a následujících, rozhodl se přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Je třeba vykládat článek 49 [ES] a následující [...] tak, že brání vnitrostátní právní normě, která pro provozování balónových letů v Rakousku osobou usazenou v jiném členském státě [v Německu], která je držitelem licence udělené v souladu s právním řádem tohoto státu k provozování komerčních balónových letů, požaduje, aby tato osoba měla sídlo nebo bydliště v Rakousku (§ 106 [LFG])?

2) Je třeba vykládat článek 49 [ES] a následující [...] tak, že brání vnitrostátní právní normě, podle níž musí držitel licence, který je usazený v jiném členském státě než v tom, kde dotčená norma platí, a je dle právního řádu prvně uvedeného státu oprávněn k provozování komerčních balónových letů, získat k provozování balónových letů v jiném členském státě novou licenci, u níž jsou podmínky vydání ve výsledku obsahově shodné s podmínkami licence, která mu již byla udělena v zemi jeho původu, avšak s dodatečným požadavkem, že žadatel musí mít sídlo nebo bydliště v tuzemsku (zde v Rakousku)?

3) Jsou ustanovení § 102 ve spojení s § 104 a § 106 [LFG] v rozporu s článkem 49 ES, jestliže je držitel licence, který je usazený v Německu, při použití této licence v Rakousku stíhán v rámci správního práva trestního, a je mu tak zamezen přístup na trh, přičemž podle § 106 odst. 1 [LFG] nemůže být taková licence, ani provozní

licence získána bez zřízení provozovny nebo bydliště, aniž je horkovzdušný balón, který je již registrován v Německu, zaregistrován v Rakousku?“

18 Usnesením ze dne 21. dubna 2010 byla znovuotevřena ústní část řízení a zúčastnění uvedení v článku 23 statutu Soudního dvora Evropské unie byli vyzváni, aby vyjádřili své případné stanovisko k otázce, jaké pravidlo primárního nebo sekundárního práva Unie by se s ohledem na čl. 51 odst. 1 ES případně mohlo použít na volný pohyb služby spočívající v komerční letecké přepravě cestujících horkovzdušným balónem.

K předběžným otázkám

Úvodní poznámky

19 Jak uvádí generální advokát v bodech 25 až 30 svého stanoviska, taková služba, o jakou se jedná v původním řízení, spadá do oblasti dopravy, konkrétněji do oblasti letecké dopravy uvedené v čl. 80 odst. 2 ES.

20 Vzhledem k tomu, že ve Smlouvě o ES není stanoveno jinak, musí být pojem letecká doprava ve smyslu uvedeného ustanovení chápán tak, že zahrnuje rovněž dopravu, kterou předkládající soud označuje za komerční leteckou přepravu cestujících horkovzdušným balónem. Jak zdůrazňuje generální advokát v bodě 26 svého stanoviska, podle Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, podepsané v Chicagu dne 7. prosince 1944, spadají ostatně do oblasti její působnosti rovněž horkovzdušné balóny.

21 I když se podle čl. 80 odst. 2 ES na námořní a leteckou dopravu nevztahují pravidla hlavy V třetí části Smlouvy o ES, týkající se společné dopravní politiky, pokud zákonodárce Společenství nerozhodne jinak, podléhají podobně jako ostatní způsoby dopravy nadále obecným pravidlům Smlouvy (rozsudky ze dne 4. dubna 1974, Komise v. Francie, 167/73, Recueil, s. 359, bod 32, jakož i ze dne 30. dubna 1986, Asjes a další, 209/84 až 213/84, Recueil, s. 1425, bod 45).

22 Nicméně pokud jde o volný pohyb služeb, podle čl. 51 odst. 1 ES se článek 49 ES jako takový na oblast letecké dopravy nevztahuje (viz v tomto smyslu rozsudky ze dne 13. prosince 1989, Corsica Ferries (France), C-49/89, Recueil,.s. 4441, bod 10 a uvedená judikatura, jakož i ze dne 5. listopadu 2002, Komise v. Dánsko, zvaný „otevřené nebe", C-467/98, Recueil, s. I-9519, bod 123).

23 Pokud jde o komerční leteckou přepravu cestujících horkovzdušným balónem, o niž se jedná v původním řízení, je třeba poukázat na to, že zákonodárce Společenství přijal několik opatření na základě čl. 80 odst. 2 ES, která, jak uvádí Evropská komise, se mohou týkat této formy letecké dopravy. V době rozhodné z hlediska skutkových okolností sporu v původním řízení se tak jednalo o nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví (Úř. věst. L 240, s. 1), jakož i o nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví (Úř. věst. L 373, s. 4), ve znění nařízení č. 1900/2006 Evropského parlamentu a Rady (ES) ze dne 20. prosince 2006 (Úř. věst. L 377, s. 176).

24 Pokud jde konkrétněji o licence leteckých dopravců, čl. 84 odst. 2 Smlouvy o EHS (později čl. 84 odst. 2 Smlouvy o ES, následně po změně čl. 80 odst. 2 ES) byl proveden přijetím nařízení č. 2407/92, které bylo použitelné v době rozhodné z hlediska skutkových okolností dotčených v původním řízení.

25 Je sice pravda, že podle čl. 1 odst. 2 nařízení č. 2407/92 Rada vyloučila z působnosti tohoto nařízení licence leteckých dopravců mimo jiné pokud je letecká přeprava cestujících prováděna bezmotorovými letadly, tedy včetně horkovzdušných balónů. Pokud jde o takové způsoby přepravy, Rada v uvedeném ustanovení výslovně upřesnila, že se na ně vztahují pokud jde o provozní licence pouze vnitrostátní právní předpisy a pokud jde o osvědčení provozovatele letecké dopravy vnitrostátní právní předpisy a právní předpisy Unie.

26 Nicméně jak vyplývá z prvních dvou bodů odůvodnění nařízení č. 2407/92, cílem, který Rada sledovala přijetím uvedeného nařízení, bylo stanovit do 31. prosince 1992 leteckou dopravní politiku za účelem postupného vytvoření vnitřního trhu, zahrnujícího prostor bez vnitřních hranic, v němž je zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Povinnost Společenství vytvořit k tomuto datu vnitřní trh, a to i v oblasti dopravy, byla stanovena v článku 8a Smlouvy o EHS (později po změně článek 7a Smlouvy o ES, následně po změně článek 14 ES).

27 Tento široce vymezený cíl přitom *a priori* zahrnuje rovněž komerční přepravu cestujících horkovzdušným balónem, o jakou se jedná v původním řízení.

28 I když tedy výjimku stanovenou v čl. 1 odst. 2 nařízení č. 2407/92 zjevně vysvětluje skutečnost, že specifika letecké dopravy neodůvodňují, aby se na komerční přepravu cestujících horkovzdušným balónem, o jakou se jedná v původním řízení, vztahovala pravidla stanovená uvedeným nařízením, nevyplývá z toho, že zákonodárce Společenství měl v úmyslu takový způsob přepravy zcela vyloučit z působnosti Smlouvy.

29 Ze všeho výše uvedeného vyplývá, že komerční přeprava cestujících horkovzdušným balónem, o jakou se jedná v původním řízení, spadá do oblasti působnosti Smlouvy o ES, a vztahuje se na ni tedy takové obecné pravidlo této Smlouvy, jako je článek 12 ES.

30 Za účelem poskytnutí užitečné odpovědi předkládajícímu soudu je tedy třeba přezkoumat položené otázky z hlediska článku 12 ES, který zakotvuje obecnou zásadu zákazu diskriminace na základě státní příslušnosti (viz zejména rozsudky ze dne 11. ledna 2007, Lyyski, C-40/05, Recueil, s. I-99, bod 33, a ze dne 5. března 2009, UTECA, C-222/07, Sb. rozh. s. I-1407, bod 37).

K první až třetí otázce

31 Podstatou první až třetí otázky předkládajícího soudu, které je třeba přezkoumat společně, je, zda článek 12 ES brání takové právní úpravě členského státu, jako je právní úprava dotčená v původním řízení, která k pořádání letů balónem v tomto členském státě a pod hrozbou správních sankcí v případě nedodržení této právní úpravy

– vyžaduje od osoby, která má bydliště nebo je usazena v jiném členském státě a která je v tomto druhém členském státě držitelem licence k pořádání komerčních letů balónem, aby měla bydliště nebo sídlo v prvním členském státě, a

– ukládá této osobě povinnost získat novou licenci, aniž je zohledněno to, že podmínky vydání jsou v zásadě tytéž jako u licence, která již byla vydána v druhém členském státě.

32 V této souvislosti podle ustálené judikatury platí, že pravidla rovného zacházení mezi vlastními a cizími státními příslušníky zakazují nejen zjevnou diskriminaci na základě státní příslušnosti či sídla, pokud jde o společnosti, ale také všechny skryté formy diskriminace, které použitím jiných rozlišovacích kritérií vedou ve skutečnosti ke stejnému výsledku (rozsudek ze dne 27. října 2009, ČEZ, C-115/08, Sb. rozh. s. I-10265, bod 92 a uvedená judikatura).

33 Zaprvé, vyžaduje-li taková právní úprava členského státu, jako je právní úprava dotčená v původním řízení, k pořádání komerčních letů balónem v tomto členském státě bydliště nebo sídlo v uvedeném státě, zavádí rozlišovací kritérium, které je založeno u fyzických osob na místě jejich bydliště a u právnických osob na místě jejich sídla.

34 Pokud jde o rozlišovací kritérium založené na místě bydliště, to vede ve skutečnosti k témuž výsledku jako diskriminace na základě státní příslušnosti, neboť hrozí, že bude působit hlavně v neprospěch státních příslušníků jiných členských států, jelikož osobami, které v příslušném členském státě nemají bydliště, jsou nejčastěji osoby, které nejsou jeho státními příslušníky (viz zejména v tomto smyslu rozsudky ze dne 29. dubna 1999, Ciola, C-224/97, Recueil, s. I-2517, bod 14; ze dne 16. ledna 2003, Komise v. Itálie, C-388/01, Recueil, s. I-721, bod 14, a ze dne 15. března 2005, Bidar, C-209/03, Sb. rozh. s. I-2119, bod 53).

35 Takové rozdílné zacházení může být odůvodněno pouze tehdy, pokud se zakládá na objektivních hlediscích nezávislých na státní příslušnosti dotyčných osob a přiměřených legitimnímu cíli sledovanému vnitrostátním právem (výše uvedený rozsudek Bidar, bod 54 a uvedená judikatura).

36 Ze spisu předloženého Soudnímu dvoru však nevyplývá, že by existovalo takové odůvodnění pokud jde o takovou právní úpravu, jako je právní úprava dotčená v původním řízení.

37 Pokud jde dále o rozlišovací kritérium založené na místě sídla, to – jak vyplývá z judikatury uvedené v bodě 32 tohoto rozsudku – v zásadě zakládá diskriminaci na základě státní příslušnosti.

38 Zadruhé právní úprava členského státu, o jakou se jedná v původním řízení, ukládá osobě, která má bydliště nebo je usazena v jiném členském státě a která je v tomto druhém členském státě držitelem licence k pořádání komerčních letů balónem, povinnost získat v prvním členském státě novou licenci, aniž je zohledněno to, že podmínky vydání jsou v zásadě tytéž jako u licence, která již byla vydána v druhém členském státě. Taková právní úprava tím zavádí rozlišovací kritérium, které vede ve skutečnosti k témuž výsledku jako kritérium státní příslušnosti.

39 Taková právní úprava totiž tím, že odmítá zohlednit licenci vydanou v druhém členském státě, ukládá dotčené osobě povinnost učinit podruhé všechny kroky nezbytné k získání licence, pakliže chce pořádat na území prvního členského státu komerční lety balónem. Povinnost stanovená tímto členským státem se přitom týká v praxi především státních příslušníků jiných členských států nebo společností, které mají sídlo v jiných členských státech.

40 Rakouská vláda poukazuje na to, že povinnost získat licenci vydanou rakouskými orgány je odůvodněna zájmem na ochraně života a zdraví přepravovaných osob

a zájmem na bezpečnosti letecké dopravy. Zpochybňuje krom toho konstatování předkládajícího soudu, že podmínky vydání licence vydané M. Neukirchingerovi v Německu a podmínky vyžadované v Rakousku jsou v podstatě stejné.

41 V tomto směru je třeba připomenout, že Soudnímu dvoru přísluší, aby v rámci rozdělení pravomocí mezi soudy Unie a vnitrostátními soudy vzal v úvahu skutkový a právní kontext, do něhož je předběžná otázka zasazena, tak jak vyplývá z předkládacího rozhodnutí (rozsudky ze dne 25. října 2001, Ambulanz Glöckner, C-475/99, Recueil, s. I-8089, bod 10, a ze dne 13. listopadu 2003, Neri, C-153/02, Recueil, s. I-13555, bod 35). Soudnímu dvoru tedy nepřísluší vyjadřovat se k tomu, jak předkládající soud posoudil podobnost právních úprav obou dotčených členských států týkajících se podmínek vydávání licencí dotčených v původním řízení.

42 Pokud jde o ochranu zájmů, na které odkazuje rakouská vláda, tyto zájmy představují nesporně legitimní cíle. Nicméně skutečnost, že členský stát ukládá takové osobě, jako je M. Neukirchinger, povinnost získat novou licenci, aniž je zohledněno to, že podmínky vydání jsou v zásadě tytéž jako u licence, která již byla vydána v jiném členském státě, není přiměřená legitimně sledovaným cílům, jak správně poznamenává polská vláda a Komise. Vzhledem k tomu, že podmínky vydávání přepravních licencí dotčených v původním řízení jsou v obou členských státech v podstatě stejné, je třeba mít za to, že zájmy, na které odkazuje rakouská vláda, již byly zohledněny při vydání první licence v Německu.

43 Z výše uvedeného vyplývá, že taková právní úprava, o jakou se jedná v původním řízení, ve skutečnosti představuje diskriminaci na základě státní příslušnosti, zvýrazněnou správními sankcemi ukládanými v případě nedodržení této právní úpravy.

44 Na položené otázky je tedy třeba odpovědět tak, že článek 12 ES brání takové právní úpravě členského státu, jako je právní úprava dotčená v původním řízení, která k pořádání letů balónem v tomto členském státě a pod hrozbou správních sankcí v případě nedodržení této právní úpravy

– vyžaduje od osoby, která má bydliště nebo je usazena v jiném členském státě a která je v tomto druhém členském státě držitelem licence k pořádání komerčních letů balónem, aby měla bydliště nebo sídlo v prvním členském státě, a

– ukládá této osobě povinnost získat novou licenci, aniž je zohledněno to, že podmínky vydání jsou v zásadě tytéž jako u licence, která již byla vydána v druhém členském státě.

K nákladům řízení

45 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (velký senát) rozhodl takto:

Článek 12 ES brání takové právní úpravě členského státu, jako je právní úprava dotčená v původním řízení, která k pořádání letů balónem v tomto členském státě a pod hrozbou správních sankcí v případě nedodržení této právní úpravy

– **vyžaduje od osoby, která má bydliště nebo je usazena v jiném členském státě a která je v tomto druhém členském státě držitelem licence k pořádání komerčních letů balónem, aby měla bydliště nebo sídlo v prvním členském státě, a**

– **ukládá této osobě povinnost získat novou licenci, aniž je zohledněno to, že podmínky vydání jsou v zásadě tytéž jako u licence, která již byla vydána v druhém členském státě.**

Podpisy.