A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nagytanács)

2011. január 25. *

A C-382/08. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich (Ausztria) a Bírósághoz 2008. augusztus 25-én érkezett, 2008. augusztus 19-i határozatával terjesztett elő az előtte

Michael Neukirchinger

és

a **Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen** között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nagytanács),

tagjai: V. Skouris elnök, A. Tizzano, J. N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J.-C. Bonichot, D. Šváby tanácselnökök, A. Rosas, U. Lõhmus, E. Levits, L. Bay Larsen (előadó) és M. Berger bírák,

* Az eljárás nyelve: német.

főtanácsnok: P. Mengozzi,
hivatalvezető: Fülöp B. tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2010. június 15-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– M. Neukirchinger saját maga képviseletében,

– az osztrák kormány képviseletében C. Pesendorfer és G. Eberhard, meghatalmazotti minőségben,

– a lengyel kormány képviseletében M. Dowgielewicz és M. Szpunar, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében E. Traversa és B.-R. Killmann, meghatalmazotti minőségben,

– az EFTA Felügyeleti Hatóság képviseletében X. Lewis, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2010. szeptember 7-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az EK 49. cikk és az azt követő cikkek értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet a M. Neukirchinger és a Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen (Grieskirchen kanton közigazgatása) között az utóbbi közigazgatási szervnek az alapeljárás felperesére a hőlégballonnal végzett repülések szervezésével kapcsolatos szabályok megsértése miatt közigazgatási bírságot kiszabó határozata tárgyában folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós szabályozás

3 A légi fuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 240., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 3. o.) első három preambulumbekezdése az alábbiakat tartalmazza:

„[…] a Szerződés 8a. cikkében előírtak értelmében a belső piac fokozatos létrehozása érdekében 1992. december 31-ig fontos egy légi közlekedési politika megalkotása;

[…] a belső piac egy olyan, belső határok nélküli térség, amelyben az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgása biztosított;

[…] a légi közlekedési ágazatban a szolgáltatásnyújtás szabadságának elvét csak ezen ágazat sajátos jellemzőinek a figyelembevételével lehet alkalmazni".

4 A 2407/92 rendelet 1. cikke értelmében:

„(1) Ez a rendelet a Közösségben székhellyel rendelkező légi fuvarozók részére a tagállamok által kiadandó üzemeltetői engedélyek megadásának és érvényben tartásának követelményeire vonatkozik.

(2) Ez a rendelet nem vonatkozik a motor nélküli és/vagy motoros ultrakönnyű légi járművek által teljesített, utas, postai küldemények és/vagy áru légi fuvarozására, illetve a különböző repülőterek közötti fuvarozással nem járó helyi repülésekre. Ezeknek az üzemeltetési tevékenységeknek az esetében a működési engedély vonatkozásában a nemzeti jogot – amennyiben van ilyen – az üzemben tartási engedély (AOC) vonatkozásában pedig a közösségi és a nemzeti jogot kell alkalmazni."

5 A 2407/92 rendeletet a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 293., 3. o.) hatályon kívül helyezte. „Hatálybalépés" című 28. cikke

szerint az utóbbi rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lépett hatályba, a kihirdetés napja e rendelet esetében 2008. október 31. volt.

A nemzeti szabályozás

6 A 2008. június 26-án kihirdetett törvénnyel (BGBl. I, 83/2008) módosított, légi közlekedésről szóló, 1957. december 2-i törvény (Luftfahrtgesetz, BGBl. 253/1957, a továbbiakban: LFG) 11. §-ának (1) bekezdésében az alábbiak szerint rendelkezik:

„A légi járművek személyek és tárgyak légi fuvarozására kialakított, talajjal mechanikailag nem érintkező olyan járművek, amelyek nehezebbek a levegőnél (például: repülőgépek, vitorlázó repülőgépek, motoros siklóernyők és sárkányrepülők, ornitopterek, helikopterek, egyrotoros repülőgépek és ejtőernyők), vagy könnyebbek annál (például kormányozható léghajók és hőlégballonok)."

7 Az LFG 102. §-ának (1) bekezdése kimondja:

„Azok a vállalkozások, amelyek motor nélküli vagy ultrakönnyű légi járművek által teljesített kereskedelmi célú utas-, postai küldemény és/vagy árufuvarozást, illetve a különböző repülőterek közötti fuvarozási tevékenység nélkül kizárólag körrepüléseket kívánnak végezni, kötelesek a szövetségi közlekedési, innováció- és technológiaügyi miniszternél vagy a 140b. cikk alapján felhatalmazott illetékes hatóságtól a

104. és azt követő cikkek szerinti fuvarozási engedély és a 108. cikk szerinti működési engedély kiállítását kérelmezni."

8 Az LFG 104. §-a az alábbiak szerint rendelkezik:

„(1) A fuvarozási engedély kiállítása iránti kérelemnek meggyőző módon meg kell jelölnie a vállalkozás létrehozásához és működéséhez rendelkezésre álló pénzügyi eszközöket.

(2) A kérelemnek a fentieken kívül tartalmaznia kell az alábbiakat:

a) név és utónév (cégnév), lakóhely (székhely) és a vállalkozás telephelye,

b) a vállalkozás képviseletére felhatalmazott személyek neve, lakóhelye és állampolgársága,

c) a tervezett tevékenységek: például körrepülések,

d) […]

e) a tervezett repülési körzet, tehát az a terület, amelyre a vállalkozás tevékenységét kiterjeszti,

f) a tervezett légi járművek száma és típusa,

g) a vállalkozás tervezett szerkezete.

[…]”

9 Az LFG 106. §-a az alábbiak szerint rendelkezik:

„(1) A fuvarozási engedélyt akkor állítják ki:

a) ha a kérelmező az Európai Gazdasági Térségről szóló, 1992. május 2-i megállapodásban (HL 1994. L 1., 1. o.) részes tagállam állampolgára, Ausztriában lakik, megbízható és szakmailag hozzáértő,

b) ha az üzemeltetés biztonsága biztosítva van, és a vállalkozás anyagi fedezetét igazolták, és

c) ha bizonyították, hogy a 164. §-ban vagy a 785/2004/EK rendeletben előírt biztosításokat megkötötték

(2) Ha a vállalkozó nem természetes személy, a vállalkozásnak ausztriai székhellyel kell rendelkeznie, és törzstőkéje többségének az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes állam állampolgárainak tulajdonában kell lennie.”

10 Az LFG 108. §-a értelmében:

„(1) Légi közlekedési vállalkozás működése csak abban az esetben engedélyezhető, ha rendelkezik a fuvarozási engedély jogosultjának kérelmére a szövetségi közlekedési, innováció- és technológiaügyi miniszter vagy a 140b. § szerint felhatalmazott illetékes hatóság által kiállított engedéllyel (működési engedély).

(2) A működési engedélyt meg kell adni, amint a fuvarozási engedélyben rögzített feltételek teljesülnek, és a közlekedés biztonsága garantált. Az engedély – semmisség terhe mellett – csak írásban állítható ki."

11 Az LFG 169. §-a (1) bekezdésének 4. albekezdése alapján a személyek kereskedelmi célú légi fuvarozására vonatkozó tevékenységnek az LFG 102. §-ában megkövetelt engedélyek nélkül történő gyakorlását legalább 3630 euró összegű pénzbírsággal kell büntetni.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

12 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból következik, hogy 2008. január 22-én a Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen M. Neukirchingerrel szemben szabálysértési határozatot hozott, amelyben – meg nem fizetése esetén 181 napi szabadságvesztésre átváltoztatható – 3630 euró összegű pénzbírságot szabott ki.

13 Az érdekelttel szemben azt rótták fel, hogy 2007. június 19-én a Land Oberösterreich területén lévő Kallhamban található, Wies helységben elhelyezkedő mezőről felszállva hőlégballonnal végzett, fuvarozási engedély és működési engedély nélkül kereskedelmi célú légi utasszállítást végzett, és ez ellentétes az LFG 104. és azt követő §-aival, valamint az LFG 108. §-ával.

14 M. Neukirchinger, aki kereskedelmi célú, légi személy- és áruszállítási tevékenységre vonatkozó, Németországban kiállított működési engedély jogosultja, jogorvoslatot nyújtott be az említett közigazgatási határozat ellen a kérdést előterjesztő bíróság előtt különösen arra hivatkozva, hogy a szabad mozgás lehetővé teszi a légi fuvarozást végző, Németországban kiállított engedéllyel rendelkező vállalkozás számára, hogy Ausztriában folytassa tevékenységét.

15 Tekintettel arra, hogy M. Neukirchinger a szolgáltatás nyújtása alkalmával ideiglenesen másik tagállamba távozott, a kérdést előterjesztő bíróság szerint az alapügy tényállása eleve a szolgáltatásnyújtás szabadságához való jog körébe tartozik.

16 A kérdést előterjesztő bíróság arra is rámutat, hogy M. Neukirchinger részére a Land Oberösterreich Landeshauptmannja (kormányzója), amely elsőfokú légi közlekedési hatóságként eljárva az érintett tevékenységi kör tárgyában hatáskörrel rendelkezik, az LFG 9. § alapján a 2008. évben és Oberösterreich teljes területén érvényes általános felszállási engedélyt adott. Az ilyen engedély kiállítása egyébiránt egyben a M. Neukirchinger részére Németországban kiállított engedély érvényességének az említett hatóság által történő elismerését jelenti.

17 Mivel úgy vélte, hogy az előtte folyamatban lévő jogvita megoldásához az EK 49. cikk és azt követő cikkek értelmezése szükséges, az Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1. Úgy kell-e értelmezni az [EK] 49. és azt követő cikkeket, hogy azokkal ellentétes az olyan nemzeti jogszabály, amely a másik tagállamban, jelen esetben Németországban letelepedett és az e tagállam jogrendje szerint kiállított, kereskedelmi célú, hőlégballonnal végzett repülések lebonyolításhoz szükséges engedéllyel rendelkező személytől ausztriai hőlégballonutak lebonyolításához belföldi székhelyet vagy lakóhelyet követel meg ([az LFG] 106. §-a)?

2. Úgy kell-e értelmezni az [EK] 49. cikket és az azt követő cikkeket, hogy azokkal ellentétes az olyan nemzeti jogszabály, amelynek értelmében a másik tagállamban letelepedett és annak jogrendje szerint kiállított, kereskedelmi célú hőlégballonutak lebonyolításhoz szükséges engedéllyel rendelkező személynek hőlégballonnal végzett repülések valamely más tagállambeli lebonyolításához további engedélyt kell szereznie, amely kiadásának feltételei lényegében tartalmilag megegyeznek a származási országban már kiadott engedély kiadásának feltételeivel, azonban azzal a további feltétellel egészülnek ki, hogy a kérelmezőnek belföldi, a jelen ügyben ausztriai székhellyel vagy lakóhellyel is rendelkeznie kell?

3. Ellentétes-e az [LFG] 104. §-ával és 106. §-ával összefüggésben értelmezett 102. §-a az [EK] 49. cikkel, ha a Németországban letelepedett engedélyessel szemben az engedély szerinti tevékenységének gyakorlása miatt közigazgatási szankciókat alkalmaznak, és ezáltal a piacra jutását megakadályozzák, tekintettel arra, hogy az [LFG] 106. §-ának (1) bekezdése értelmében ilyen engedély és üzemeltetési engedély külön telephely és/vagy lakóhely létrehozása, valamint a

Németországban már lajstromba vett hőlégballon osztrák átlajstromozása nélkül nem szerezhető?"

18 A nagytanács 2010. április 21-i végzésével elrendelte a szóbeli szakasz újbóli megnyitását, és felkérte az Európai Unió Bírósága alapokmányának 23. cikke szerinti érdekelt feleket, hogy nyilatkozzanak abban a kérdésben, hogy az EK 51. cikk (1) bekezdésére tekintettel melyik az az elsődleges vagy másodlagos uniós jogi szabály, amely adott esetben a személyek hőlégballonon történő kereskedelmi fuvarozásából álló szolgáltatás szabad nyújtására alkalmazandó.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Előzetes megállapítások

19 Ahogyan azt a főtanácsnok indítványának 25–30. pontjában megjegyzi, az olyan szolgáltatás, mint az alapügybeli, a közlekedés, különösen az EK 80. cikk (2) bekezdésében említett légi közlekedés területére tartozik.

20 Az EK-Szerződés ellentétes rendelkezése hiányában ugyanis a légi közlekedésnek az említett rendelkezés szerint vett fogalmát úgy kell érteni, mint amely az olyan közlekedést is magában foglalja, amelyet a kérdést előterjesztő bíróság személyek hőlégballonon történő kereskedelmi fuvarozásának minősít. Ezenkívül, ahogyan azt a főtanácsnok indítványának 26. pontjában hangsúlyozza, a nemzetközi polgári légi közlekedésről szóló, 1944. december 7-én aláírt chicagói egyezmény szintén kiterjeszti hatályát a hőlégballonokra.

21 Jóllehet az EK 80. cikk (2) bekezdése alapján a tengeri és a légi közlekedés – amennyiben a közösségi jogalkotó eltérően nem rendelkezik – nem tartozik az EK-Szerződés harmadik részének a közösségi közlekedéspolitikáról szóló V. címében található szabályok hatálya alá, azokra a többi közlekedési móddal együtt továbbra is a Szerződés általános szabályai vonatkoznak (a 167/73. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 1974. április 4-én hozott ítélet [EBHT 1974., 359. o.] 32. pontja, valamint a 209/84. sz., Asjes és társai ügyben 1986. április 30-án hozott ítélet [EBHT 1986., 1425. o.] 45. pontja).

22 Mindazonáltal a szolgáltatásnyújtás szabadsága vonatkozásában az EK 51. cikk (1) bekezdése szerint az EK 49. cikk nem alkalmazható változatlan formában a légi közlekedésre (lásd ebben az értelemben a C-49/89. sz. Corsica Ferries (France) ügyben 1989. december 13-án hozott ítélet [EBHT 1989., 4441. o.] 10. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot, valamint a C-467/98. sz., Bizottság kontra Dánia, „nyitott égbolt"-ügyben 2002. november 5-én hozott ítélet [EBHT 2002., I-9519. o.] 123. pontját).

23 Az olyan kereskedelmi célú, hőlégballonnal végzett légi utasszállítás kapcsán, mint az alapügybeli, meg kell jegyezni, hogy a közösségi jogalkotó több olyan, az EK 80. cikk (2) bekezdése alapján elfogadott intézkedést hozott, amelyek – ahogyan azt az Európai Bizottság megjegyzi –a légi közlekedés e formáját érinthetik. Ez vonatkozik az alapeljárás tényállásának megvalósulása időpontjában a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. július 15-i 1592/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (HL L 240., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 7. kötet, 30. o.) valamint a 2006. december 20-i 1900/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 377., 176. o.).módosított, a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló, 1991. december 16-i 3922/91/EGK tanácsi rendeletre (HL L 373., 4. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 348. o.).

24 Ami közelebbről a légi fuvarozók engedélyeit illeti, az EGK-Szerződés 84. cikkének (2) bekezdését (később az EK-Szerződés 84. cikkének (2) bekezdése, mely utóbbi, módosítást követően az EK 80. cikk (2) bekezdése) a 2407/92 rendelet elfogadásával hajtották végre, amely az alapügy tényállásának idején alkalmazandó volt.

25 Kétségtelen, hogy a 2407/92 rendelet 1. cikkének (2) bekezdése alapján a Tanács kizárta az említett rendelet hatálya alól a légi fuvarozók engedélyeit, különösen ha a légi utasszállítást motor nélküli, tehát a hőlégballonokat is magukban foglaló légi járművekkel végzik. Az ilyen jellegű fuvarozást illetően a Tanács kifejezetten pontosította az említett rendelkezésben, hogy arra a működési engedély tekintetében kizárólag nemzeti jogszabályokat, az üzemben tartási engedély vonatkozásában pedig a nemzeti és az uniós jogot kell alkalmazni.

26 Ahogyan azonban a 2407/92 rendelet első két preambulumbekezdéséből következik, a Tanács által az említett rendelet elfogadásával követett cél az volt, hogy 1992. december 31-ig megalkossa a légi közlekedési politikát a belső piac fokozatos létrehozása érdekében, mely utóbbi olyan, belső határok nélküli térség, amelyben az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgása biztosítva van. A Közösségnek a belső piac ezen időpontig történő – a közlekedés területére is kiterjedő – létrehozására vonatkozó kötelezettségét az EGK-Szerződés 8A. cikke (később módosítást követően az EK-Szerződés 7A. cikke, amely módosítást követően az EK 14. cikk) írta elő.

27 Márpedig e széles körű célkitűzés magától értetődően az olyan kereskedelmi célú, hőlégballonnal végzett légi utasszállításra is kiterjed, mint amelyről az alapügyben szó van.

28 Következésképpen, jóllehet a 2407/92 rendelet 1. cikkének (2) bekezdésében szereplő kizárást nyilvánvalóan indokolja az a körülmény, hogy a légi közlekedési ágazat sajátosságai nem igazolják, hogy az olyan kereskedelmi célú, hőlégballonnal végzett légi utasszállításra, mint az alapügybeli, az említett rendeletben szereplő szabályokat kelljen alkalmazni, ebből nem következik, hogy e kizárással a közösségi jogalkotó szándéka arra irányult, hogy e közlekedési módot teljes mértékben kivegye a Szerződés hatálya alól.

29 A fentiek összességéből következik, hogy az olyan kereskedelmi célú, hőlégballonnal végzett légi utasszállításra, mint az alapügybeli, az EK-Szerződés hatálya alá tartozik, arra tehát az utóbbi valamely általános szabálya, például az EK 12. cikk is alkalmazandó.

30 Következésképpen annak érdekében, hogy a kérdést előterjesztő bíróság részére hasznos választ lehessen adni, az előterjesztett kérdéseket az állampolgárságon alapuló hátrányos megkülönböztetés tilalmának alapelvét kimondó EK 12. cikk szempontjából kell megvizsgálni (lásd különösen a C-40/05. sz. Lyyski-ügyben 2007. január 11-én hozott ítélet [EBHT 2007., I-99. o.] 33. pontját és a C-222/07. sz. UTECA-ügyben 2009. március 5-én hozott ítélet [EBHT 2009., I-1407. o.] 37. pontját).

Az 1–3. kérdésről

31 A kérdést előterjesztő bíróság 1–3. kérdésével – amelyeket indokolt együtt vizsgálni – lényegében azt kérdezi, hogy ellentétes-e az EK 12. cikkel az olyan tagállami szabályozás, mint amelyről az alapügyben is szó van, amely a kereskedelmi célú, hőlégballonnal végzett repülések e tagállamban történő szervezése érdekében és e szabályozás be nem tartása esetére közigazgatási szankciók terhe mellett

– a más tagállamban lakó vagy letelepedett, e másik tagállamban kereskedelmi célú, hőlégballonnal végzett repülések szervezésére vonatkozó engedéllyel rendelkező személytől megköveteli, hogy az első tagállamban lakóhellyel vagy székhellyel rendelkezzen, és

– ugyanezen személyt arra kötelezi, hogy új engedély kiállítását kérelmezze anélkül, hogy kellően figyelembe vennék azon körülményt, hogy a kiállítási feltételek lényegében azonosak a második tagállamban részére már korábban kiállított engedély feltételeivel.

32 Ezzel kapcsolatban az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a letelepedés szabadsága tekintetében az állampolgárokkal és nem állampolgárokkal szembeni egyenlő bánásmódra vonatkozó szabályok nemcsak a nyilvánvalóan az állampolgárság vagy a társaság székhelye alapján történő hátrányos megkülönböztetést tiltják, hanem a hátrányos megkülönböztetés minden olyan rejtett formáját is, amely a megkülönböztetés egyéb feltételeit alkalmazva ténylegesen ugyanarra az eredményre vezet (a C-115/08. sz. ČEZ-ügyben 2009. október 27-én hozott ítélet [EBHT 2009., I-10265. o.] 92. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

33 Először is amennyiben az olyan tagállami szabályozás, mint amelyről az alapügyben szó van, e tagállamban található lakóhely vagy székhely fennállását követeli meg ahhoz, hogy e tagállamban kereskedelmi célú, hőlégballonnal végzett repüléseket lehessen szervezni, az olyan megkülönböztetési kritériumot állít fel, amely a természetes személyek esetében azok lakóhelyén, társaságok esetében pedig azok székhelyén alapul.

34 Egyrészről a lakóhely alapján történő megkülönböztetés kritériumát illetően elmondható, hogy az valójában az állampolgárságon alapuló hátrányos megkülönböztetéssel azonos eredményre vezet, mivel azzal a kockázattal jár, hogy főként a más tagállamok állampolgárainak kárára alkalmazzák, mivelhogy a belföldi lakóhellyel nem rendelkezők leggyakrabban külföldi állampolgárok (lásd ebben az értelemben különösen a fent hivatkozott C-224/97. sz. Ciola-ügyben 1999. április 29-én hozott ítélet [EBHT 1999., I-2517. o.] 14. pontját; a C-388/01. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2003. január 16-án hozott ítélet [EBHT 2003., I-721.o.] 14. pontját, és a C-209/03. sz. Bidar-ügyben 2005. március 15-én hozott ítélet [EBHT 2005., I-2119. o.] 53. pontját).

35 Az ilyen eltérő bánásmód csak akkor igazolható, ha objektív, az érintett személyek állampolgárságától független megfontolásokon alapul, és arányos a nemzeti jogszabályokban meghatározott jogszerű célokkal (a fent hivatkozott Bidar-ügyben hozott ítélet 54. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

36 A Bíróság elé terjesztett iratokból azonban nem derül ki, hogy az alapügyben szóban forgó szabályozás kapcsán létezne ilyen igazolás.

37 Másrészről a székhely elhelyezkedésén alapuló megkülönböztetési kritérium főszabály szerint állampolgárságon alapuló hátrányos megkülönböztetést valósít meg, ahogyan az a jelen ítélet 32. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatból is következik.

38 Másodszor az olyan tagállami szabályozás, mint amelyről az alapügyben szó van, a másik tagállamban lakóhellyel vagy székhellyel rendelkező azon személyt, aki e másik tagállamban kereskedelmi célú, hőlégballonnal végzett repülések szervezésére vonatkozó engedély jogosultja, arra kötelezi, hogy az első tagállamban új engedély kiállítását kérelmezze anélkül, hogy kellően figyelembe vennék azon körülményt, hogy a kiállítási feltételek lényegében azonosak a második tagállamban részére már korábban kiállított engedély feltételeivel. Ezáltal az említett szabályozás olyan megkülönböztetési kritériumot vezet be, amely valójában az állampolgárságon alapuló kritériuméval azonos eredményre vezet.

39 Azzal ugyanis, hogy elutasítja a másik tagállamban kiállított engedély figyelembevételét, az ilyen szabályozás az érintett személy részére – amennyiben a kereskedelmi célú, hőlégballonnal végzett repüléseket kíván szervezni az első tagállam területén – előírja annak kötelezettségét, hogy másodszor is megtegye az engedély megszerzéséhez szükséges valamennyi intézkedést. Márpedig az említett tagállam által létrehozott kötelezettség gyakorlatilag főként a más tagállamok állampolgárait vagy a más tagállamokban székhellyel rendelkező társaságokat érinti.

40 Az osztrák kormány arra hivatkozik, hogy az osztrák kormány által kiállított engedély megszerzésére vonatkozó kötelezettséget a fuvarozott személyek életének és

egészségének védelméhez kapcsolódó érdek, valamint a légi közlekedés biztonságának érdeke igazolja. Egyébiránt vitatja a kérdést előterjesztő bíróság által tett azon megállapítást, amely szerint egyrészről az M. Neukirchinger részére Németországban adott engedély kiállításának feltételei, másrészről pedig az Ausztriában megkövetelt feltételek lényegében azonosak.

41 E vitatás kapcsán emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróságnak az a feladata, hogy az uniós bíróságok és a nemzeti bíróságok közötti hatáskörmegosztás keretében úgy vegye figyelembe azon ténybeli és jogszabályi környezetet, amelybe az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés illeszkedik, ahogyan az az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban meghatározásra került (a C-475/99. sz. Ambulanz Glöckner ügyben 2001. október 25-én hozott ítélet [EBHT 2001., I-8089. o.] 10. pontja és a C-153/02. sz. Neri-ügyben 2003. november 13-án hozott ítélet [EBHT 2003., I-13555. o.] 35. pontja. A bíróságnak nem kötelessége, hogy egy olyan értékelésről határozzon, mint amelyet a kérdést előterjesztő bíróság elvégzett a két érintett tagállamnak az alapügyben szóban forgó engedélyek kiadásának feltételeiről szóló szabályozása közötti hasonlóságra vonatkozóan.

42 Az osztrák kormány által hivatkozott érdekek védelmét illetően elmondható, hogy azok tagadhatatlanul jogos célnak tekinthetők. Mindazonáltal az a körülmény, hogy valamely tagállam egy olyan személyt, mint M. Neukirchinger arra kötelez, hogy új engedély kiadását kérelmezze anélkül, hogy kellően figyelembe venné azt a tényt, hogy a kérelem kiadásának feltételei lényegében megegyeznek a más tagállamban részére már kiadott engedély kiadásának feltételeivel, – ahogyan arra a lengyel kormány és a Bizottság joggal rámutat – nem arányos a követett jogos célokkal. Mivel ugyanis az alapügyben szóban forgó fuvarozási engedély kiadásának feltételei a két tagállamban lényegében azonosak, úgy kell tekinteni, hogy az osztrák kormány által hivatkozott érdekeket az első engedély németországi kiadása alkalmával már figyelembe vették.

43 A fentiekből következik, hogy az olyan szabályozás, mint amelyről az alapügyben szó van, valójában állampolgárságon alapuló hátrányos megkülönböztetésnek minősül, amelyet az említett szabályozás megsértése esetén alkalmazott közigazgatási szankciók fokoznak.

44 Következésképpen az előterjesztett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy az EK 12. cikkel ellentétes az olyan tagállami szabályozás, mint az alapügybeli, amely a hőlégballonnal végzett repülések e tagállamban történő szervezéséhez, és e szabályozás be nem tartása esetén adminisztratív szankciók terhe mellett

– előírja a más tagállamban lakóhellyel rendelkező vagy ott letelepedett olyan személy számára, aki e másik tagállamban kereskedelmi célú, hőlégballonnal végzett repülések szervezésére vonatkozó engedély jogosultja, hogy az első tagállamban lakóhellyel vagy társasági székhellyel rendelkezzen, és

– ugyanezen személyt arra kötelezi, hogy új engedély kiállítását kérelmezze anélkül, hogy kellően figyelembe vennék azon körülményt, hogy a kiállítási feltételek lényegében azonosak a második tagállamban részére már korábban kiállított engedély feltételeivel.

A költségekről

45 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nagytanács) a következőképpen határozott:

Az EK 12. cikkel ellentétes az olyan tagállami szabályozás, mint az alapügybeli, amely a hőlégballonnal végzett repülések e tagállamban történő szervezéséhez, és e szabályozás be nem tartása esetén adminisztratív szankciók terhe mellett

– **előírja a más tagállamban lakóhellyel rendelkező vagy ott letelepedett olyan személy számára, aki e másik tagállamban kereskedelmi célú, hőlégballonnal végzett repülések szervezésére vonatkozó engedély jogosultja, hogy az első tagállamban lakóhellyel vagy társasági székhellyel rendelkezzen, és**

– **ugyanezen személyt arra kötelezi, hogy új engedély kiállítását kérelmezze anélkül, hogy kellően figyelembe vennék azon körülményt, hogy a kiállítási feltételek lényegében azonosak a második tagállamban részére már korábban kiállított engedély feltételeivel.**

Aláírások