CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE PAOLO MENGOZZI presentate il 7 settembre 2010[1]

I — Introduzione

1. La presente domanda di pronuncia pregiudiziale concerne l'interpretazione degli artt. 49 CE e seguenti nell'ambito di un ricorso proposto da un cittadino tedesco avverso una decisione di un'autorità austriaca che gli ha comminato una sanzione amministrativa pecuniaria per aver violato le disposizioni nazionali relative alla realizzazione di voli in mongolfiera in Austria.

2. L'interesse che la presente causa suscita — il quale ha indotto la Corte a riassegnarla alla Grande Sezione, deliberante previe conclusioni dell'avvocato generale, nonché a riaprire la fase orale — consiste nella necessità di stabilire alla luce di quali norme di diritto primario o derivato dell'Unione debba essere esaminata la prestazione di siffatti servizi di trasporto.

1 — Lingua originale: il francese.

II — Contesto normativo

A — Il diritto austriaco

3. L'art. 102 della legge sul trasporto aereo (Luftfahrtgesetz), come modificata (in prosieguo: l'«LFG»)[2], stabilisce, in particolare, che il trasporto commerciale di passeggeri, di posta e/o di merci a mezzo di aeromobili senza propulsione a motore è subordinato all'ottenimento, da una parte, di una licenza di trasporto, quale prevista dagli artt. 104 e seguenti dell'LFG, e, dall'altra, di una licenza d'esercizio, ai sensi dell'art. 108 della medesima legge, rilasciate dalle competenti autorità austriache.

4. In virtù dell'art. 106 dell'LFG, la licenza di trasporto è rilasciata:

— se il richiedente è un cittadino di uno Stato parte dell'Accordo sullo Spazio economico europeo del 2 maggio 1992[3], risiede in Austria, è affidabile e professionalmente competente;

2 — Rispettivamente BGBl n. 253/1957 e BGBl. I, n. 83/2008.
3 — GU L 1, pag. 3.

— se risulta garantita la sicurezza dell'attività esercitata e se è dimostrata la capacità finanziaria dell'impresa, e

— se è stata fornita la prova che sono state stipulate le assicurazioni previste dall'art. 164 dell'LFG o dal regolamento (CE) n. 785/2004 [4].

5. L'art. 106 dell'LFG precisa anche che, nel caso in cui l'imprenditore non sia una persona fisica, l'impresa deve avere sede in Austria e il capitale sociale deve essere detenuto in maggioranza da cittadini di uno Stato parte dell'Accordo sullo Spazio economico europeo.

6. A norma dell'art. 108 dell'LFG, la licenza d'esercizio viene rilasciata se l'impresa di trasporto aereo è titolare di una licenza di trasporto e se è garantita la sicurezza del traffico.

7. Peraltro, in applicazione dell'art. 169 dell'LFG, l'esercizio dell'attività di trasporto aereo commerciale di passeggeri senza le licenze prescritte dall'art. 102 della medesima legge è punito con un'ammenda minima di EUR 3 630.

B — *Il diritto tedesco*

8. L'art. 20, n. 1, punto 2, della legge sul traffico aereo (Luftverkehrsgesetz) [5] prevede la necessità di una licenza d'esercizio per il trasporto commerciale di persone o cose a mezzo di palloni aerostatici. Per quanto riguarda le condizioni del rilascio, viene attribuito rilievo preminente all'affidabilità richiesta in capo ai responsabili del trasporto.

9. Ai sensi dell'art. 20, n. 2, di tale legge, la licenza può essere corredata da prescrizioni supplementari. Essa deve essere rifiutata qualora ricorrano fatti idonei a far ritenere che la pubblica sicurezza o l'ordine pubblico possano essere messi a repentaglio, in particolare quando il richiedente o altre persone responsabili del trasporto non siano affidabili. La licenza deve essere rifiutata qualora non sia fornita la prova dell'esistenza dei mezzi economici necessari per il sicuro esercizio della navigazione aerea ovvero di corrispondenti garanzie. La licenza può essere altresì rifiutata qualora risulti che verranno impiegati aeromobili non immatricolati nel registro

4 — Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili (GU L 138, pag. 1).

5 — BGBl. 2007 I, pag. 698.

aeronautico tedesco o che non siano di proprietà esclusiva del richiedente. Equiparati al registro aeronautico tedesco sono i registri di immatricolazione degli Stati ai quali è applicabile il diritto della navigazione aerea della Comunità europea.

III — Causa principale e questioni pregiudiziali

10. Il sig. Neukirchinger, residente a Passau (Germania), gestisce in Germania un'impresa di voli in mongolfiera. Il 2 marzo 1999 le autorità tedesche gli hanno concesso un'autorizzazione a operare decolli fuori dagli aerodromi per il volo libero con palloni muniti di equipaggio, con partenza da luoghi non prestabiliti e situati al di fuori delle aree ad alta densità abitativa. Tale autorizzazione contiene inoltre dettagliate prescrizioni riguardo alle modalità di esecuzione dei voli in pallone e alle caratteristiche di tale mezzo. Il sig. Neukirchinger è successivamente divenuto amministratore della Bayernhimmel Ballonfahrt GmbH, società che ha sede in Germania ed ha ottenuto una licenza d'esercizio rilasciata dalle autorità tedesche il 15 aprile 2003.

11. Il 19 giugno 2007 il sig. Neukirchinger ha effettuato a partire da Wies (Austria) un volo in mongolfiera con il tradizionale battesimo dell'aria.

12. Il 22 gennaio 2008 la Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen (prefettura del distretto austriaco di Grieskirchen) ha adottato nei confronti del sig. Neukirchinger un provvedimento amministrativo sanzionatorio («Straferkenntnis») che prevedeva un'ammenda di EUR 3 630, convertibile, in caso di mancato pagamento, in 181 giorni di detenzione sostitutiva. La Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen ha considerato come configurante un'infrazione del disposto dell'art. 169 dell'LFG il volo commerciale realizzato il 19 giugno 2007, in quanto effettuato senza le licenze previste dall'art. 102 della medesima legge.

13. Nel ricorso da lui proposto dinanzi all'Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich (Austria) avverso questa decisione, il sig. Neukirchinger ha fatto valere, segnatamente, che il fatto di subordinare l'attività di voli in mongolfiera all'ottenimento di licenze di trasporto e di esercizio viola le libertà fondamentali previste dal Trattato CE, e che un'impresa austriaca di voli con aeromobili di questo tipo non avrebbe invece alcun bisogno di ottenere nuovamente siffatte licenze in Germania qualora disponga già di quelle rilasciate in Austria.

14. Ritenendo che i voli in mongolfiera non costituiscano prestazioni di servizi di trasporto e rilevando che la gestione di aeromobili privi di propulsione a motore non era armonizzata a livello comunitario, l'Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes

Oberösterreich ha sospeso il procedimento e ha sottoposto alla Corte le seguenti tre questioni pregiudiziali:

«1) Se gli artt. 49 [CE] e seguenti debbano essere interpretati nel senso che ostano ad una norma nazionale, la quale disponga che un soggetto stabilito in un altro Stato membro (la Germania) e ivi titolare di una licenza rilasciata in conformità dell'ordinamento giuridico di quello Stato per la realizzazione nel medesimo di voli commerciali in mongolfiera, debba avere, per operare voli commerciali in mongolfiera in Austria, la sede o la residenza in quest'ultimo Stato (…).

2) Se gli artt. 49 [CE] e seguenti debbano essere interpretati nel senso che ostano ad una norma di uno Stato membro, in forza della quale il titolare di una licenza per la realizzazione di voli commerciali in mongolfiera stabilito in un altro Stato membro e autorizzato in conformità dell'ordinamento giuridico di quello Stato deve ottenere una nuova licenza per operare voli commerciali in mongolfiera nel [primo] Stato membro, qualora i presupposti per il rilascio di tale nuova licenza siano in definitiva sostanzialmente identici a quelli previsti per la licenza già rilasciatagli nello Stato di origine, ma con l'ulteriore condizione che il richiedente abbia la sede o la residenza nello Stato membro di rilascio della nuova licenza (nella fattispecie, in Austria).

3) Se le disposizioni degli artt. 102 e, in combinato disposto, 104 e 106 dell'[LFG] siano incompatibili con l'art. 49 CE, nel caso in cui il titolare di una licenza stabilito in Germania venga sottoposto ad azioni penali amministrative a motivo dell'utilizzazione della sua licenza in Austria e gli venga perciò impedito l'accesso al mercato, e ciò tenendo conto del fatto che, ai sensi dell'art. 106, n. 1, dell'[LFG], non si può ottenere tale licenza né la licenza di esercizio senza costituzione di una sede separata e/o fissazione di una residenza [in Austria] e senza reiscrizione nei registri austriaci di una mongolfiera già registrata in Germania».

IV — Procedimento dinanzi alla Corte

15. Conformemente all'art. 23 dello Statuto della Corte di giustizia, osservazioni scritte sono state depositate dalla Repubblica d'Austria, dalla Repubblica di Polonia e dalla Commissione delle Comunità europee.

16. Con decisione 1º settembre 2009, la Corte ha rinviato la causa dinanzi alla Seconda Sezione. Posto che nessuno degli interessati di cui all'art. 23 dello Statuto della Corte di giustizia ha chiesto di poter svolgere le proprie osservazioni orali, la Corte ha deciso di giudicare la causa senza udienza dibattimentale.

Inoltre, essa ha deciso che la causa sarebbe stata definita senza conclusioni dell'avvocato generale.

17. Il 4 febbraio 2010 la Seconda Sezione ha deciso, in applicazione dell'art. 44, n. 4, del regolamento di procedura della Corte, di rinviare la causa dinanzi a quest'ultima. La Corte ha deliberato la riassegnazione della causa alla Grande Sezione, disponendo la presentazione di conclusioni da parte dell'avvocato generale.

18. Il 21 aprile 2010 la Grande Sezione ha disposto la riapertura della fase orale, invitando i soggetti interessati di cui all'art. 23 dello Statuto della Corte di giustizia a pronunciarsi sulla questione di quale sia, stante il disposto dell'art. 51, n. 1, CE, la norma di diritto primario o derivato dell'Unione che potrebbe applicarsi, eventualmente, alla libera prestazione di un servizio consistente nel trasporto aereo commerciale di passeggeri in mongolfiera.

19. Il sig. Neukirchinger, la Repubblica d'Austria, l'Autorità di vigilanza EFTA e la Commissione europea hanno presentato osservazioni orali in ordine a tale questione all'udienza tenutasi il 15 giugno 2010.

V — Analisi

20. Ricordo che, in sostanza, l'LFG subordina il trasporto di passeggeri e/o di merci effettuato mediante pallone aerostatico ad aria calda da un prestatore stabilito in un altro Stato membro alla condizione che questi sia titolare di licenze di trasporto e di esercizio austriache, il cui rilascio presuppone obbligatoriamente, in particolare, che tale prestatore abbia una residenza o, nel caso di una persona giuridica, una sede sociale in Austria.

21. La difficoltà principale di tale controversia consiste nel stabilire se il trasporto aereo commerciale di passeggeri in mongolfiera rientri nel campo di applicazione delle norme del Trattato CE relative alla libera prestazione dei servizi (artt. 49 CE e seguenti) ovvero nella sfera di applicazione delle disposizioni del medesimo Trattato relative alla politica comune dei trasporti (artt. 70 CE - 80 CE).

22. Se ci si attiene ad una definizione generale del trasporto come attività consistente nel portare una o più persone e/o merci da un luogo ad un altro mediante veicoli, potrebbero sorgere alcuni dubbi quanto all'appartenenza dei palloni aerostatici ad aria calda o delle mongolfiere alla categoria dei mezzi di trasporto. È noto in particolare che, a causa

della loro dipendenza dai venti, e malgrado i progressi tecnici, tali mezzi garantiscono solo in modo approssimativo l'arrivo al luogo di destinazione programmato [6].

23. Nello stesso ordine di idee, si potrebbe parimenti suggerire che, in considerazione del carattere tutto sommato marginale dell'attività di voli in pallone, quest'ultima si avvicina di più alla prestazione di servizi turistici che al mercato dei trasporti commerciali di persone e/o di merci. In proposito faccio osservare che, nella sua recente sentenza Presidente del Consiglio dei Ministri [7], la Corte, chiamata ad esaminare il carattere discriminatorio di un'imposta regionale che aveva ad oggetto lo scalo turistico di aeromobili destinati al trasporto privato di persone e di unità da diporto e colpiva unicamente gli esercenti dei mezzi aventi il loro domicilio fiscale al di fuori del territorio regionale, ha ritenuto di effettuare tale esame alla luce dei soli artt. 49 CE e 50 CE, ricordando la propria giurisprudenza secondo cui questi articoli comprendono anche la libertà dei destinatari, segnatamente dei turisti, di beneficiare della prestazione dei servizi [8]. Nella presente causa, occorre osservare che il volo all'origine della controversia nel procedimento principale, effettuato in partenza da un prato situato in una località austriaca, è stato contrassegnato da un battesimo dell'aria qualificato come «tradizionale» dal giudice del rinvio. Non sarebbe dunque impossibile ritenere che la prestazione offerta fosse essenzialmente destinata a rispondere ad esigenze ricreative, il che potrebbe farla rientrare nell'ambito di applicazione degli artt. 49 CE e 50 CE.

24. Sebbene l'ordinanza di rinvio non sia motivata in questo senso, le considerazioni sopra formulate possono spiegare anche perché il giudice del rinvio interroghi la Corte sull'interpretazione dell'art. 49 CE.

25. Tuttavia, tre motivi mi inducono a considerare che le prestazioni in questione nella causa principale rientrino nell'ambito della navigazione aerea.

26. Innanzitutto, come indicato, rispettivamente, dal sig. Neukirchinger dinanzi al giudice del rinvio e dall'Autorità di vigilanza

6 — In uno dei suoi primi romanzi d'avventura, *Cinque settimane in pallone*, Jules Verne, evocando, per il tramite di un articolo del *Daily Telegraph*, il periplo africano che attendeva uno dei suoi eroi, Samuel Fergusson, riferiva enfaticamente: «[q]uesto intrepido esploratore ("discoverer") si ripromette di attraversare in pallone l'intera Africa da est a ovest. Se siamo bene informati, il punto di partenza di questo sorprendente viaggio dovrebbe essere l'isola di Zanzibar, sulla costa orientale. Quanto al punto di arrivo, solo alla Provvidenza è dato conoscerlo» (J. Verne, *Cinque settimane in pallone, viaggio di scoperta di tre inglesi in Africa*, Biblioteca di educazione e di ricreazione, Hetzel e Cie, Parigi, 1863, pag. 8).

7 — Sentenza 17 novembre 2009, causa C-169/08 (Racc. pag. I-10821 punti 20-28).

8 — Ibidem (punto 25 e la giurisprudenza ivi citata).

EFTA nell'udienza dinanzi alla Corte, i palloni ad aria calda rientrano nella categoria degli aeromobili contemplati dalla Convenzione di base dell'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 [9]. Inoltre, è del pari pacifico — così come menzionato dalla Commissione nelle sue osservazioni scritte — che, per il periodo dei fatti della causa principale, detti aeromobili erano assoggettati anche alle disposizioni tecniche e alle norme di sicurezza previste dal regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 15 luglio 2002, n. 1592, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea [10], nonché alle condizioni enunciate dal regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 21 aprile 2004, n. 785, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili [11], i cui rispettivi preamboli fanno esplicito riferimento all'art. 80, n. 2, CE, che consente al Consiglio dell'Unione europea di adottare misure appropriate per la navigazione aerea, nell'ambito del titolo del Trattato riguardante i trasporti.

27. Pertanto, sarebbe a mio avviso incoerente ritenere che i voli commerciali in pallone aerostatico rientrino, per una parte, nella navigazione aerea e, dunque, nell'ambito di applicazione delle disposizioni del Trattato relative alla politica comune dei trasporti, mentre, per altra parte, ricadrebbero sotto le disposizioni generali del Trattato relative alla libera prestazione dei servizi.

28. Inoltre, come risulta dal testo della decisione di rinvio, l'attività del ricorrente nel procedimento principale, qualificata dal giudice del rinvio come «trasporto aereo commerciale di passeggeri mediante un pallone aerostatico ad aria calda», è disciplinata, sia in Germania che in Austria, dalle rispettive legislazioni di questi Stati membri in materia di traffico aereo e dalle competenti autorità aeronautiche nazionali.

29. Infine, le circostanze della causa principale si distinguono da quelle esaminate nella citata sentenza Presidente del Consiglio dei Ministri. Infatti, mentre in quest'ultima causa

9 — *Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1, pag. 295. L'allegato 2 di questa convenzione, vertente sulle «regole dell'aria», specifica infatti che i palloni rientrano nella categoria degli aeromobili. Nelle sue osservazioni scritte, la Commissione definisce un pallone o una mongolfiera nel seguente modo: «un aeromobile non azionato da un motore, che sale nell'aria per effetto della portanza e si sposta nell'atmosfera utilizzando i venti».

10 — GU L 240, pag. 1. Si noti che il regolamento (CE) della Commissione 20 novembre 2003, n. 2042, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 315, pag. 1), adottato sulla base del regolamento n. 1592/2002, definiva l'aeromobile in senso ampio come «un apparecchio che può derivare sostentamento nell'atmosfera da reazioni dell'aria diverse da quelle contro la superficie terrestre».

11 — GU L 138, pag. 1.

l'imposta regionale di scalo colpiva soltanto gli esercenti di mezzi di trasporto, e non le prestazioni di trasporto in sé considerate [12] — il che consente di spiegare i motivi per i quali la Corte è stata indotta a ricercare le relazioni tra detta imposta e le disposizioni generali del Trattato relative alla libera prestazione dei servizi [13] —, le norme dettate dall'LFG si ricollegano senz'altro alla prestazione dei servizi di trasporto aereo effettuata mediante palloni ad aria calda.

30. Ritengo dunque che i voli commerciali in pallone aerostatico, come quelli effettuati dal ricorrente nel procedimento principale, rientrino nel settore della navigazione aerea.

31. Orbene, in conformità dell'art. 51, n. 1, CE, la libera circolazione dei servizi in materia di trasporti ricade sotto le disposizioni del titolo del Trattato CE relativo ai trasporti, tra le quali figura l'art. 80, n. 2, CE.

32. Dalla lettura combinata di queste disposizioni la Corte ha desunto che, nel settore dei trasporti, l'obiettivo iniziale della progressiva eliminazione delle restrizioni alla libera prestazione dei servizi avrebbe dovuto essere raggiunto nel quadro della politica comune dei trasporti [14].

33. Riguardo ai servizi di trasporto aereo, l'ultimo traguardo per la loro liberalizzazione all'interno della Comunità è stato raggiunto con l'adozione di tre regolamenti del Consiglio in data 23 luglio 1992, comunemente denominati il «terzo pacchetto aereo», sulla base dell'art. 84, n. 2, del Trattato CEE (divenuto art. 84, n. 2, del Trattato CE, a sua volta divenuto, in seguito a modifica, art. 80, n. 2, CE) [15]. Questi atti hanno fatto seguito all'adozione del primo e del secondo «pacchetto aereo», rispettivamente nel dicembre 1987 e nel giugno 1990.

34. Occorre tuttavia osservare che, in virtù dell'art. 1, n. 2, del regolamento n. 2407/92 sul rilascio delle licenze ai vettori aerei — costituente parte integrante del terzo pacchetto aereo e vigente all'epoca dei fatti della causa principale —, il trasporto aereo di passeggeri, posta e/o merci *effettuato mediante aeromobili non motorizzati non è soggetto alle disposizioni di tale regolamento*. Lo stesso articolo

12 — V. punto 24.

13 — V. punti 25 e 26.

14 — V. sentenza 13 dicembre 1989, causa C-49/89, Corsica Ferries (France) (Racc. pag. 4441, punto 11 e la giurisprudenza ivi citata).

15 — Precisamente: il regolamento (CEE) n. 2407/92, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei (GU L 240, pag. 1); il regolamento (CEE) n. 2408/92, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (GU L 240, pag. 8), e il regolamento (CEE) n. 2409/92, sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci (GU L 240, pag. 15).

aggiunge poi che «[a] tali operazioni si applicano le disposizioni legislative nazionali relative alle licenze d'esercizio, se esistono, e le disposizioni comunitarie e nazionali relative al certificato di operatore aereo (COA)» [16].

35. I servizi prestati mediante aeromobili di questo tipo, come quelli forniti dal ricorrente nel procedimento principale, non rientrano dunque nell'ambito di applicazione del terzo pacchetto aereo, se non, in parte, per quanto riguarda il rilascio del certificato di operatore aereo.

36. È questa, sembra, la ragione per cui la Commissione suggerisce di risolvere le questioni proposte nell'ottica dell'art. 54 CE o, addirittura, delle disposizioni generali del Trattato, traendo spunto dal punto 26 della sentenza Commissione/Grecia [17].

37. Infatti, al punto citato di tale sentenza — la quale riguardava la compatibilità con il regolamento (CEE) del Consiglio 7 dicembre 1992, n. 3577, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo) [18], di una disciplina nazionale che riservava alle sole navi battenti bandiera greca il diritto di fornire servizi di rimorchio in mare aperto — la Corte ha dichiarato che «dal combinato disposto degli artt. 51, n. 1, CE e 80, n. 2, CE emerge che i servizi che rientrano nel settore della navigazione marittima, ma che non ricadono nell'ambito di applicazione del regolamento n. 3577/92 o di altre norme adottate sulla base dell'art. 80, n. 2, CE, *restano disciplinati dalle legislazioni degli Stati membri, nel rispetto dell'art. 54 CE e di altre disposizioni generali del Trattato*» [19].

38. In questa fase dell'analisi, si potrebbe essere tentati di limitarsi ad applicare i principi di questa sentenza alla presente causa e dunque a verificare se le condizioni imposte dalla LFG rispettino l'art. 54 CE e/o le altre disposizioni generali del Trattato, tra cui, nella fattispecie, l'art. 12 CE, che vieta le discriminazioni in base alla nazionalità.

39. Occorre tuttavia esaminare in via preliminare l'obiezione sollevata all'udienza dalla Repubblica d'Austria, secondo la quale l'art. 54 CE non potrebbe trovare applicazione nel settore dei trasporti, in quanto questa

16 — L'art. 2, lett. d), del regolamento n. 2407/92 definisce il certificato di operatore aereo (COA) come segue: «un documento rilasciato a un'impresa o a un gruppo di imprese dalle autorità competenti degli Stati membri in cui si dichiari che l'operatore ha la capacità professionale e l'organizzazione necessarie ad assicurare l'esercizio dei suoi aeromobili per le attività aeronautiche specificate nel documento stesso in condizioni di sicurezza».

17 — Sentenza 11 gennaio 2007, causa C-251/04 (Racc. pag. I-67).

18 — GU L 364, pag. 7.

19 — Il corsivo è mio.

disposizione, al pari dell'art. 49 CE, è compresa nella parte terza, titolo III, capo 3, del Trattato CE, il quale capo, ai sensi dell'art. 51, n. 1, CE, non disciplinerebbe la libera prestazione dei servizi in questo settore.

40. Ricordo che, ai sensi dell'art. 54 CE, «fino a quando non saranno soppresse le restrizioni alla libera prestazione dei servizi, ciascuno degli Stati membri le applica senza distinzione di nazionalità o di residenza a tutti i prestatori di servizi contemplati dall'articolo 49, primo comma, [CE]».

41. Il posto occupato dall'art. 54 CE nell'economia del Trattato CE deporrebbe a favore della tesi esposta dall'Austria, secondo cui questa disposizione non disciplina i servizi rientranti nei settori della navigazione marittima o aerea, al pari delle altre disposizioni che costituiscono il titolo III, capo 3, della parte terza del Trattato CE.

42. Tuttavia, due elementi mi inducono a ridimensionare fortemente questa valutazione.

43. Da una parte, come ho già sottolineato, nella sentenza Commissione/Grecia, sopra citata, la Corte ha subordinato l'esercizio della competenza residua degli Stati membri in un settore rientrante nella navigazione marittima, non coperto dalle disposizioni del diritto derivato dell'Unione, al rispetto dell'art. 54 CE e *di altre* disposizioni *generali* del Trattato, presupponendo pertanto, a quanto pare, che tale articolo abbia una portata generale, non circoscritta ai servizi di cui alla parte terza, titolo III, capo 3, del Trattato CE.

44. D'altra parte, come ricordato in udienza dalla Commissione, posto che, contrariamente ad altre disposizioni di natura transitoria, l'art. 54 CE non è stato abrogato in sede di revisione del Trattato CE e che il disposto inalterato di questo articolo compare ormai all'art. 61 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), questa disposizione deve poter mantenere un effetto utile. Orbene, se è chiaro che, dalla fine del periodo transitorio, le restrizioni alla libera circolazione dei servizi sono state soppresse e che, di conseguenza, l'art. 54 è divenuto irrilevante per i servizi rientranti nell'ambito di applicazione della parte terza, titolo III, capo 3, del Trattato CE [20], esso può, per contro, conservare una funzione residua nel settore dei trasporti. Infatti, posto che l'attuazione piena ed integrale della libera prestazione dei servizi richiede, in questo settore, un'azione legislativa a livello dell'Unione inserita nel quadro del titolo sui trasporti, ne consegue che, fintanto che una siffatta azione non sia stata adottata,

20 — Ciò sembra del resto evincersi già dalla sentenza 26 novembre 1975, causa 39/75, Coenen e a. (Racc. pag. 1547, punto 8).

o lo sia stata solo parzialmente, le restrizioni alla libera prestazione dei servizi in materia di trasporto non sono ancora state soppresse. L'obbligo enunciato all'art. 54 CE può, pertanto, mantenere il suo effetto utile.

45. Questa disposizione sembra avere un duplice significato, combinando al tempo stesso il principio del trattamento nazionale e quello della clausola della nazione più favorita [21]. Infatti, tollerando soltanto l'applicazione di restrizioni «non discriminatorie», l'art. 54 CE vieta, di conseguenza, tutte le misure discriminatorie in base alla nazionalità o alla residenza. Ciò significa anche che, in attesa della soppressione delle altre restrizioni alla prestazione dei servizi, gli Stati membri devono accordare all'insieme dei prestatori di servizi degli altri Stati membri il trattamento meno restrittivo eventualmente concesso ad uno di essi. In altri termini, riguardo a queste restrizioni indistintamente applicabili, detta disposizione non obbliga gli Stati membri ad accordare ai prestatori di servizi il trattamento che essi concedono ai loro prestatori nazionali, ma si presenta, in qualche modo, come una clausola della nazione più favorita.

46. Se la Corte dovesse condividere questa analisi, la soluzione della prima questione posta dal giudice del rinvio sarebbe agevole. Infatti, non vi è alcun dubbio che una legislazione di uno Stato membro, la quale subordini la prestazione dei servizi effettuata da una persona giuridica stabilita in un altro Stato membro alla condizione che questa abbia una sede sociale o risieda nel territorio del primo Stato, costituisce una manifesta violazione dell'art. 54 CE. Del resto, nelle sue osservazioni scritte, la Repubblica d'Austria non cerca in alcun modo di giustificare siffatta disparità di trattamento e sottolinea che una modifica dell'LFG volta a sopprimere questa condizione dovrebbe essere proposta nell'ambito della prossima revisione della legge.

47. Per contro, maggiori difficoltà sembra sollevare la soluzione della seconda questione, tranne, ovviamente, per quanto riguarda la parte di tale questione relativa alla condizione del possesso di una residenza o di una

21 — Questo duplice significato è stato sottolineato da diversi autori. V., in particolare, Draetta, U., «Commento all'art. 65», in Quadri, R., e a. (a cura di), *Trattato istitutivo della C.E.E. Commentario*, Giuffrè, Milano, 1965, vol. I, pagg. 493 e 494; Truchot, L., in Léger, P. (a cura di), *Commentaire article par article des traités UE et CE*, Helbing Liechtehahn, Dalloz, Bruylant, 1ª ed., Parigi, 2000, pag. 477. Occorre tuttavia menzionare che una parte della dottrina desume dal testo della norma suddetta unicamente il divieto di discriminazione (v., ad esempio, Van den Bogaert, S., *Practical Regulation of the Mobility of Sportsmen in the EU post Bosman*, Kluwer Law International, L'Aja, 2005, pag. 122) o la semplice reiterazione dell'applicazione del trattamento nazionale [v., tra gli altri, Lugato, M., «Commento agli articoli 49-55», in Tizzano, A. (a cura di), *Commentario ai Trattati dell'Unione europea e della Comunità europea*, Giuffrè, Milano, 2004, pag. 415], mentre, all'opposto, un'altra corrente dottrinale ritiene che l'art. 54 CE contenga solo una clausola della nazione più favorita (v., in particolare, Goldman, B., e a., *Droit commercial européen*, Dalloz, 5ª ed., Parigi, 1994, pag. 273).

sede sociale, la quale dovrebbe già costituire l'oggetto della risposta alla prima questione.

48. Così delimitata, la seconda questione deve portare a stabilire se l'obbligo imposto da una legislazione nazionale, come l'LFG, ad ogni operatore di voli in palloni aerostatici di essere titolare tanto di una licenza di trasporto quanto di una licenza di esercizio, sia contrario all'art. 54 CE, quand'anche questo operatore abbia ottenuto, nello Stato membro in cui è stabilito, licenze le cui condizioni di rilascio sono identiche o equivalenti a quelle richieste sul territorio dello Stato membro in cui è effettuata la prestazione dei servizi.

49. A questo riguardo, è pacifico che — tranne evidentemente la condizione relativa al possesso di una residenza o di una sede sociale sul territorio nazionale — l'obbligo imposto ai prestatori operanti sul territorio austriaco di possedere le due licenze sopra menzionate si applica senza distinzione di nazionalità o di residenza.

50. Pertanto, l'art. 54 CE non osta, in linea di principio, a un obbligo siffatto, posto che la soppressione delle restrizioni che ne derivano dovrà essere, eventualmente, realizzata nell'ambito degli atti adottati sulla base delle disposizioni del Trattato contenute nel titolo dedicato ai trasporti.

51. È tuttavia lecito domandarsi se, *nel quadro di un procedimento di rilascio delle suddette licenze*, tale valutazione non debba essere mitigata.

52. Quanto all'obbligo, prescritto dagli artt. 102 e 106 dell'LFG, di possedere una *licenza di trasporto*, le condizioni stabilite per il rilascio di tale licenza — eccetto, lo ripeto, quelle relative al possesso di una residenza o di una sede sociale in Austria — riguardanti la dimostrazione di adeguate capacità professionali e finanziarie, il rispetto delle norme di sicurezza e la prova che i rischi di esercizio sono assicurati, sembrano, almeno in parte, avere già costituito l'oggetto di un ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri a livello comunitario.

53. Infatti, desidero ricordare che, se certamente l'art. 1, n. 2, del regolamento n. 2407/92 esclude dal suo campo di applicazione, in linea di principio, le attività di trasporto aereo effettuate mediante aeromobili non azionati da un motore, esso però precisa anche che «a tali operazioni si applicano (…) le disposizioni comunitarie e nazionali relative al certificato di operatore aereo (COA)»; ricordo inoltre

che l'art. 2, lett. d), del medesimo regolamento definisce tale certificato come «un documento rilasciato a un'impresa o a un gruppo di imprese dalle autorità competenti degli Stati membri in cui si dichiari che l'operatore ha la capacità professionale e l'organizzazione necessarie ad assicurare l'esercizio dei suoi aeromobili per le attività aeronautiche specificate nel documento stesso in condizioni di sicurezza». In aggiunta, come osservato dalla Repubblica d'Austria e dalla Commissione, le norme tecniche e di sicurezza previste dal regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1592/2002, ivi comprese quelle adottate in forza del medesimo e, segnatamente, quelle vertenti sulla certificazione di aeronavigabilità [22], si applicano ai palloni aerostatici. Del resto, quanto alla prova di una copertura dei rischi d'esercizio, l'art. 106 dell'LFG rinvia esplicitamente al regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 785/2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili.

54. Orbene, in siffatte circostanze, ritengo che le autorità di uno Stato membro che rifiutassero totalmente di prendere in considerazione la licenza di trasporto rilasciata dallo Stato membro di stabilimento del prestatore dei servizi, malgrado che tale documento attesti, almeno in parte, che detto prestatore soddisfa le condizioni menzionate al paragrafo precedente delle presenti conclusioni, violerebbero l' art. 54 CE e le disposizioni pertinenti dei regolamenti sopra citati. Infatti, tale rifiuto sarebbe di fatto e in ultima analisi fondato soltanto sul luogo di sede o di stabilimento del prestatore, e sarebbe dunque vietato dall'art. 54 CE [23].

55. Tale valutazione mi sembra dover essere estesa anche in riferimento all'obbligo di possedere una *licenza d'esercizio*, il cui rilascio sembra interamente subordinato all'ottenimento della licenza di trasporto, secondo quanto previsto dall'art. 108, n. 2, dell'LFG, e per l'ottenimento della quale nessuna condizione supplementare sembra essere imposta al titolare della suddetta licenza di trasporto oltre a quelle stabilite per il rilascio di quest'ultima [24].

56. Aggiungo che un simile approccio non mi sembra in ultima analisi molto diverso da quello adottato dalla Repubblica d'Austria

22 — Regolamento (CE) della Commissione 24 settembre 2003, n. 1702, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 243, pag. 6).

23 — Secondo la giurisprudenza, le regole della parità di trattamento tra soggetti nazionali e di altri Stati membri proibiscono non solo le discriminazioni palesi basate sulla nazionalità, o sulla sede per quanto concerne le società, ma anche qualsiasi discriminazione dissimulata che, pur fondandosi su altri criteri di riferimento, pervenga di fatto al medesimo risultato. V., in particolare, sentenza 27 ottobre 2009, causa C-115/08, ČEZ (Racc. pag. I-10265, punto 92 e la giurisprudenza ivi citata).

24 — Né la decisione di rinvio né le osservazioni della Repubblica d'Austria menzionano eventuali condizioni supplementari.

nelle sue osservazioni scritte, stante l'opinione di tale Stato secondo cui, *dato che il procedimento di rilascio della licenza tiene conto dei documenti e delle garanzie già forniti dal richiedente nel suo Stato membro di origine*, la necessità di una licenza sarebbe giustificata [25].

57. Tuttavia, ricordo che la controversia nel procedimento principale non concerne il rifiuto delle autorità austriache competenti di rilasciare le licenze di trasporto e di esercizio ad un prestatore di servizi senza aver preso in considerazione quella/e ottenuta/e da tale prestatore nel suo Stato membro di stabilimento, bensì un provvedimento sanzionatorio per violazione dell'LFG a motivo dell'esercizio illegale dell'attività di operatore di voli in palloni aerostatici, *senza* le due licenze richieste da tale legge.

58. Orbene, la seconda questione posta dal giudice del rinvio mira, in realtà, a sapere se a livello comunitario debba esistere un riconoscimento reciproco completo delle licenze di trasporto e di esercizio rilasciate negli Stati membri agli operatori che esercitano l'attività di trasporto in palloni aerostatici, qualora le condizioni stabilite per il loro rilascio siano giudicate equivalenti.

59. In considerazione di quanto ho esposto, tale questione deve essere risolta in senso negativo. L'art. 54 CE non può infatti imporre siffatti obblighi agli Stati membri, a pena di invadere le competenze degli organi politici dell'Unione che sono incaricati di dare attuazione alla libera prestazione dei servizi nell'ambito della politica comune nel settore dei trasporti.

60. In ogni caso, la soluzione di tale questione, a mio avviso, non sarebbe diversa se la Corte ritenesse che la compatibilità di una legislazione nazionale come l'LFG debba essere esaminata alla luce non dell'art. 54 CE, ma dell'art. 12 CE, il quale vieta, nell'ambito di applicazione del Trattato, ogni discriminazione in base alla nazionalità.

61. In primo luogo, ritengo che l'applicabilità di quest'ultima disposizione ad una situazione quale quella oggetto della causa principale non si scontri affatto con ostacoli insormontabili.

62. Infatti, a mio avviso, un simile approccio risulta in particolare dall'interpretazione del punto 26 della citata sentenza Commissione/Grecia.

25 — Punto 60 delle citate osservazioni. Occorre tuttavia precisare che tali osservazioni riguardano l'interpretazione dell'art. 49 CE e non quella dell'art. 54 CE.

63. Esso dovrebbe tuttavia portare la Corte a superare la soluzione adottata nella citata sentenza Corsica Ferries (France), riguardante i servizi di trasporto marittimo.

64. Ricordo che, in quella causa, la Corte era stata investita della questione se fosse contrario all'art. 59 del Trattato CEE (divenuto art. 59 del Trattato CE, a sua volta divenuto, in seguito a modifica, art. 49 CE) istituire un'imposta differenziata, percepita nel 1981 e nel 1982, a seconda che le navi interessate garantissero collegamenti tra la Corsica e la Francia continentale o tra quest'isola ed un porto situato in un altro Stato membro. Dopo aver ricordato che la libera prestazione dei servizi in materia di trasporto era disciplinata dalle disposizioni del titolo relativo ai trasporti, e non dagli artt. 59 e seguenti del Trattato CEE [26], e che, ai sensi dell'art. 84, n. 2, del Trattato CEE, il Consiglio poteva decidere se, in quale misura e con quale procedura avrebbero potuto essere prese opportune disposizioni per la navigazione marittima [27], la Corte ha constatato che, durante il periodo in questione nella causa principale (anni 1981 e 1982), la libera prestazione dei servizi nel settore dei trasporti marittimi non era ancora stata attuata, bensì era entrata in vigore soltanto nel 1987 a seguito dell'adozione del regolamento (CEE) n. 4055/86 [28], ciò che significava, pertanto, che gli Stati membri erano legittimati ad applicare norme quali quelle controverse nel procedimento principale [29].

65. Orbene, occorre rilevare che la Corte non ha esaminato la disciplina là in questione alla luce delle disposizioni generali del Trattato, tra cui in particolare l'art. 7 del Trattato CEE (divenuto art. 6 del Trattato CE, a sua volta divenuto, in seguito a modifica, art. 12 CE), conformemente a quanto suggerito in quella sede dall'avvocato generale [30]. Infatti, secondo quest'ultimo, pareva «assolutamente chiaro» che nel caso di specie non era possibile far valere il divieto di discriminazioni in base alla nazionalità sancito dall'art. 7 del Trattato CEE, poiché, vista l'esclusione dei trasporti dal campo di applicazione delle disposizioni generali del Trattato sulla libera prestazione dei servizi destinate a concretizzare e a realizzare il suddetto divieto, ricorrervi sarebbe apparso contrario all'economia di tali disposizioni. In altri termini, l'avvocato generale sembrava temere che applicare l'art. 7 del Trattato CEE alla causa di cui la Corte era stata investita avrebbe condotto, in sostanza, ad eludere la non applicabilità ai trasporti delle norme generali sulla libera prestazione dei servizi, quale prevista dall'art. 61 del

26 — Sentenza Corsica Ferries (France), cit. (punto 11).

27 — Ibidem (punto 12).

28 — Regolamento del Consiglio 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi (GU L 378, pag. 1).

29 — V. sentenza Corsica Ferries (France), cit. (punti 13 e 14).

30 — V. paragrafi 12 e 13 delle conclusioni presentate dall'avvocato generale Lenz nella causa definita dalla sentenza Corsica Ferries (France), cit.

Trattato CEE (divenuto art. 61 del Trattato CE, a sua volta divenuto, in seguito a modifica, art. 51 CE), stante che il principio enunciato all'art. 7 del Trattato CEE era stato attuato, in materia di prestazione dei servizi, dall'art. 59 del Trattato CEE [31].

66. Non sono certo che il silenzio mantenuto dalla sentenza Corsica Ferries (France) su questo punto debba essere inteso come acquiescenza alla tesi formulata dall'avvocato generale Lenz. Infatti, se è vero che il principio generale di non discriminazione, come enunciato all'art. 12 CE [32], è stato effettivamente concretizzato, per quanto riguarda il settore della libera prestazione dei servizi, dall'art. 49 CE, è noto che quest'ultimo non si limita all'abolizione delle misure discriminatorie, ma contempla, in senso più ampio, le «restrizioni», vale a dire qualsiasi misura che ostacoli o renda meno attraente l'esercizio della libera prestazione dei servizi [33]. La distinzione tra, da un lato, le disposizioni generali del Trattato, di cui fa parte l'art. 12 CE, e, dall'altro, l'art. 49 CE emerge anche dall'interpretazione complessiva che occorre fornire della giurisprudenza della Corte. Così, secondo questa giurisprudenza, sebbene gli obiettivi perseguiti dall'art. 49 CE debbano essere realizzati, in materia di trasporti, nell'ambito della politica comune dei trasporti [34] e malgrado che i trasporti marittimi e aerei siano sottratti — salvo diversa decisione del Consiglio — alle norme del Trattato relative a tale politica comune, essi restano nondimeno soggetti, alla stessa guisa delle altre modalità di trasporto, alle regole generali del Trattato [35]. È difficile immaginare che tale giurisprudenza abbia voluto escludere una così fondamentale disposizione come l'art. 12 CE dal riferimento operato alle norme generali del Trattato.

67. Ciò detto, per quanto concerne, in secondo luogo, l'interpretazione dell'art. 12 CE nel contesto di una causa come quella principale, il divieto enunciato da questa disposizione osta senza dubbio a che uno Stato membro subordini l'attività di un prestatore di servizi stabilito in un altro Stato membro alla condizione che esso possieda una sede sociale o una residenza nel territorio del primo Stato

31 — V. a questo riguardo, segnatamente, sentenze 28 ottobre 1999, causa C-55/98, Vestergaard (Racc. pag. I-7641, punto 17), e 11 dicembre 2003, causa C-289/02, AMOK (Racc. pag. I-15059, punto 26).

32 — Sul valore di principio generale del divieto enunciato all'art. 12 CE, v. sentenza CEZ, cit. (punti 89 e 91).

33 — V., in particolare, sentenze 25 luglio 1991, causa C-76/90, Säger (Racc. pag. I-4221, punto 12); 8 giugno 2000, causa C-264/99, Commissione/Italia (Racc. pag. I-4417, punto 9), nonché 29 aprile 2009, causa C-518/06, Commissione/Italia (Racc. pag. I-3491, punto 62 e la giurisprudenza ivi citata).

34 — V., in particolare, sentenze 22 maggio 1985, causa 13/83, Parlamento/Consiglio (Racc. pag. 1513, punto 62), nonché 30 aprile 1986, cause riunite 209/84-213/84, Asjes e a. (Racc. pag. 1425, punto 37).

35 — Sentenza 4 aprile 1974, causa 167/73, Commissione/Francia (Racc. pag. 359, punto 32). V. anche sentenza Asjes e a., cit. (punto 45).

membro [36]. Peraltro, ricordo che, nelle sue osservazioni scritte, la Repubblica d'Austria non ha minimamente cercato di giustificare siffatta discriminazione.

68. Per contro, la portata del divieto di non discriminazione sulla base della nazionalità, enunciato all'art. 12 CE, non può spingersi fino ad imporre agli Stati membri — così come chiesto dal giudice del rinvio nella seconda questione pregiudiziale — il mutuo riconoscimento delle licenze di trasporto e di esercizio rilasciate negli altri Stati membri, quand'anche tali licenze attestino il rispetto da parte dei prestatori di servizi di garanzie equivalenti. Infatti, un'opposta soluzione tenderebbe ad attribuire all'art. 12 CE una portata identica, o addirittura più ampia, di quella dell'art. 49 CE [37] e, pertanto, condurrebbe ad eludere l'inapplicabilità di quest'ultima disposizione al settore dei trasporti. Inoltre, come ho indicato al paragrafo 59 delle presenti conclusioni a proposito dell'art. 54 CE, adottare un'interpretazione della portata dell'art. 12 CE che andasse addirittura oltre quella dell'art. 49 CE porterebbe la Corte ad invadere le competenze degli organi politici dell'Unione incaricati di dare attuazione alla libera prestazione dei servizi nel settore dei trasporti.

69. Suggerisco dunque che la Corte risolva rispettivamente la prima e la seconda questione pregiudiziale dichiarando, da un lato, che l'art. 54 CE o, eventualmente, l'art. 12 CE ostano a che la legislazione di uno Stato membro esiga, per la realizzazione di voli commerciali in mongolfiera sul suo territorio, che un prestatore di servizi stabilito in un altro Stato membro abbia una sede sociale o una residenza nel primo Stato membro e, dall'altro, che, salvo per quanto concerne la condizione relativa al possesso di una residenza o di una sede sociale sul territorio nazionale, né l'art. 54 CE né l'art. 12 CE ostano a che uno Stato membro prescriva che un prestatore di servizi, titolare di licenze per l'organizzazione di voli commerciali in mongolfiera rilasciate nello Stato membro dove è stabilito, debba ottenere nuove licenze nello Stato membro sul territorio del quale sono effettuate le prestazioni di servizi, a condizione che, all'atto del rilascio di tali licenze, le autorità competenti di quest'ultimo Stato membro prendano in considerazione le garanzie che il richiedente

36 — V., a questo riguardo, sentenza 1° ottobre 2009, causa C-103/08, Gottwald (Racc. pag. I-9117, punto 28).

37 — Ricordo che, per quanto riguarda la compatibilità con l'art. 49 CE di una procedura di autorizzazione preliminare all'esercizio della prestazione dei servizi in uno Stato membro, la Corte afferma che le condizioni alle quali è possibile ottenere una tale autorizzazione non possono sovrapporsi alle condizioni legali equivalenti già soddisfatte nello Stato membro di stabilimento. V. sentenza 11 marzo 2004, causa C-496/01, Commissione/Francia (Racc. pag. I-2351, punto 71 e la giurisprudenza ivi citata).

ha già fornito nel citato Stato membro di stabilimento.

70. Quanto alla terza questione pregiudiziale, il giudice del rinvio si interroga, in sostanza [38], sull'eventuale incompatibilità con il Trattato delle sanzioni inflitte al prestatore di servizi stabilito in un altro Stato membro che abbia esercitato la sua attività nel territorio austriaco senza disporre delle licenze di trasporto e di esercizio richieste dall'LFG.

71. A questo riguardo, ricordo anzitutto che dal testo delle disposizioni dell'LFG risulta che il necessario possesso di una residenza o di una sede sociale in Austria costituisce una condizione di ottenimento delle suddette licenze. Orbene, dato che tale condizione è, a mio avviso, incompatibile con l'art. 54 CE o, se del caso, con l'art. 12 CE, il ricorrente nel procedimento principale, stabilito in Germania, non avrebbe comunque mai potuto ottenere tali licenze senza eleggere il suo domicilio professionale in Austria.

72. Per questo motivo — e poiché dal fascicolo non consta che il calcolo dell'importo delle ammende inflitte e, a fortiori, il calcolo della detenzione sostitutiva vengano effettuati, in modo proporzionale, in funzione delle diverse condizioni di rilascio delle licenze che sarebbero state violate — il giudice nazionale dovrebbe, conformemente alla giurisprudenza, escludere l'applicazione di sanzioni amministrative imposte per una formalità amministrativa non adempiuta se il rispetto di tale formalità è stato reso impossibile dallo Stato membro interessato in violazione del diritto dell'Unione [39].

73. Propongo pertanto di risolvere la terza questione pregiudiziale dichiarando che non deve darsi applicazione a sanzioni amministrative che siano state inflitte a un prestatore di servizi di voli commerciali in mongolfiera stabilito in uno Stato membro a motivo del fatto che non dispone delle licenze di trasporto e di esercizio richieste dalla legislazione nazionale dello Stato membro di prestazione dei servizi, la quale subordina il rilascio delle medesime alla condizione del possesso di una sede sociale o di una residenza in quest'ultimo Stato membro, in violazione dell'art. 54 CE o, eventualmente, dell'art. 12 CE.

38 — Nella formulazione della terza questione pregiudiziale, il giudice del rinvio pone l'accento su una condizione in apparenza supplementare per il rilascio delle licenze richieste dall'LFG, ossia quella secondo cui il prestatore di servizi deve immatricolare in Austria il pallone aerostatico utilizzato per il trasporto commerciale di passeggeri sul territorio di questo Stato membro. Tuttavia, tale condizione non sembra risultare né dal testo delle disposizioni nazionali in questione nel procedimento principale, né dalle circostanze della controversia nel procedimento a quo. Inoltre, le due questioni pregiudiziali precedenti non riguardano tale condizione, la cui compatibilità con le disposizioni del Trattato neppure è stata messa in dubbio dal giudice del rinvio nella sua domanda di pronuncia pregiudiziale. Ritengo dunque che non occorra procedere all'esame di questa condizione, cosa che del resto non è stata chiesta dal giudice del rinvio.

39 — V., in riferimento a sanzioni penali, sentenza 6 marzo 2007, cause riunite C-338/04, C-359/04 e C-360/04, Placanica e a. (Racc. pag. I-1891, punto 69).

VI — Conclusione

74. Alla luce delle considerazioni che precedono, propongo di rispondere come segue alle questioni sollevate dall'Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich:

«1) L'art. 54 CE o, eventualmente, l'art. 12 CE ostano a che la legislazione di uno Stato membro esiga, per la realizzazione di voli commerciali in mongolfiera sul suo territorio, che un prestatore di servizi stabilito in un altro Stato membro abbia una sede sociale o una residenza nel primo Stato membro.

2) Salvo per quanto concerne la condizione relativa al possesso di una residenza o di una sede sociale sul territorio nazionale, né l'art. 54 CE né l'art. 12 CE ostano a che uno Stato membro prescriva che un prestatore di servizi, titolare di licenze per l'organizzazione di voli commerciali in mongolfiera rilasciate nello Stato membro dove è stabilito, debba ottenere nuove licenze nello Stato membro sul territorio del quale sono effettuate le prestazioni di servizi, a condizione che, all'atto del rilascio di tali licenze, le autorità competenti di quest'ultimo Stato membro prendano in considerazione le garanzie che il richiedente ha già fornito nel citato Stato membro di stabilimento.

3) Non deve darsi applicazione a sanzioni amministrative che siano state inflitte a un prestatore di servizi di voli commerciali in mongolfiera stabilito in uno Stato membro a motivo del fatto che non dispone delle licenze di trasporto e di esercizio richieste dalla legislazione nazionale dello Stato membro di prestazione dei servizi, la quale subordina il rilascio delle medesime alla condizione del possesso di una sede sociale o di una residenza in quest'ultimo Stato membro, in violazione dell'art. 54 CE o, eventualmente, dell'art. 12 CE».