TEISINGUMO TEISMO (didžioji kolegija) SPRENDIMAS

2011 m. sausio 25 d.*

Byloje C-382/08

dėl *Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich* (Austrija) 2008 m. rugpjūčio 19 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2008 m. rugpjūčio 25 d., pagal EB 234 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

**Michael Neukirchinger**

prieš

**Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen**

TEISINGUMO TEISMAS (didžioji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas V. Skouris, kolegijų pirmininkai A. Tizzano, J. N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J.-C. Bonichot, D. Šváby, teisėjai A. Rosas, U. Lõhmus, E. Levits, L. Bay Larsen (pranešėjas) ir M. Berger,

* Proceso kalba: vokiečių.

generalinis advokatas P. Mengozzi,
posėdžio sekretorius B. Fülöp, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2010 m. birželio 15 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— M. Neukirchinger,

— Austrijos vyriausybės, atstovaujamos C. Pesendorfer ir G. Eberhard,

— Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos M. Dowgielewicz ir M. Szpunar,

— Europos Komisijos, atstovaujamos E. Traversa ir B.-R. Killmann,

— ELPA priežiūros tarnybos, atstovaujamos X. Lewis,

susipažinęs su 2010 m. rugsėjo 7 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

**Sprendimą**

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su EB 49 ir paskesnių straipsnių išaiškinimu.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant ginčą tarp M. Neukirchinger ir *Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen* (Austrijos Gryskircheno kantono administracija) dėl šios administracijos sprendimo, kuriuo pareiškėjui pagrindinėje byloje paskirta administracinė bauda už skrydžių oro balionais vykdymo taisyklių pažeidimą.

**Teisinis pagrindas**

*Sąjungos teisės aktai*

3 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo (OL L 240, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 2 t., p. 3) pirmosiose trijose konstatuojamosiose dalyse numatyta:

„<…> per 1992 m. gruodžio 31 d. pasibaigsiantį laikotarpį vidaus rinkoje svarbu sukurti oro transporto politiką, kaip nustatyta Sutarties 8a straipsnyje;

<…> vidaus rinka apima vidaus sienų neturinčią teritoriją, kurioje užtikrinamas laisvas prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimas;

<…> oro transporto sektoriuje taikant laisvės teikti paslaugas principą reikia atsižvelgti į specifines šio sektoriaus charakteristikas.“

4 Pagal Reglamento Nr. 2407/92 1 straipsnį:

„1. Šis reglamentas apima valstybių narių veiklos licencijų išdavimą Bendrijoje įsisteigusiems oro vežėjams ir naudojimosi jomis kontrolės reikalavimus.

2. Šis reglamentas netaikomas keleivių, pašto ir (arba) krovinių vežimui oro transportu bemotoriu orlaiviu ir (arba) ultralengvuoju orlaiviu bei vietiniams skrydžiams, nesusijusiems su vežimu iš vieno oro uosto į kitą. Šioms operacijoms taikoma nacionalinė teisė, reglamentuojanti veiklos licencijavimą, jei tokia yra, ir Bendrijos bei nacionalinė teisė, susijusi su oro transporto operatorių sertifikatais (OTOS).“

5 Reglamentas Nr. 2407/92 buvo panaikintas 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (nauja redakcija) (OL L 293, p. 3). Pagal šio reglamento

28 straipsnį „Įsigaliojimas“ šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, o jis paskelbtas 2008 m. spalio 31 dieną.

*Nacionalinės teisės aktai*

6 1957 m. gruodžio 2 d. Aviacijos įstatymo (*Luftfahrtgesetz*, *BGBl*. 253/1957), iš dalies pakeisto 2008 m. birželio 26 d. įstatymu (*BGBl.* I 83/2008 (toliau – LFG)), 11 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Orlaiviai – tai transporto priemonės, skirtos gabenti oru žmones ar daiktus, neturinčios mechaninio sąlyčio su žeme, neatsižvelgiant į tai, ar jos sunkesnės už orą (pavyzdžiui, lėktuvai, sklandytuvai, parasparniai ir skraidyklės, ornitopteriai, sraigtasparniai, malūnsparniai ir parašiutai), ar lengvesnės už orą (pavyzdžiui, dirižabliai ir laisvai skraidantys oro balionai).“

7 LFG 102 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Įmonės, norinčios bemotoriais ar ultralengvais motoriniais orlaiviais komerciniais tikslais vežti keleivius, paštą ir (arba) krovinius arba vykdyti tik apžvalginius skrydžius, nevykdant vežimo tarp skirtingų aviacijos teritorijų veiklos, privalo kreiptis į federalinį transporto, naujovių ir technologijų ministrą arba į pagal 140b straipsnį

įgaliotą įstaigą dėl 104 ir paskesniuose straipsniuose nurodyto leidimo vežti bei dėl 108 straipsnyje nurodyto veiklos leidimo.“

8 LFG 104 straipsnyje numatyta:

„1. Prašyme išduoti leidimą vežti turi būti nurodytos turimos piniginės lėšos, skirtos įkurti įmonę ir ją eksploatuoti.

2. Be to, prašyme turi būti nurodyta:

a) vardas ir pavardė (juridinio asmens pavadinimas), gyvenamoji vieta (buveinė) ir įmonės eksploatavimo vieta;

b) asmenų, įgaliotų atstovauti įmonei, pavardės, gyvenamoji vieta ir pilietybė;

c) numatoma veikla, pavyzdžiui, apžvalginiai skrydžiai;

d) <…>

e) numatomas skrydžio sektorius, t. y. teritorija, kurioje įmonė vykdys savo veiklą;

f) numatomų orlaivių skaičius ir tipas;

g) numatoma įmonės struktūra.

<…>“

9 LFG 106 straipsnyje nustatyta:

„1. Leidimas vežti išduodamas:

a) jei pareiškėjas yra valstybės, kuri yra (1992 m. gegužės 2 d.) Europos ekonominės erdvės susitarimo (OL 1994, L 1, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 11 sk., 52 t., p. 3.) šalis, pilietis, gyvena Austrijoje, yra patikimas ir profesiniu požiūriu kompetentingas,

b) jei užtikrintas veiklos saugumas ir įrodytas įmonės mokumas; ir

c) jei įrodyta, kad sudaryta LFG 164 straipsnyje ar Reglamente (EB) Nr. 785/2004 numatyto draudimo sutartis.

2. Jei veiklos vykdytojas nėra fizinis asmuo, įmonė turi turėti buveinę Austrijoje, o didžiąją jos kapitalo dalį turi sudaryti valstybių, kurios yra Europos ekonominės erdvės susitarimo šalys, piliečių įnašai.“

10 Pagal LFG 108 straipsnį:

„1. Vykdyti oro transporto įmonės veiklą leidžiama tik turint leidimo vežti turėtojo prašymu federalinio transporto, naujovių ir technologijų ministro arba pagal 140b straipsnį įgaliotos įstaigos išduotą leidimą (veiklos leidimas).

2. Veiklos leidimas išduodamas, jei patenkinamos leidime vežti nustatytos sąlygos ir jei garantuojamas eismo saugumas. Kad leidimas galiotų, jis turi būti išduotas raštu."

11 Pagal LFG 169 straipsnio 1 dalies ketvirtą pastraipą už keleivių komercinį pervežimą be pagal šio įstatymo 102 straipsnį reikalaujamų leidimų skiriama mažiausiai 3 630 EUR piniginė bauda.

**Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai**

12 Iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad *Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen* 2008 m. sausio 22 d. sprendimu dėl patraukimo administracinėn atsakomybėn M. Neukirchinger skyrė 3 630 EUR piniginę baudą, o nesumokėjimo atveju – 181 dieną arešto.

13 Pareiškėjas kaltinamas tuo, kad 2007 m. birželio 19 d. iš Aukštutinės Austrijos federalinėje žemėje, Kalhamo savivaldybėje, Vieso gyvenvietėje esančios pievos komerciniais tikslais skraidino keleivius oro balionu, neturėdamas nei leidimo vežti, nei veiklos leidimo, kurie atitinkamai numatyti LFG 104 ir paskesniuose straipsniuose bei LFG 108 straipsnyje.

14 M. Neukirchinger turi Vokietijoje išduotą veiklos leidimą komerciniais tikslais vežti keleivius ir krovinius oro balionu, todėl jis pateikė skundą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui dėl minėto administracinio sprendimo, be kita ko, tvirtindamas, kad judėjimo laisvė leidžia oro transporto operatoriui, turinčiam Vokietijoje išduotą leidimą, vykdyti veiklą Austrijoje.

15 Atsižvelgiant į tai, kad M. Neukirchinger laikinai apsistojo kitoje valstybėje narėje, siekdamas teikti paslaugą, pagrindinės bylos faktinėms aplinkybėms, anot prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo, *a priori* taikoma teisė laisvai teikti paslaugas.

16 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas taip pat pažymi, kad M. Neukirchinger 2008 m. iš Aukštutinės Austrijos federalinės žemės *Landeshauptmann* (administracijos), kaip už šią sritį atsakingos pirmosios instancijos aviacijos įstaigos, gavo visoje minėtos federalinės žemės teritorijoje galiojantį bendrą leidimą pakilti į orą lauke pagal LFG 9 straipsnį. Be to, tai, kad ši įstaiga išdavė M. Neukirchinger minėtą leidimą, parodo, jog ji pripažino šiam asmeniui Vokietijoje išduotą leidimą galiojančiu.

17 Manydamas, kad jo nagrinėjamos bylos baigtis priklauso nuo to, kaip bus aiškinami EB 49 ir paskesni straipsniai, *Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui tokius prejudicinius klausimus:

„1. Ar [EB] 49 ir paskesnius straipsnius <...> reikia aiškinti taip, kad jiems prieštarauja nacionalinės teisės norma, pagal kurią iš kitoje valstybėje narėje (Vokietijoje) įsisteigusio asmens, turinčio pagal šios valstybės teisę išduotą leidimą vykdyti komercinius skrydžius oro balionais, skrydžiams oro balionais vykdyti Austrijoje reikalaujama turėti buveinę ar gyvenamąją vietą šios šalies teritorijoje ([LFG] 106 straipsnis)?

2. Ar [EB] 49 ir paskesnius straipsnius <...> reikia aiškinti taip, kad jiems prieštarauja nacionalinės teisės norma, pagal kurią kitoje valstybėje narėje įsisteigęs ir pagal jos teisę pripažintas leidimo vykdyti komercinius skrydžius oro balionais turėtojas, norėdamas vykdyti skrydžius oro balionais kitoje valstybėje narėje, turi gauti papildomą leidimą, kurio išdavimo reikalavimai iš esmės sutampa su jam kilmės šalyje jau išduotam leidimui keliamais reikalavimais, tačiau nustatoma papildoma sąlyga pareiškėjui turėti buveinę ar gyvenamąją vietą šalies, kur bus vykdomi skrydžiai (šiuo atveju Austrijos), teritorijoje?

3. Ar [EB] 49 straipsniui prieštarauja [LFG] 102, 104 ir 106 straipsniai, jei Vokietijoje įsisteigęs leidimo turėtojas, pasinaudojęs leidimu Austrijoje, patraukiamas ten administracinėn atsakomybėn ir dėl to jam uždraudžiamas patekimas į rinką, nes pagal [LFG] 106 straipsnio 1 dalį toks leidimas ir leidimas pradėti veiklą negali

būti išduotas neįsteigus Austrijoje atskiro filialo ir (arba) gyvenamosios vietos ir šioje šalyje neperregistravus Vokietijoje jau įregistruoto oro baliono?“

18 2010 m. balandžio 21 d. nutartimi atnaujinta žodinė proceso dalis, pasiūlius Teisingumo Teismo statuto 23 straipsnyje minimoms proceso šalims išsakyti savo nuomonę, kokia pirminės ar antrinės Sąjungos teisės nuostata, atsižvelgiant į EB 51 straipsnio 1 dalį, galėtų būti taikoma laisvei teikti paslaugas, susijusias su komerciniu keleivių pervežimu oro balionu.

**Dėl prejudicinių klausimų**

*Pirminės pastabos*

19 Kaip pastebi generalinis advokatas savo išvados 25–30 punktuose, tokia paslauga, kaip nagrinėjamoji pagrindinėje byloje, priklauso transporto sričiai, tiksliau – EB 80 straipsnio 2 dalyje minimam oro transportui.

20 Kadangi EB sutartyje kitaip nenurodyta, oro transporto sąvoka šioje nuostatoje turi būti suprantama kaip apimanti ir tokią transporto rūšį, kurią prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas traktavo kaip komercinius keleivių pervežimus oro balionu. Be to, kaip pabrėžė generalinis advokatas savo išvados 26 punkte, oro balionai taip pat priklauso 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašytos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos taikymo sričiai.

21 Nors pagal EB 80 straipsnio 2 dalį jūrų ir oro transportui netaikomos EB sutarties trečios dalies V antraštinės dalies nuostatos, susijusios su bendrąja transporto politika, kol Bendrijos teisės aktų leidėjas nenusprendė kitaip, šiai transporto rūšiai, kaip ir kitoms transporto rūšims, taikomos bendrosios Sutarties nuostatos (1974 m. balandžio 4 d. Sprendimo *Komisija prieš Prancūziją*, 167/73, Rink. p. 359, 32 punktas ir 1986 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Asjes ir kt.*, 209/84–213/84, Rink. p. 1425, 45 punktas).

22 Tačiau, kalbant apie laisvę teikti paslaugas, remiantis EB 51 straipsnio 1 dalimi, EB 49 straipsnis netaikomas oro transportui (šiuo klausimu žr. 1989 m. gruodžio 13 d. Sprendimo *Corsica Ferries France*, C-49/89, Rink. p. 4441, 10 punktą ir jame nurodytą teismų praktiką bei 2002 m. lapkričio 5 d. Sprendimo *Komisija prieš Daniją*, vadinamo „Atviras dangus", C-467/98, Rink. p. I-9519, 123 punktą).

23 Kalbant apie tokį komercinį keleivių vežimą oro balionu, kaip nagrinėjamasis pagrindinėje byloje, reikia pažymėti, kad Bendrijos teisės aktų leidėjas, remdamasis EB 80 straipsnio 2 dalimi, ėmėsi priemonių, kurios, kaip pastebi Europos Komisija, gali būti taikomos šiai oro transporto rūšiai. Tuo metu, kai klostėsi faktinės pagrindinės bylos aplinkybės, tokios priemonės buvo 2002 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą (OL L 240, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 7 t., p. 30) bei 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje (OL L 373, p. 4; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 348), iš dalies pakeistas 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1900/2006 (OL L 377, p. 176).

24 Kalbant detaliau apie oro vežėjų leidimus, EEB sutarties 84 straipsnio 2 dalis (tapusi EB sutarties 84 straipsnio 2 dalimi, po pakeitimo – EB 80 straipsnio 2 dalimi) buvo įgyvendinta priėmus Reglamentą Nr. 2407/92, kuris buvo taikomas pagrindinės bylos faktinių aplinkybių metu.

25 Tačiau tiesa, kad pagal Reglamento Nr. 2407/92 1 straipsnio 2 dalį Taryba eliminavo oro vežėjų leidimus iš šio reglamento taikymo srities, jei keleivių vežimas oru vykdomas bemotoriais orlaiviais, taigi įskaitant ir oro balionus. Kalbant apie tokios rūšies transportą, pažymėtina, kad minėtoje nuostatoje Taryba pabrėžė, kad taikoma nacionalinė teisė, reglamentuojanti veiklos licencijavimą, ir Sąjungos bei nacionalinė teisė, susijusi su oro transporto operatorių sertifikatais.

26 Tačiau, kaip matyti iš pirmų dviejų Reglamento Nr. 2407/92 konstatuojamųjų dalių, priimdama šį reglamentą Taryba siekė per 1992 m. gruodžio 31 d. pasibaigsiantį laikotarpį vidaus rinkoje, apimančioje vidaus sienų neturinčią teritoriją, kurioje užtikrinamas laisvas prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimas, sukurti oro transporto politiką. Bendrijos įsipareigojimas iki minėtos datos sukurti vidaus rinką, įskaitant ir transporto srityje, numatytas EEB sutarties 8A straipsnyje (po pakeitimo tapo EB sutarties 7A straipsniu, vėliau – EB 14 straipsniu).

27 Šis platus tikslas *a priori* taip pat apima ir komercinį keleivių vežimą oro balionu, kaip nagrinėjamasis pagrindinėje byloje.

28 Taigi, nors Reglamento Nr. 2407/92 1 straipsnio 2 dalyje numatyta išimtis akivaizdžiai paaiškinama aplinkybe, kad oro transporto sektoriaus ypatybės nepagrindžia to, jog tokiam komerciniam keleivių vežimui oro balionu, kaip nagrinėjamasis pagrindinėje byloje, būtų taikomos minėtame reglamente nustatytos normos, vis dėlto negalima daryti išvados, kad darydamas šią išimtį Bendrijos teisės aktų leidėjas siekė visiškai eliminuoti šią transporto rūšį iš Sutarties taikymo srities.

29 Iš to, kas pasakyta, išplaukia, kad toks komercinis keleivių vežimas oro balionu, kaip nagrinėjamasis pagrindinėje byloje, patenka į EB sutarties taikymo sritį ir jam taikoma bendra Sutarties norma – EB 12 straipsnis.

30 Todėl norint prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui pateikti naudingą atsakymą pateiktus klausimus reikia nagrinėti remiantis EB 12 straipsniu, kuriame įtvirtintas bendrasis nediskriminavimo dėl pilietybės principas (be kita ko, žr. 2007 m. sausio 11 d. Sprendimo *Lyyski*, C-40/05, Rink. p. I-99, 33 punktą ir 2009 m. kovo 5 d. Sprendimo *UTECA*, C-222/07, Rink. p. I-1407, 37 punktą).

*Dėl pirmojo, antrojo ir trečiojo klausimų*

31 Pirmuoju, antruoju ir trečiuoju klausimais, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar EB 12 straipsniui prieštarauja tokie valstybės narės teisės aktai, kaip nagrinėjamieji pagrindinėje byloje, už kurių pažeidimą taikomos administracinės sankcijos ir pagal kuriuos, norėdamas vykdyti skrydžius oro balionu toje valstybėje narėje,

— kitoje valstybėje narėje gyvenantis ar įsisteigęs asmuo, turintis šioje antrojoje valstybėje narėje išduotą leidimą vykdyti komercinius skrydžius oro balionais, privalo turėti gyvenamąją vietą ar buveinę pirmojoje valstybėje narėje, ir

— turi gauti papildomą leidimą, neatsižvelgiant į tai, kad jo išdavimo reikalavimai iš esmės sutampa su jam antrojoje valstybėje narėje jau išduotam leidimui keliamais reikalavimais.

32 Šiuo klausimu iš nusistovėjusios teismų praktikos matyti, kad nuostatomis dėl vienodo požiūrio į nacionalinius ir užsienio subjektus draudžiama ne tik atvira diskriminacija dėl pilietybės arba buveinės vietos, kiek tai susiję su bendrovėmis, bet ir visos paslėptos diskriminacijos formos, kuriomis, pritaikius kitus atskyrimo kriterijus, faktiškai pasiekiamas toks pats rezultatas (2009 m. spalio 27 d. Sprendimo *ČEZ*, C-115/08, Rink. p. I-10265, 92 punktas ir jame nurodyta teismų praktika).

33 Pirma, jei valstybės narės teisės aktuose, kaip nagrinėjamieji pagrindinėje byloje, reikalaujama turėti gyvenamąją vietą arba buveinę šioje valstybėje narėje, norint joje vykdyti komercinius skrydžius oro balionu, tai šiuose teisės aktuose atsiranda atskyrimo kriterijus, fizinių asmenų atžvilgiu grindžiamas gyvenamąja vieta, o įmonių atžvilgiu – buveinės vieta.

34 Kalbant apie gyvenamąja vieta grindžiamą atskyrimo kriterijų, pažymėtina, kad juo faktiškai pasiekiamas toks pats rezultatas kaip ir diskriminacija dėl pilietybės, nes grėsmė atsidurti blogesnėje padėtyje pirmiausia kyla kitų valstybių narių piliečiams, todėl kad ne rezidentai dažniausiai neturi tos valstybės pilietybės (šiuo klausimu, be kita ko, žr. 1999 m. balandžio 29 d. Sprendimo *Ciola*, C-224/97, Rink. p. I-2517, 14 punktą; 2003 m. sausio 16 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-388/01, Rink. p. I-721, 14 punktą ir 2005 m. kovo 15 d. Sprendimo *Bidar*, C-209/03, Rink. p. I-2119, 53 punktą).

35 Toks skirtingas požiūris galėtų būti pateisinamas, tik jeigu būtų pagrįstas objektyviais veiksniais, nepriklausančiais nuo atitinkamų asmenų pilietybės ir proporcingais nacionalinės teisės siekiamam teisėtam tikslui (minėto Sprendimo *Bidar* 54 punktas ir jame nurodyta teismų praktika).

36 Tačiau iš Teisingumo Teismui pateiktos bylos medžiagos nematyti, kad pagrindinėje byloje nagrinėjami teisės aktai būtų taip pateisinami.

37 Kalbant apie buveinės vieta grindžiamą atskyrimo kriterijų, pažymėtina, kad jis iš principo yra diskriminacija dėl pilietybės, kaip matyti iš šio sprendimo 32 punkte minėtos teismų praktikos.

38 Antra, pagal tokius valstybės narės teisės aktus, kaip nagrinėjamieji pagrindinėje byloje, kitoje valstybėje narėje gyvenantis ar įsisteigęs leidimo vykdyti komercinius skrydžius oro balionais turėtojas pirmojoje valstybėje narėje turi gauti papildomą leidimą, kurio išdavimo reikalavimai iš esmės sutampa su jam antrojoje valstybėje narėje jau išduotam leidimui keliamais reikalavimais. Todėl tokiuose teisės aktuose taikomas atskyrimo kriterijus, kuriuo faktiškai pasiekiamas toks pats rezultatas kaip ir diskriminacijos dėl pilietybės kriterijumi.

39 Atsisakant pripažinti antrojoje valstybėje narėje išduotą leidimą, pagal tuos teisės aktus asmuo, norintis vykdyti komercinius skrydžius oro balionu pirmosios valstybės narės teritorijoje, privalo antrą kartą atlikti visus leidimui gauti būtinus formalumus. Taigi šios valstybės iškeltas reikalavimas praktiškai susijęs pirmiausia su kitų valstybių narių piliečiais arba kitose valstybėse narėse buveines turinčiomis įmonėmis.

40 Austrijos vyriausybė tvirtina, kad įpareigojimas gauti Austrijos įstaigų išduotą leidimą pateisinamas vežamų asmenų gyvybės ir sveikatos apsaugos bei oro transporto

saugumo interesais. Be to, ji ginčija prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo teiginį, kad M. Neukirchinger Vokietijoje išduoto leidimo ir Austrijoje išduodamo leidimo išdavimo reikalavimai iš esmės sutampa.

41 Kalbant apie šį ginčijimą, reikia priminti, kad Teisingumo Teismas, atribodamas Sąjungos ir nacionalinių teismų kompetenciją, turi atsižvelgti į prašyme priimti prejudicinį sprendimą suformuluotų prejudicinių klausimų faktinį ir teisinį kontekstą (2001 m. spalio 25 d. Sprendimo *Ambulanz Glöckner*, C-475/99, Rink. p. I-8089, 10 punktas ir 2003 m. lapkričio 13 d. Sprendimo *Neri*, C-153/02, Rink. p. I-13555, 35 punktas). Taigi Teisingumo Teismas neprivalo išsakyti savo nuomonės dėl prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo atlikto atitinkamų dviejų valstybių narių teisės aktų, susijusių su pagrindinėje byloje nagrinėjamų leidimų išdavimo reikalavimais, panašumo vertinimo.

42 Kalbant apie interesų, kuriais remiasi Austrijos vyriausybė, apsaugą, tai, be abejonės, yra teisėti tikslai. Tačiau aplinkybė, kad valstybė narė įpareigojo tokį asmenį, kaip antai M. Neukirchinger, gauti papildomą leidimą, neatsižvelgdama į tai, kad jo išdavimo reikalavimai iš esmės sutampa su jam kitoje valstybėje narėje jau išduotam leidimui keliamais reikalavimais, kaip pagrįstai teigė Lenkijos vyriausybė ir Komisija, nėra proporcinga siekiamiems teisėtiems tikslams. Kadangi pagrindinėje byloje nagrinėjamų leidimų vežti išdavimo reikalavimai dviejose valstybėse narėse iš esmės sutampa, konstatuotina, kad į interesus, kuriais remiasi Austrijos vyriausybė, jau buvo atsižvelgta išduodant leidimą Vokietijoje.

43 Iš to, kas pasakyta, išplaukia, kad tokie teisės aktai, kaip nagrinėjamieji pagrindinėje byloje, iš tiesų yra diskriminacija dėl pilietybės, apsunkinama administracinėmis sankcijomis, kurios taikomos už šių teisės aktų pažeidimą.

44 Todėl į pateiktus klausimus reikia atsakyti, kad EB 12 straipsniui prieštarauja tokie valstybės narės teisės aktai, kaip nagrinėjamieji pagrindinėje byloje, už kurių pažeidimą taikomos administracinės sankcijos ir pagal kuriuos, norėdamas vykdyti skrydžius oro balionu toje valstybėje narėje,

— kitoje valstybėje narėje gyvenantis ar įsisteigęs asmuo, turintis šioje antrojoje valstybėje narėje išduotą leidimą vykdyti komercinius skrydžius oro balionais, privalo turėti gyvenamąją vietą ar buveinę pirmojoje valstybėje narėje, ir

— turi gauti papildomą leidimą, neatsižvelgiant į tai, kad jo išdavimo reikalavimai iš esmės sutampa su jam antrojoje valstybėje narėje jau išduotam leidimui keliamais reikalavimais.

**Dėl bylinėjimosi išlaidų**

45 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (didžioji kolegija) nusprendžia:

**EB 12 straipsniui prieštarauja tokie valstybės narės teisės aktai, kaip nagrinėjamieji pagrindinėje byloje, už kurių pažeidimą taikomos administracinės sankcijos ir pagal kuriuos, norėdamas vykdyti skrydžius oro balionu toje valstybėje narėje,**

— **kitoje valstybėje narėje gyvenantis ar įsisteigęs asmuo, turintis šioje antrojoje valstybėje narėje išduotą leidimą vykdyti komercinius skrydžius oro balionais, privalo turėti gyvenamąją vietą ar buveinę pirmojoje valstybėje narėje, ir**

— **turi gauti papildomą leidimą, neatsižvelgiant į tai, kad jo išdavimo reikalavimai iš esmės sutampa su jam antrojoje valstybėje narėje jau išduotam leidimui keliamais reikalavimais.**

Parašai.