SODBA SODIŠČA (veliki senat)

z dne 25. januarja 2011 *

V zadevi C-382/08,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 234 ES, ki ga je vložilo Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich (Avstrija) z odločbo z dne 19. avgusta 2008, ki je prispela na Sodišče 25. avgusta 2008, v postopku

Michael Neukirchinger

proti

Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen,

SODIŠČE (veliki senat),

v sestavi V. Skouris, predsednik, A. Tizzano, J. N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J.-C. Bonichot, D. Šváby, predsedniki senatov, A. Rosas, U. Lõhmus, E. Levits, L. Bay Larsen (poročevalec), sodniki, in M. Berger, sodnica,

* Jezik postopka: nemščina.

generalni pravobranilec: P. Mengozzi,
sodni tajnik: B. Fülöp, administrator,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 15. junija 2010,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za M. Neukirchingerja on sam,

– za avstrijsko vlado C. Pesendorfer in G. Eberhard, zastopnika,

– za poljsko vlado M. Dowgielewicz in M. Szpunar, zastopnika,

– za Evropsko komisijo E. Traversa in B.-R. Killmann, zastopnika,

– za Nadzorni organ EFTE X. Lewis, zastopnik,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 7. septembra 2010

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 49 ES in naslednjih.

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med M. Neukirchingerjem in Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen (uprava kantona Grieskirchen) glede odločbe te uprave, s katero je bila tožeči stranki v postopku v glavni stvari naložena upravna globa zaradi nespoštovanja predpisov o opravljanju poletov z balonom.

Pravni okvir

Ureditev Unije

3 V prvih treh uvodnih izjavah Uredbe Sveta (EGS) št. 2407/92 z dne 23. julija 1992 o licenciranju letalskih prevoznikov (UL L 240, str. 1) je navedeno:

„[…] pomembno [je], da se vzpostavi politika zračnega prometa za notranji trg v obdobju, ki se izteče 31. decembra 1992, kot je določeno v členu 8(a) Pogodbe;

[…] notranji trg zajema območje brez notranjih meja, v katerem so zagotovljeni prost pretok blaga, ljudi, storitev in kapitala;

[…] pri uporabi načela o svobodi zagotavljanja storitev v sektorju zračnega prometa [je treba] upoštevati posebne značilnosti tega sektorja“.

4 Člen 1 Uredbe št. 2407/92 določa:

„1. Ta uredba se nanaša na zahteve za izdajanje in podaljšanje operativnih licenc, ki jih države članice izdajajo letalskim prevoznikom[,] ustanovljenim v Skupnosti.

2. Ta uredba se ne uporablja za zračne prevoze potnikov, pošte in/ali tovora z zrakoplovi brez motorja in/ali ultralahkimi zrakoplovi z motorjem, niti za lokalne prevoze, ki ne vključujejo prevoza med različnimi letališči. Za takšne prevoze se uporablja nacionalna zakonodaja o operativnih licencah, če obstaja, ter zakonodaja Skupnosti in nacionalna zakonodaja, ki se nanaša na spričevalo letalskega prevoznika (AOC).“

5 Uredba št. 2407/92 je bila razveljavljena z Uredbo (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (prenovitev) (UL L 293, str. 3). Ta uredba je v skladu s členom 28,

naslovljenim „Začetek veljavnosti“, začela veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*, objavljena pa je bila 31. oktobra 2008.

Nacionalna ureditev

6 Člen 11(1) zakona o zračnem prevozu z dne 2. decembra 1957 (Luftfahrtgesetz, BGBl. 253/1957), kakor je bil spremenjen z zakonom, objavljenim 26. junija 2008 (BGBl. I, 83/2008 (v nadaljevanju: LFG)) določa:

„Zrakoplovi so vozila za prevoz oseb ali predmetov po zraku brez mehaničnega stika s tlemi, ki so bodisi težja od zraka (na primer: letala, jadralna letala, motorna padala ali zmaji, ornitopterji, helikopterji, avtožiri in padala) bodisi lažja od zraka (na primer: zračne ladje in baloni).“

7 Člen 102(1) LFG določa:

„Podjetja, ki želijo z zrakoplovi brez motorja ali ultralahkimi zrakoplovi z motorjem v komercialnem zračnem prometu prevažati potnike, pošto in/ali tovor oziroma zgolj opravljati krožne polete, ki ne vključujejo prevoza med različnimi letališči, morajo pri zveznem ministrstvu za promet, inovacije in tehnologijo ali pri organu, ki so mu bile

na podlagi člena 140b podeljene pristojnosti, zaprositi za dovoljenje za prevoz v smislu člena 104 in naslednjih ter dovoljenje za operativno licenco v smislu člena 108.“

8 Člen 104 LFG določa:

„1. Iz prošnje za izdajo dovoljenja za prevoz mora biti prepričljivo razvidna razpoložljivost finančnih sredstev za ustanovitev in obratovanje podjetja.

2. V prošnji morajo biti navedeni tudi:

a) priimek in ime (firma), prebivališče (sedež) in kraj obratovanja podjetja,

b) priimek, prebivališče in državljanstvo zastopnikov podjetja,

c) predvidene dejavnosti, na primer: krožni poleti,

d) […]

e) predviden zračni prostor, tj. ozemlje, na katerem podjetje opravlja dejavnost,

f) število in vrsta predvidenih zrakoplovov,

g) predvidena organizacija obratovanja podjetja.

[…]“

9 Člen 106 LFG določa:

„1. Dovoljenje za prevoz se izda:

a) če je prosilec državljan ene od pogodbenic Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru [z dne 2. maja 1992 (UL 1994, L 1, str. 1)], prebiva v Avstriji ter je zanesljiv in ustrezno usposobljen,

b) če je zagotovljena varnost delovanja in je ugotovljena finančna sposobnost podjetja ter

c) če so bila sklenjena zavarovanja iz člena 164 ali iz Uredbe (ES) št. 785/2004.

2. Če podjetnik ni fizična oseba, mora imeti podjetje sedež v Avstriji, njegov osnovni kapital pa mora biti v večinski lasti državljanov ene od pogodbenic Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru.“

10 Člen 108 LFG določa:

„1. Obratovanje podjetja za zračni prevoz je dovoljeno le na podlagi licence, ki jo na predlog imetnika dovoljenja za prevoz izda zvezno ministrstvo za promet, inovacije in tehnologijo ali organ, ki so mu bile podeljene pristojnosti v smislu člena 140b (operativna licenca).

2. Obratovanje mora biti dovoljeno, kadar so izpolnjeni pogoji, določeni v dovoljenju za prevoz, in je zagotovljena varnost v prometu. Licenca mora biti izdana pisno, sicer je nična."

11 V skladu s členom 169(1), četrti pododstavek, LFG se opravljanje komercialnega zračnega prevoza potnikov brez licence in dovoljenja, ki sta predvidena v členu 102 navedenega zakona, kaznuje z denarno kaznijo vsaj 3630 EUR.

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

12 Iz predložitvene odločbe je razvidno, da je Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen z upravnokazensko odločbo z dne 22. januarja 2008 M. Neukirchingerju naložilo globo 3630 EUR oziroma 181 dni nadomestne zaporne kazni, če globe ne bi bilo mogoče izterjati.

13 M. Neukirchingerju se je očitalo, da je 19. junija 2007 s travnika v kraju Wies v Kallhamu v deželi Oberösterreich v nasprotju z določbami iz členov 104 in naslednjih ter 108 LFG opravil komercialni zračni prevoz potnikov z balonom na topli zrak brez ustreznih dovoljenja za prevoz in operativne licence.

14 M. Neukirchinger, ki je imetnik operativne licence za komercialni zračni prevoz potnikov in tovora z balonom, izdane v Nemčiji, je pri predložitvenem sodišču vložil tožbo zoper to upravno odločbo, v kateri je med drugim trdil, da prosti pretok organizatorju poletov, ki je imetnik licence v Nemčiji, omogoča opravljanje dejavnosti v Avstriji.

15 Glede na to, da je bil M. Neukirchinger pri opravljanju storitve začasno v drugi državi članici, dejansko stanje postopka v glavni stvari po mnenju predložitvenega sodišča *a priori* spada v okvir svobode opravljanja storitev.

16 Predložitveno sodišče ugotavlja tudi, da je M. Neukirchingerju Landeshauptmann (guverner) dežele Oberösterreich kot letalski organ s prvostopenjsko pristojnostjo na področju zadevnih dejavnosti za leto 2008 izdal splošno dovoljenje za vzletanje v smislu člena 9 LFG, veljavno za vse ozemlje navedene dežele. Izdaja takega dovoljenja poleg tega pomeni, da ta organ priznava veljavnost licence, ki je bila M. Neukirchingerju izdana v Nemčiji.

17 Ker je Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich menilo, da je za rešitev spora, o katerem odloča, nujna razlaga člena 49 ES in naslednjih, je prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali je treba člen 49 [ES] in naslednje razlagati tako, da nasprotujejo nacionalnemu predpisu, v skladu s katerim mora za opravljanje komercialnih poletov z balonom v Avstriji imeti oseba, ki ima sedež v drugi državi članici, in sicer v Nemčiji, in ki ima v tej drugi državi članici dovoljenje za opravljanje komercialnih poletov z balonom, izdano v skladu s pravnim redom te države članice, sedež ali prebivališče v Avstriji (člen 106 [LFG])?

2. Ali je treba člen 49 [ES] in naslednje razlagati tako, da nasprotujejo nacionalnemu predpisu, v skladu s katerim mora imetnik dovoljenja za opravljanje komercialnih letov z balonom, ki ima sedež v drugi državi članici od tiste, v kateri velja zadevno pravilo, in ki mu je bilo dovoljenje izdano v skladu s pravnim redom države članice, v kateri ima sedež, za opravljanje te dejavnosti v drugi državi članici pridobiti novo dovoljenje, ki se izda pod pogoji, ki so vsebinsko enaki tem, na podlagi katerih mu je bilo dovoljenje izdano v državi izvora, in imeti poleg tega prebivališče ali sedež na ozemlju države, v kateri opravlja polete, v tem primeru v Avstriji?

3. Ali so določbe člena 102 v povezavi s členoma 104 in 106 [LFG] v nasprotju s členom 49 [ES], če se imetniku dovoljenja, ki ima sedež v Nemčiji, zaradi opravljanja dejavnosti, za katero ima dovoljenje, v Avstriji naloži upravna sankcija in se mu s tem preprečuje dostop do trga, ter če v skladu s členom 106(1) [LFG] takega dovoljenja oziroma operativne licence ni mogoče pridobiti, če se prej ne ustanovi

ločena podružnica in/ali prijavi prebivališče in v Avstriji znova registrira balon na topli zrak, ki je bil prej že registriran v Nemčiji?“

18 Ustni postopek se je ponovno začel s sklepom z dne 21. aprila 2010 in zadevne stranke iz člena 23 Statuta Sodišča so bile pozvane, naj izrazijo stališča glede vprašanja, katero pravilo primarnega ali sekundarnega prava Unije bi se ob upoštevanju člena 51(1) ES lahko, če bi bilo treba, uporabljalo za svobodo opravljanja storitve komercialnega zračnega prevoza potnikov z balonom na topli zrak.

Vprašanja za predhodno odločanje

Uvodne ugotovitve

19 Kot ugotavlja generalni pravobranilec v točkah od 25 do 30 sklepnih predlogov, spada storitev, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, na področje prevoza in, natančneje, zračnega prometa iz člena 80(2) ES.

20 Če ni drugače določeno v Pogodbi ES, je namreč treba pojem zračnega prometa v smislu navedene določbe razlagati tako, da zajema tudi prevoz, ki ga predložitveno sodišče opredeljuje kot komercialni zračni prevoz potnikov z balonom na topli zrak. Kot poudarja generalni pravobranilec v točki 26 sklepnih predlogov, tudi Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu, podpisana v Čikagu 7. decembra 1944, balone na topli zrak vključuje v svoje področje uporabe.

21 Čeprav je v skladu s členom 80(2) ES pomorski in zračni promet, vse dokler zakonodajalec Skupnosti ne odloči drugače, izvzet iz pravil iz naslova V tretjega dela Pogodbe o skupni politiki v zvezi s prevozom, pa zanj iz istih razlogov kot za druge načine prevoza veljajo splošna pravila Pogodbe (sodbi z dne 4. aprila 1974 v zadevi Komisija proti Franciji, 167/73, Recueil, str. 359, točka 32, in z dne 30. aprila 1986 v združenih zadevah Asjes in drugi, od 209/84 do 213/84, Recueil, str. 1425, točka 45).

22 Toda glede na svobodo opravljanja storitev se člen 49 ES kot tak v skladu s členom 51(1) ES ne uporablja na področju zračnega prometa (glej v tem smislu sodbi z dne 13. decembra 1989 v zadevi Corsica Ferries (Francija), C-49/89, Recueil, str. 4441, točka 10 in navedena sodna praksa, in z dne 5. novembra 2002 v zadevi Komisija proti Danski, imenovano „Odprto nebo", C-467/98, Recueil, str. I-9519, točka 123).

23 Opozoriti je treba, da je zakonodajalec Skupnosti glede komercialnega zračnega prevoza potnikov z balonom na topli zrak, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, na podlagi člena 80(2) ES sprejel več ukrepov, ki – kot ugotavlja Evropska komisija – utegnejo zadevati to obliko zračnega prevoza. To v času dejanskega stanja spora o glavni stvari velja za Uredbo Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 1592/2002 z dne 15. julija 2002 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu (UL L 240, str. 1) ter za Uredbo Sveta (EGS) št. 3922/91 z dne 16. decembra 1991 o uskladitvi tehničnih predpisov in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva (UL L 373, str. 4), spremenjeno z Uredbo (ES) št. 1900/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 (UL L 377, str. 176).

24 Glede, natančneje, licenciranja zračnih prevoznikov je bil člen 84(2) Pogodbe EGS (postal člen 84(2) Pogodbe ES, ki je po spremembi postal člen 80(2) ES) izveden s sprejetjem Uredbe št. 2407/92, ki je veljala v času dejanskega stanja postopka v glavni stvari.

25 Ni dvoma, da je Svet na podlagi člena 1(2) Uredbe št. 2407/92 s področja uporabe navedene uredbe izvzel licenciranje zračnih prevoznikov, zlasti če se zračni prevoz potnikov opravlja z zrakoplovi brez motorja, ki tako vključujejo balone na topli zrak. Glede takega prevoza je Svet v navedeni določbi izrecno pojasnil, da se za operativne licence uporablja zgolj nacionalna zakonodaja, za spričevalo letalskega prevoznika pa se uporabljata zakonodaja Unije in nacionalna zakonodaja.

26 Toda kot je razvidno iz prvih dveh uvodnih izjav Uredbe št. 2407/92, je bil cilj Sveta pri sprejetju navedene uredbe do 31. decembra 1992 vzpostaviti politiko zračnega prometa za postopno uvedbo notranjega trga, ki zajema prostor brez notranjih meja, v katerem je zagotovljen prosti pretok blaga, oseb in kapitala. Obveznost Skupnosti, da do takrat uvede notranji trg tudi na področju prevoza, je bila določena v členu 8a Pogodbe EGP (po spremembi postal člen 7a Pogodbe, ki je po spremembi postal člen 14 ES).

27 Ta široki cilj pa *a priori* vključuje tudi komercialni zračni prevoz potnikov z balonom na topli zrak, kakršen je ta v postopku v glavni stvari.

28 Čeprav je torej izvzetje, določeno v členu 1(2) Uredbe št. 2407/92, očitno mogoče pojasniti z dejstvom, da posebnosti sektorja zračnega prevoza ne upravičujejo tega, da bi za komercialni zračni prevoz potnikov z balonom na topli zrak, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, veljala pravila iz navedene uredbe, pa to ne pomeni, da je nameraval zakonodajalec Skupnosti s tem izvzetjem tak način prevoza popolnoma izključiti s področja uporabe Pogodbe.

29 Iz vsega navedenega je razvidno, da komercialni zračni prevoz potnikov z balonom na topli zrak, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, spada na področje uporabe Pogodbe ES in torej zanj velja splošno pravilo iz te pogodbe, kot je člen 12 ES.

30 Da bi se predložitvenemu sodišču dal koristen odgovor, je zato treba predložena vprašanja obravnavati z vidika člena 12 ES, ki določa splošno načelo prepovedi diskriminacije na podlagi državljanstva (glej zlasti sodbi z dne 11. januarja 2007 v zadevi Lyyski, C-40/05, ZOdl., str. I-99, točka 33, in z dne 5. marca 2009 v zadevi UTECA, C-222/07, ZOdl., str. I-1407, točka 37).

Prvo, drugo in tretje vprašanje

31 S prvim, drugim in tretjim vprašanjem, ki jih je treba obravnavati skupaj, predložitveno sodišče v bistvu sprašuje, ali člen 12 ES nasprotuje ureditvi države članice, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, ki za opravljanje poletov z balonom v tej državi članici pod grožnjo upravnih sankcij, če se ta ureditev ne spoštuje,

– „zahteva, da ima oseba s prebivališčem ali sedežem v drugi državi članici, ki ima v tej drugi državi članici dovoljenje za opravljanje komercialnih poletov z balonom, prebivališče ali sedež v prvi državi članici, in

– tej osebi nalaga, naj pridobi novo dovoljenje, ne da bi se ustrezno upoštevalo to, da so pogoji za izdajo tega dovoljenja vsebinsko enaki tistim, na podlagi katerih ji je bilo že izdano dovoljenje v drugi državi članici."

32 V zvezi s tem je iz ustaljene sodne prakse razvidno, da pravila enakega obravnavanja državljanov in nedržavljanov ne prepovedujejo le očitne diskriminacije, ki temelji na državljanstvu oziroma sedežu, kar zadeva družbe, ampak tudi vse prikrite oblike diskriminacije, ki imajo z uporabo drugih meril razlikovanja enake posledice (sodba z dne 27. oktobra 2009 v zadevi ČEZ, C-115/08, ZOdl., str. I-10265, točka 92 in navedena sodna praksa).

33 Na prvem mestu, v delu, v katerem ureditev države članice, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, za opravljanje komercialnih poletov z balonom v državi članici zahteva obstoj prebivališča ali sedeža v tej državi članici, ta ureditev uvaja merilo razlikovanja, ki za fizične osebe temelji na kraju njihovega prebivališča, za družbe pa na kraju njihovega sedeža.

34 Prvič, merilo razlikovanja, ki temelji na prebivališču, ima dejansko enake posledice kot diskriminacija na podlagi državljanstva, saj škoduje predvsem državljanom drugih držav članic, ker osebe, ki nimajo prebivališča na nacionalnem ozemlju, najpogosteje niso državljani te države (glej v tem smislu zlasti sodbe z dne 29. aprila 1999 v zadevi Ciola, C-224/97, Recueil, str. I-2517, točka 14; z dne 16. januarja 2003 v zadevi Komisija proti Italiji, C-388/01, Recueil, str. I-721, točka 14, in z dne 15. marca 2005 v zadevi Bidar, C-209/03, ZOdl., str. I-2119, točka 53).

35 Tako različno obravnavanje je utemeljeno le, če temelji na objektivnih ugotovitvah, ki niso odvisne od državljanstva zadevnih oseb, in je sorazmerno glede na legitimen cilj nacionalnega prava (zgoraj navedena sodba Bidar, točka 54 in navedena sodna praksa).

36 Vendar iz spisa, predloženega Sodišču, ni razvidno, da bi za ureditev, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, obstajala taka utemeljitev.

37 Drugič, merilo razlikovanja, ki temelji na kraju sedeža, načeloma pomeni diskriminacijo na podlagi državljanstva, kot je razvidno iz sodne prakse, navedene v točki 32 te sodbe.

38 Na drugem mestu, ureditev države članice, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, osebo s prebivališčem ali sedežem v drugi državi članici, ki ima v tej drugi državi članici dovoljenje za opravljanje komercialnih poletov z balonom, zavezuje, da v prvi državi članici pridobi novo dovoljenje, ne da bi se ustrezno upoštevalo to, da so pogoji za izdajo tega dovoljenja vsebinsko enaki tistim, na podlagi katerih ji je bilo že izdano dovoljenje v drugi državi članici. Taka ureditev tako uvaja merilo razlikovanja, ki ima dejansko enake posledice kot merilo, ki temelji na državljanstvu.

39 Taka ureditev namreč z neupoštevanjem dovoljenja, izdanega v drugi državi članici, zadevni osebi – če ta želi opravljati komercialne polete z balonom na ozemlju prve države članice – nalaga obveznost, da znova opravi vse potrebno za pridobitev dovoljenja. Toda obveznost, ki jo nalaga ta država, v praksi zadeva državljane drugih držav članic ali družbe s sedežem v drugih državah članicah.

40 Avstrijska vlada trdi, da je obveznost pridobitve dovoljenja, ki ga izdajo avstrijski organi, upravičena z interesi varovanja življenja in zdravja potnikov ter varnosti zračnega

prometa. Poleg tega zavrača ugotovitev predložitvenega sodišča, da so pogoji za izdajo dovoljenja, izdanega M. Neukirchingerju v Nemčiji, in pogoji, ki se zahtevajo v Avstriji, v bistvu enaki.

41 V zvezi s to ugotovitvijo je treba opozoriti, da je naloga Sodišča, da v okviru razdelitve pristojnosti med sodišči Unije in nacionalnimi sodišči upošteva dejansko stanje in pravni okvir, znotraj katerih je postavljeno vprašanje za predhodno odločanje, kot je oblikovano v predložitveni odločbi (sodbi z dne 25. oktobra 2001 v zadevi Ambulanz Glöckner, C-475/99, Recueil, str. I-8089, točka 10, in z dne 13. novembra 2003 v zadevi Neri, C-153/02, Recueil, str. I-13555, točka 35). Sodišče torej ni pristojno za odločanje o presoji, kakršna je presoja predložitvenega sodišča o podobnosti ureditve zadevnih držav članic glede pogojev izdaje zadevnih dovoljenja in licence iz postopka v glavni stvari.

42 Glede varstva interesov, na katere se sklicuje avstrijska vlada, ni dvoma, da so ti interesi legitimni cilji. Toda kot pravilno ugotavljata poljska vlada in Komisija, to, da država članica osebi, kot je M. Neukirchinger, nalaga, naj pridobi novo dovoljenje, ne da bi se ustrezno upoštevalo to, da so pogoji za izdajo tega dovoljenja vsebinsko enaki tistim, na podlagi katerih ji je bilo že izdano dovoljenje v drugi državi članici, ni sorazmerno s sledenimi legitimnimi cilji. Ker so namreč pogoji za izdajo dovoljenj za prevoz v obeh državah vsebinsko enaki, je treba ugotoviti, da so bili interesi, na katere se sklicuje avstrijska vlada, že upoštevani pri izdaji prvega dovoljenja v Nemčiji.

43 Iz navedenega je razvidno, da ureditev, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, dejansko pomeni diskriminacijo na podlagi državljanstva, okrepljeno z upravnimi sankcijami, ki se naložijo ob nespoštovanju take ureditve.

44 Na predložena vprašanja je zato treba odgovoriti, da člen 12 ES nasprotuje ureditvi države članice, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, ki za opravljanje poletov z balonom v tej državi članici pod grožnjo upravnih sankcij, če se ta ureditev ne spoštuje,

– „zahteva, da ima oseba s prebivališčem ali sedežem v drugi državi članici, ki ima v tej drugi državi članici dovoljenje za opravljanje komercialnih poletov z balonom, prebivališče ali sedež v prvi državi članici, in

– tej osebi nalaga, naj pridobi novo dovoljenje, ne da bi se ustrezno upoštevalo to, da so pogoji za izdajo tega dovoljenja vsebinsko enaki tistim, na podlagi katerih ji je bilo že izdano dovoljenje v drugi državi članici."

Stroški

45 Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (veliki senat) razsodilo:

Člen 12 ES nasprotuje ureditvi države članice, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, ki za opravljanje poletov z balonom v tej državi članici pod grožnjo upravnih sankcij, če se ta ureditev ne spoštuje,

– **zahteva, da ima oseba s prebivališčem ali sedežem v drugi državi članici, ki ima v tej drugi državi članici dovoljenje za opravljanje komercialnih poletov z balonom, prebivališče ali sedež v prvi državi članici, in**

– **tej osebi nalaga, naj pridobi novo dovoljenje, ne da bi se ustrezno upoštevalo to, da so pogoji za izdajo tega dovoljenja vsebinsko enaki tistim, na podlagi katerih ji je bilo že izdano dovoljenje v drugi državi članici.**

Podpisi