ĢENERĀLADVOKĀTA PAOLO MENGOCI [*PAOLO MENGOZZI*] SECINĀJUMI, sniegti 2010. gada 7. septembrī[1]

I — Ievads

1. Šis lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu attiecas uz EKL 49. un nākamo pantu interpretāciju saistībā ar Vācijas pilsoņa iesniegtu Austrijas valsts iestādes lēmuma pārsūdzību, ar kuru viņam noteikts administratīvs sods sakarā ar to, ka šis pilsonis ir pārkāpis [Austrijas] valsts tiesību normas par lidojumu ar karsta gaisa balonu organizēšanu Austrijā.

2. Šīs tiesvedības iemesls, kas Tiesu ir mudinājis nodot lietu izskatīšanai virspalātā, prasot arī ģenerāladvokāta secinājumus, kā arī atsākt mutvārdu procesu, ir noteikt, saskaņā ar kurām primāro vai atvasināto Savienības tiesību normām ir jāpārbauda šādu transporta pakalpojumu sniegšana.

1 — Oriģinālvaloda — franču.

II — Atbilstošās tiesību normas

A — *Austrijas tiesības*

3. *Luftfahrtgesetz* (Aviācijas likums), tā redakcijā ar grozījumiem, (turpmāk tekstā — "*LFG*")[2] 102. pants kā nosacījumu pasažieru, pasta un/vai kravas komerciālai pārvadāšanai ar bezmotora gaisa kuģiem paredz, no vienas puses, *LFG* 104. un nākamajos pantos reglamentētās pārvadāšanas atļaujas saņemšanu un, no otras puses, minētā likuma 108. pantā paredzētās darbības atļaujas saņemšanu, kuras izdod kompetentās Austrijas valsts iestādes.

4. Saskaņā ar *LFG* 106. pantu pārvadāšanas atļauju izsniedz:

— ja pieprasītājs ir 1992. gada 2. maija[3] Eiropas Ekonomikas Kopienas dibināšanas līguma dalībvalsts pilsonis, dzīvo Austrijā, ir uzticams un profesionāli kompetents,

2 — Attiecīgi *BGBl.* 253/1957 un *BGBl.* I, 83/2008.
3 — OV L 1, 3. lpp.

— ja ir nodrošināta darbības drošība un ir pierādīta uzņēmuma maksātspēja un

— ja ir iesniegti pierādījumi par *LFG* vai Regulā (EK) Nr. 785/2004 [4] paredzēto apdrošināšanas līgumu noslēgšanu.

5. LFG 106. pantā arī ir precizēts, ka gadījumā, ja komersants nav fiziska persona, uzņēmumam ir jābūt reģistrētam Austrijā un lielākās daļas pamatkapitāla īpašniekiem ir jābūt Eiropas Ekonomikas Kopienas dibināšanas līguma dalībvalstu pilsoņiem.

6. Saskaņā ar LFG 108. pantu darbības atļauju izsniedz, ja gaisa pārvadājumu uzņēmums ir ieguvis pārvadāšanas atļauju un ja ir nodrošināta pārvadājumu drošība.

7. Turklāt saskaņā ar LFG 169. pantu pasažieru komerciāla gaisa pārvadājumu darbība bez LFG 102. pantā minētajām atļaujām ir sodāma ar naudas sodu vismaz EUR 3 630 apmērā.

B — *Vācijas tiesības*

8. *Luftverkehrsgesetz* (Gaisa satiksmes likums) [5] 20. panta 1. punkta otrajā daļā ir paredzēts, ka pasažieru un kravas komerciālai pārvadāšanai ar gaisa balonu ir jāsaņem darbības atļauja. Saistībā ar atļaujas izsniegšanas nosacījumiem uzsvērta ir par pārvadāšanu atbildīgo personu uzticamība.

9. Saskaņā ar minētā likuma 20. panta 2. punkta otro daļu atļaujā var paredzēt papildu noteikumus. Atļauju neizsniedz, ja pastāv iespēja, ka var tikt apdraudēta valsts drošība vai sabiedriskā kārtība, it īpaši, ja pieteikuma iesniedzējs vai cita par pārvadāšanu atbildīga persona nav uzticama. Atļauju neizsniedz, ja nav pierādīta drošai gaisa transporta darbībai nepieciešamo finanšu līdzekļu vai atbilstoša nodrošinājuma esamība. Atļauju var neizsniegt, ja ir paredzēts izmantot gaisa kuģus,

4 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 21. aprīļa Regula par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem (OV L 138, 1. lpp.).

5 — *BGBl.* 2007 I, 698. lpp.

kas nav reģistrēti Vācijas gaisa kuģu reģistrā vai kuri nav tikai un vienīgi pieteikuma iesniedzēja īpašums. Vācijas gaisa kuģu reģistram ir pielīdzināti valstu reģistri Eiropas Kopienas gaisa satiksmes tiesību piemērošanas jomā.

III — Pamata prāva un prejudiciālie jautājumi

10. M. Neikirhingeram [*M. Neukirchinger*], kurš dzīvo Pasavā [*Passau*] (Vācija), Vācijā pieder uzņēmums, kas veic lidojumus ar karsta gaisa balonu. 1999. gada 2. martā Vācijas valsts iestādes viņam izsniedza atļauju veikt pacelšanos ārpus lidlaukiem ar pilotējamu gaisa balonu lidojumiem uz iepriekš nenoteiktām vietām ārpus blīvi apdzīvotām teritorijām. Šajā atļaujā ir noteikti detalizēti noteikumi attiecībā uz balona lidojumu veikšanu un balona uzbūvi. Pēc tam M. Neikirhingers kļuva par *Bayernhimmel Ballonfahrt GmbH*, sabiedrības, kas ir reģistrēta Vācijā un kam 2003. gada 15. aprīlī Vācijas valsts iestādes izsniedza darbības atļauju, vadītāju.

11. 2007. gada 19. jūnijā M. Neikirhingers no Vīsas [*Wies*] (Austrija) veica lidojumu ar gaisa balonu ar tam sekojošām tradicionālajām gaisa balona [pasažieru] iesvētībām.

12. 2008. gada 22. janvārī *Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen* (Grīskirhenes iecirkņa pārvalde) pieņēma lēmumu par administratīvā soda piemērošanu ("Strafferkenntnis") M. Neikirhingeram, uzliekot naudas sodu EUR 3 630 apmērā, un gadījumā, ja šīs summas piedzīšana būtu neiespējama, paredzot aizstāt to ar brīvības atņemšanas sodu uz 181 dienu. *Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen* uzskatīja, ka 2007. gada 19. jūnijā veiktais komerciālais lidojums, kas tika veikts bez LFG 102. pantā paredzētajām atļaujām, ir LFG 169. panta pārkāpums.

13. Savā šī lēmuma pārsūdzībā, kas tika iesniegta *Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich* [Augšaustrijas federālās zemes Neatkarīgajā administratīvajā senātā] (Austrija), M. Neikirhingers īpaši norāda, ka pārvadāšanas un darbības atļauju saņemšana lidojumiem ar gaisa balonu ir pretrunā EK līgumā paredzētajām pamatbrīvībām un ka savukārt Austrijas gaisa balonu uzņēmumam Vācijā no jauna nebūtu jāsaņem nekādas atļaujas, ja tas tādas jau būtu saņēmis Austrijā.

14. Secinot, ka lidojumi ar karsta gaisa balonu nav transporta pakalpojumu sniegšana, un norādot, ka bezmotora gaisa kuģu izmantošana Kopienas līmenī nav saskaņota, *Unabhängiger Verwaltungssenat des*

Landes Oberösterreich nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus trīs prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai [EKL] 49. un nākamie panti ir interpretējami tādējādi, ka tiem ir pretrunā tāda valsts tiesību norma, kurā ir paredzēts, ka personai, kura ir reģistrēta citā dalībvalstī [Vācijā] un kurai atbilstoši šīs dalībvalsts tiesībām ir izsniegta atļauja organizēt komerciālus lidojumus ar gaisa baloniem, lai tā Austrijā varētu organizēt lidojumus ar gaisa baloniem, Austrijā ir jābūt juridiskajai adresei vai dzīvesvietai [..]?

2) Vai [EKL] 49. un nākamie panti ir interpretējami tādējādi, ka tiem ir pretrunā tāda valsts tiesību norma, saskaņā ar kuru personai, kura ir reģistrēta citā dalībvalstī, nekā tā, kurā ir spēkā minētais tiesību akts, un kurai ir saskaņā ar šīs [pirmās] dalībvalsts tiesībām atzīta atļauja organizēt komerciālus lidojumus ar gaisa baloniem, ir jāsaņem jauna atļauja komerciālu lidojumu ar gaisa baloniem organizēšanai citā dalībvalstī, kurā pārbaudes prasības [atļaujas saņemšanai] būtībā ir identiskas tām, kādas personai ir jāizpilda atļaujas saņemšanai izcelsmes valstī, tomēr ar papildu nosacījumu, ka pieteikuma iesniedzēja juridiskajai adresei vai dzīvesvietai ir jābūt tās valsts teritorijā, kurā lidojumi tiek organizēti (šajā gadījumā Austrijā)?

3) Vai [LFG] 102. panta noteikumi, skatot tos kopsakarā ar 104. un 106. pantu, ir pretrunā [EKL] 49. pantam, ja Vācijā reģistrēts atļaujas turētājs, izmantojot šo atļauju Austrijā, tiek administratīvi sodīts un tādējādi viņam tiek liegta pieeja tirgum, ņemot vērā, ka saskaņā ar [LFG] 106. panta 1. punktu šādu atļauju un darbības atļauju nevar saņemt, ja Austrijā netiek izveidota pārstāvniecība un/vai netiek reģistrēta dzīvesvieta, kā arī, ja netiek veikta Vācijā jau reģistrēta karstā gaisa balona pārreģistrācija?"

IV — Tiesvedība Tiesā

15. Saskaņā ar Tiesas Statūtu 23. pantu rakstveida apsvērumus iesniedza Austrijas Republika un Polijas Republika, kā arī Eiropas Kopienu Komisija.

16. Ar 2009. gada 1. septembra lēmumu Tiesa nosūtīja lietu izskatīšanai otrajā palātā. Tā kā neviens no Tiesas Statūtu 23. pantā minētajiem lietas dalībniekiem nelūdza noklausīties tā mutvārdu paskaidrojumus, Tiesa nolēma taisīt spriedumu bez tiesas sēdes mutvārdu

paskaidrojumu sniegšanai. Turklāt tā nolēma, ka lieta tiks izskatīta bez ģenerāladvokāta secinājumu sniegšanas.

V — Analīze

17. 2010. gada 4. februārī otrā palāta, piemērojot Tiesas Reglamenta 44. panta 4. punktu, nolēma nosūtīt lietu atpakaļ Tiesai, kura to nodeva izskatīšanai virspalātai un nolēma, ka ir nepieciešama ģenerāladvokāta secinājumu sniegšana.

18. 2010. gada 21. aprīlī virspalāta nolēma atsākt mutvārdu procesu, uzaicinot Tiesas Reglamenta 23. pantā minētās ieinteresētās personas paust savu nostāju jautājumā par to, kura, ņemot vērā EKL 51. panta 1. punktu, Savienības primāro vai atvasināto tiesību norma izskatāmajā lietā varētu būt piemērojama brīvai tāda pakalpojuma sniegšanai, kas izpaužas kā komerciāls pasažieru gaisa pārvadājums ar karsta gaisa balonu.

19. Šajā jautājumā 2010. gada 15. jūnija tiesas sēdē savus mutvārdu apsvērumus sniedza M. Neikirhingers, Austrijas Republika, EBTA Uzraudzības iestāde un Eiropas Komisija.

20. Es atgādinu, ka būtībā *LFG* ir prasīts, lai citā dalībvalstī reģistrētam pasažieru un/vai kravas pārvadājumu ar karsta gaisa balonu pakalpojumu sniedzējam būtu Austrijā izsniegtas pārvadāšanas un darbības atļaujas, kuru izsniegšanas nosacījums it īpaši ir pakalpojumu sniedzēja dzīvesvieta vai, juridiskās personas gadījumā, juridiskā adrese Austrijā.

21. Galvenās grūtības šajā lietā sagādā noskaidrot, vai komerciāli pasažieru lidojumi ar karsta gaisa balonu ir aptverti ar EK līguma noteikumiem par pakalpojumu sniegšanas brīvību (EKL 49. un nākamie panti), vai tomēr šī darbība iekļaujas minētā Līguma noteikumu par kopējo transporta politiku piemērošanas jomā (EKL 70.–80. pants).

22. Ievērojot vispārēju transporta definīciju, saskaņā ar kuru transports ir vienas vai vairāku personu un/vai preču pārvadāšana no vienas vietas uz citu ar transportlīdzekļu palīdzību, varētu rasties šaubas par karsta gaisa balonu piederību transportlīdzekļu

kategorijai. It īpaši ir vispārzināms, ka to atkarības no vēja dēļ un par spīti tehniskajam progresam šis [transporta] veids nodrošina vienīgi aptuvenu ierašanos iepriekš noteiktajā galamērķī [6].

23. Turpinot par to pašu, varētu arī apgalvot, ka lidojumu ar gaisa balonu darbības pavisam marginālā rakstura dēļ šī pēdējā vairāk tuvinās tūrisma pakalpojumu sniegšanai nekā pasažieru un/vai kravas komerciālo pārvadājumu tirgum. Šajā sakarā es norādu, ka savā nesenajā spriedumā lietā *Presidente del Consiglio dei Ministri* [7] Tiesa izvērtēja reģionāla nodokļa, kas tiek piemērots par piestāšanu tūrisma nolūkos, ko veic vispārējās aviācijas gaisa kuģi, ko izmanto privātai personu pārvadāšanai, kā arī izpriecu kuģi, un kas attiecas vienīgi uz [gaisa kuģu] ekspluatantiem, kuru nodokļu domicils atrodas ārpus pašvaldības teritorijas, diskriminējošo raksturu saistībā ar EKL 49. un 50. pantu, atgādinot savu judikatūru, saskaņā ar kuru šie panti ietver arī pakalpojumu saņēmēju, īpaši tūristu, tiesības baudīt pakalpojumu sniegšanas brīvību [8]. Izskatāmajā lietā ir jānorāda, ka pēc pamata lietā aplūkojamā lidojuma, kas tika veikts no pļavas, kas atrodas kādā vietā Austrijā, notika gaisa balona [pasažieru] iesvētības, ko iesniedzējtiesa apzīmē kā "tradicionālas". Tādējādi piedāvāto pakalpojumu varētu uzskatīt par tādu, kas ir tieši vērsts uz izklaides pieprasījuma apmierināšanu, un tādēļ to varētu iekļaut EKL 49. un 50. panta piemērošanas jomā.

24. Lai gan lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu nav argumentēts šādā veidā, turpmāk norādītie apsvērumi arī var izskaidrot, kāpēc iesniedzējtiesa lūdz Tiesu sniegt EKL 49. panta interpretāciju.

25. Taču trīs argumenti mani vedina uzskatīt, ka pamata lietā aplūkojamie pakalpojumi ietilpst gaisa transporta jomā.

26. Pirmkārt, kā to norādīja attiecīgi M. Neikirhingers iesniedzējtiesā un EBTA Uzraudzības iestāde Tiesas sēdē, karsta gaisa

6 — Vienā no saviem pirmajiem piedzīvojumu romāniem "Piecas nedēļas gaisa balonā" Žils Verns, ar *Daily Telegraph* publicēta raksta starpniecību minot Āfrikas ceļojumu, kas bijis priekšā vienam no tā varoņiem Semjuelam Fergusonam, sviņīgi stāstīja:"Šis bezbailīgais atklājējs ("discoverer") nolēmis gaisa balonā šķērsot Āfriku no austrumiem līdz rietumiem. Ja esam pareizi informēti, tad apbrīnojamā ceļojuma sākumpunkts būs Zanzibāras sala Āfrikas austrumu piekrastē. Kas attiecas uz ceļojuma galamērķi, tas zināms vienīgi providencei." (Verne, J. *Cinq semaines en ballon, voyage de découverte en Afrique par trois anglais*. Parīze: Bibliothèque d'éducation et de récréation, Hetzel et Cie, 1863, 8. lpp. [Citēts pēc: Verns, Ž. *Piecas nedēļas gaisa balonā*. Rīga: Liesma, 1981, 11. lpp.]).

7 — 2009. gada 17. novembra spriedums lietā C-169/08 (Krājums, I-10821. lpp., 20.–28. punkts).

8 — Turpat (25. punkts un tajā minētā judikatūra).

baloni ietilpst gaisa kuģu kategorijā saskaņā ar 1944. gada 7. decembrī Čikāgā parakstīto Starptautisko konvenciju par civilo aviāciju [9]. Turklāt, kā savos rakstveida apsvērumos norādīja Komisija, ir skaidrs, ka pamata lietas faktu [rašanās] laikā šie gaisa kuģi bija pakļauti arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 15. jūlija Regulā (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi [10] ietvertajām tehniskajām prasībām un drošības noteikumiem, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 21. aprīļa Regulā (EK) Nr. 785/2004 par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem [11] izvirzītajiem nosacījumiem, kuru ievada apsvērumos ir ietverta tieša atsauce uz EKL 80. panta 2. punktu, kas Eiropas Savienības Padomei Līguma sadaļas par transportu ietvaros piešķir tiesības pieņemt attiecīgus noteikumus par gaisa transportu.

27. Tādēļ, pēc manām domām, būtu nekonsekventi uzskatīt, ka komerciāli lidojumi ar karsta gaisa balonu daļēji ietilpst gaisa transporta un līdz ar to Līguma noteikumu par kopējo transporta politiku piemērošanas jomā, jo tādā gadījumā uz tiem tāpat daļēji attiektos vispārējie Līguma noteikumi par pakalpojumu sniegšanas brīvību.

28. Turklāt, kā to parāda arī iesniedzējtiesas lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, prasītāja pamata lietā darbība, ko iesniedzējtiesa raksturo kā "pasažieru komerciālu pārvadāšanu ar karsta gaisa balonu", gan Vācijā, gan Austrijā ir reglamentēta attiecīgajos šo valstu tiesību aktos par gaisa satiksmi, kā arī kompetentas ir attiecīgās valsts aeronautikas iestādes.

29. Visbeidzot, pamata lietas apstākļi atšķiras no tiem apstākļiem, kas tika konstatēti iepriekš minētajā spriedumā lietā *Presidente del Consiglio dei Ministri*. Tā kā šajā pēdējā

9 — *Recueil des traités des Nations unies*, 1. sējums, 295. lpp. Šīs konvencijas 2. pielikumā, kas attiecas uz "gaisa satiksmes noteikumiem", ir īpaši precizēts, ka [gaisa] baloni ietilpst gaisa kuģu kategorijā. Savos rakstveida apsvērumos Komisija gaisa balonu definē šādi, proti: "Bezmotora gaisa kuģis, kas paceļas gaisā ar cēlējspēka palīdzību un atmosfērā tiek vadīts, izmantojot vējus."

10 — OV L 240, 1. lpp. Jāteic, ka Komisijas 2003. gada 20. novembra Regulā (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (OV L 31, 1. lpp.), kas pieņemta, pamatojoties uz Regulu (EK) Nr. 1592/2002, gaisa kuģa jēdziens ir definēts ļoti plaši kā "ikviena mašīna, ko atmosfērā notur mijiedarbība ar gaisu, ja tā nav no zemes virsmas reflektēta mijiedarbība ar gaisu".

11 — OV L 138, 1. lpp.

lietā reģionālais piestāšanas nodoklis attiecās vienīgi uz transporta līdzekļu ekspluatantiem, nevis pašiem transporta pakalpojumiem [12], kas izskaidro iemeslu, kādēļ Tiesa nonāca pie saiknes meklēšanas starp šo nodokli un vispārējiem Līguma noteikumiem par pakalpojumu sniegšanas brīvību [13], LFG noteiktās prasības noteikti attiecas uz gaisa transporta pakalpojumu sniegšanu ar karsta gaisa balonu.

30. Tādējādi es uzskatu, ka tādi komerciāli lidojumi ar karsta gaisa balonu, kā tie, ko veic prasītājs pamata lietā, ietilpst gaisa transporta jomā.

31. Tomēr saskaņā ar EKL 51. panta 1. punktu pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā reglamentē noteikumi, kas izklāstīti sadaļā par transportu un kuros ietilpst EKL 80. panta 2. punkts.

32. Tiesa, lasot šos noteikumus kopsakarā, secināja, ka sākotnējo mērķi pakāpeniski atcelt ierobežojumus pakalpojumu sniegšanas brīvībai transporta jomā būtu jāīsteno kopējās transporta politikas ietvaros [14].

33. Attiecībā uz gaisa transporta pakalpojumiem pēdējais to liberalizēšanas posms Kopienā tika īstenots ar trīs Padomes regulu pieņemšanu, pamatojoties uz EEK līguma 84. panta 2. punktu (vēlāk — EK līguma 84. panta 2. punkts, kurš pēc grozījumu izdarīšanas kļuvis par EKL 80. panta 2. punktu), 1992. gada 23. jūlijā, kuras parasti dēvē par iekšējā aviācijas tirgus "trešo paketi" [15]. Šie tiesību akti tika pieņemti pēc pirmās un otrās aviācijas tirgus paketes pieņemšanas attiecīgi 1987. gada decembrī un 1990. gada jūnijā.

34. Tomēr ir jānorāda, ka saskaņā ar Regulas Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu — kas ir neatņemama trešās iekšējā tirgus aviācijas paketes daļa un kas bija spēkā pamata lietas faktu laikā — 1. panta 2. punktu *šī regula neattiecas uz* pasažieru, pasta un/vai kravas pārvadāšanu pa gaisu *ar bezmotora*

12 — Skat. 24. punktu.

13 — Skat. 25. un 26. punktu.

14 — Skat. 1989. gada 13. decembra spriedumu lietā C-49/89 *Corsica Ferries (France)* (*Recueil*, 4441. lpp., 11. punkts un tajā minētā judikatūra).

15 — Proti, Regula (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu (OV L 240, 1. lpp.), Regula (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem (OV L 240, 8. lpp.) un Regula (EEK) Nr. 2409/92 par gaisa satiksmes pakalpojumu cenām un tarifiem (OV L 240, 15. lpp.).

gaisa kuģiem. Šajā pašā pantā arī ir minēts, ka minētajām "darbībām piemēro valstu tiesību aktus par darbības licencēm [atļaujām], ja tādi ir, un Kopienas un valsts tiesību aktus par gaisa pārvadātāju sertifikātu (*AOC*)" [16].

35. Tādējādi uz pakalpojumiem, kas tiek sniegti ar tādu gaisa kuģi kā prasītājam pamata lietā [piederošais], iekšējā tirgus aviācijas trešā pakete neattiecas, daļēji izņemot to, kas attiecas uz gaisa pārvadātāja sertifikāta izsniegšanu.

36. Šķiet, ka tieši šī iemesla dēļ Komisija iesaka uz uzdotajiem [prejudiciālajiem] jautājumiem atbildēt, ņemot vērā EKL 54. pantu, vai pat Līguma vispārējiem noteikumiem, iedvesmojoties no sprieduma lietā Komisija/Grieķija [17] 26. punkta.

37. Šajā minētā sprieduma — kurš attiecās uz valsts tiesiskā regulējuma, kas tiesības sniegt vilkšanas pakalpojumus atklātā jūrā deva vienīgi kuģiem ar Grieķijas karogu, atbilstību Padomes 1992. gada 7. decembra Regulai (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) [18] — punktā Tiesa lēma, ka "no EKL 51. panta 1. punkta, lasot to kopsakarā ar EKL 80. panta 2. punktu, izriet, ka pakalpojumus jūras transporta jomā, kas nav ietverti Regulas Nr. 3577/92 vai citu normu, kas ir pieņemtas, pamatojoties uz EKL 80. panta 2. punktu, piemērošanas jomā, *reglamentē dalībvalstu tiesību akti, ievērojot EKL 54. pantu un citus Līguma vispārējos noteikumus*" [19].

38. Šajā analīzes stadijā varētu būt vilinoši aprobežoties ar šī sprieduma atziņu piemērošanu izskatāmajā lietā un tādējādi pārbaudīt, vai LFG ietvertie nosacījumi atbilst EKL 54. pantam un/vai citiem vispārējiem Līguma noteikumiem, šajā gadījumā EKL 12. pantam, kas aizliedz diskrimināciju pilsonības dēļ.

39. Taču vispirms ir jāpārbauda Austrijas Republikas tiesas sēdē izteiktais iebildums, ka EKL 54. pants transporta jomā nebūtu piemērojams, jo šī tiesību norma, tāpat kā

16 — Regulas Nr. 2407/92 2. panta d) punktā gaisa pārvadātāja sertifikāts (*AOC*) ir definēts, proti, kā dokuments, "ko dalībvalstu kompetentās iestādes izsniedz uzņēmumam vai uzņēmumu grupai un kas apliecina, ka attiecīgajam pārvadātājam piemīt profesionalitāte un ir [infra]struktūra, kas garantē līdaparātu drošu ekspluatāciju sertifikātā norādītajās aviācijas darbībās".

17 — 2007. gada 11. janvāra spriedums lietā C-251/04 (Krājums, I-67. lpp.).

18 — OV L 364, 7. lpp.

19 — Tekstu slīpinājis šo secinājumu autors.

EKL 49. pants, ietilpst EK līguma trešās daļas III sadaļas 3. nodaļā, kas saskaņā ar EKL 51. panta 1. punktu nereglamentē pakalpojumu sniegšanas brīvību šajā jomā.

40. Es atgādinu, ka EKL 54. pantā ir noteikts: "Kamēr nav atcelti ierobežojumi pakalpojumu sniegšanas brīvībai, dalībvalstis šos ierobežojumus piemēro visām personām, kas sniedz pakalpojumus 49. panta pirmās daļas nozīmē, neatkarīgi no šo personu pilsonības vai dzīvesvietas."

41. Vieta, ko EKL 54. pants ieņem EK līguma struktūrā, [ir iemesls] polemizēt par Austrijas Republikas izteikto viedokli, ka šī tiesību norma, tāpat kā citas EK līguma trešās daļas III sadaļas 3. nodaļā ietvertās tiesību normas, neattiecas uz pakalpojumiem jūras vai gaisa transporta jomās.

42. Tomēr divi apstākļi mani vedina stipri nianšēt šādu uzskatu.

43. No vienas puses, kā es to jau uzsvēru, iepriekš minētājā spriedumā lietā Komisija/Grieķija Tiesa dalībvalstu atlikušo kompetenču jūras transporta jomā, kas nebija reglamentētas Savienības atvasinātajās tiesībās, īstenošanu pakārtoja EKL 54. un *citiem* Līguma *vispārējiem* noteikumiem, tādējādi šķietami norādot, ka šim pantam ir vispārēja nozīme, kas nav ierobežota ar EK līguma trešās daļas III sadaļas 3. nodaļā ietilpstošajiem pakalpojumiem.

44. No otras puses, kā tiesas sēdē atgādināja Komisija, ņemot vērā, ka atšķirībā no citām tiesību normām ar pārejas [noteikumu] raksturu EKL 54. pants EK līguma reformas brīdī netika atcelts un ka šī panta regulējums bez izmaiņām tagad ir ietverts Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 61. pantā, šai tiesību normai ir jāvar saglabāt lietderīgo iedarbību. Tomēr, ja ir skaidrs, ka kopš pārejas posma beigām pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumi ir tikuši atcelti un ka tādējādi EKL 54. pantam vairs nav nozīmes attiecībā uz EK līguma trešās daļas III sadaļas 3. nodaļā ietilpstošajiem pakalpojumiem [20], turpretī tas var saglabāt atlikušo funkciju transporta jomā. Ņemot vērā, ka pilnīga un visaptveroša pakalpojumu sniegšanas brīvības īstenošana šajā jomā var notikt likumdošanas procedūras ceļā Savienības līmenī nodaļas par transportu ietvaros, un to, ka šāda procedūra nav

20 — Tas turklāt, šķiet, izriet jau no 1975. gada 26. novembra sprieduma lietā 39/75 *Coenen* u.c. (*Recueil*, 1547. lpp., 8. punkts).

tikusi īstenota vai ir tikusi īstenota tikai daļēji, pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumi transporta jomā tādējādi vēl nav atcelti. Līdz ar to EKL 54. pantā ietvertais pienākums var saglabāt savu lietderīgo iedarbību.

45. Šķiet, ka šai tiesību normai ir divkārša nozīme, reizē apvienojot vienādu tiesību piešķiršanas savas valsts un citu dalībvalstu pilsoņiem principu un vislielākā labvēlības režīma atrunu [21]. Pieļaujot vienīgi "nediskriminējošu" ierobežojumu piemērošanu, EKL 54. pants līdz ar to aizliedz jebkādus diskriminējošus pasākumus pilsonības vai dzīvesvietas dēļ. Tas arī norāda, ka dalībvalstīm, gaidot citu pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumu atcelšanu, pret pakalpojumu sniedzēju kopumu no citām dalībvalstīm ir jāattiecas vismazāk ierobežojošā veidā, kā tās, iespējams, ir savstarpēji vienojušās. Citiem vārdiem, attiecībā uz šiem vienādi piemērojamajiem ierobežojumiem šī tiesību norma nenoteic dalībvalstu pienākumu piešķirt pakalpojumu sniedzējiem tādas pašas tiesības kā saviem pilsoņiem, bet tā zināmā mērā pastāv kā vislielākā labvēlības režīma atruna.

46. Gadījumā, ja Tiesa piekristu šai analīzei, atbilde uz iesniedzējtiesas pirmo uzdoto jautājumu būtu vienkārša. Nav šaubu, ka valsts tiesiskais regulējums, kas kā nosacījumu citā dalībvalstī reģistrētas juridiskās personas pakalpojumu sniegšanai paredz, ka šai personai ir jābūt juridiskajai adresei vai jādzīvo valsts teritorijā, ir uzskatāms par sevišķi smagu EKL 54. panta pārkāpumu. Starp citu, Austrijas Republika savos rakstveida apsvērumos nekādi nemēģina pamatot tādu attieksmes atšķirību un uzsver, ka nākamās LFG pārskatīšanas brīdī šo nosacījumu no likuma vajadzētu rosināt izslēgt.

47. Taču grūtības rada atbilde uz otro jautājumu, izņemot, protams, daļā par dzīvesvietas vai juridiskās adreses nosacījumu, kam

21 — Šo divkāršo nozīmi ir uzsvēruši vairāki autori: īpaši skat. Draetta, U., "Commento all'art. 65", Quadri, R. u.c. vadībā, *Trattato istitutivo della CEE Commentario*, Giuffrè, Milāna, 1965, I izdevums, 493. un 494. lpp.; Truchot, L., Léger, P. vadībā, *Commentaire article par article des traités UE et CE*, 1. izdevums, Parīze: Helbing Liechtehahn, Dalloz, Bruylant, 2000, 477. lpp. Tomēr jāteic, ka daļā doktrīnas valda uzskats, ka šajā tiesību normā ir ietverts vienīgi diskriminācijas aizliegums (skat., piem., Van den Bogaert, S., *Practical Regulation of the Mobility of Sportsmen in the EU post Bosman*, Hāga: Kluwer Law International, 2005, 122. lpp.), vai arī, ka tajā vienkārši vēlreiz tiek uzsvērta vienādu tiesību piešķiršana savas un citu dalībvalstu pilsoņiem (skat. tostarp Lugato, M.,"Commento agli articoli 49-55", Tizzano, A. vadībā, *Commentario ai Trattati dell'Unione europea e della Comunità europea*, Milāna: Giuffrè, 2004, 415. lpp.), kā arī, tieši pretēji, citā daļā doktrīnas tiek uzskatīts, ka EKL 54. pantā ir ietverta tikai vislielākā labvēlības režīma atruna (īpaši skat. Goldman, B. u.c., *Droit commercial européen*, 5. izdevums, Parīze: Dalloz, 1994, 273. lpp.).

jau būtu jābūt noskaidrotam atbildē uz pirmo jautājumu.

48. Šādi norobežojot, otrajā jautājumā ir jānoskaidro, vai tādā valsts tiesību normā kā LFG ietverta prasība, saskaņā ar kuru ikvienam lidojumu ar karsta gaisa balonu operatoram ir jābūt gan pārvadāšanas, gan arī darbības atļaujai, pat ja šis operators dalībvalstī, kurā viņš ir reģistrēts, ir saņēmis atļaujas, kuru izdošanas nosacījumi būtībā ir identiski vai līdzvērtīgi tiem, kādi ir jāizpilda dalībvalstī, kurā tiek sniegti pakalpojumi, ir pretrunā EKL 54. pantam.

49. Šajā sakarā ir skaidrs, ka, izņemot, protams, prasību par dzīvesvietas vai juridiskās adreses esamību valsts teritorijā, pakalpojumu sniedzējiem Austrijas teritorijā izvirzītā prasība iegūt abas iepriekš minētās atļaujas tiek piemērota neatkarīgi no pilsonības vai dzīvesvietas.

50. Līdz ar to, tā kā no šādas prasības izrietošo ierobežojumu atcelšanai attiecīgā gadījumā būtu jānotiek saskaņā ar Līguma noteikumiem sadaļā par transportu, šāda prasība, principā, nav pretrunā EKL 54. pantam.

51. Tomēr varētu jautāt, vai *minēto atļauju izsniegšanas procedūras ietvaros* šo novērtēšanu nevajadzētu mīkstināt.

52. Attiecībā uz LFG 102. un 106. pantā paredzēto pienākumu iegūt *pārvadāšanas atļauju*, šādas atļaujas izsniegšanas nosacījumi — izņemot, es atgādinu, tie, kas attiecas uz dzīvesvietas vai juridiskās adreses esamību Austrijā, — pēc kuriem tiek noskaidrota pietiekama profesionālā un finansiālā spēja, drošības noteikumu ievērošana, kā arī pierādījumi, ka darbības riski ir apdrošināti, šķiet, vismaz daļēji ir bijuši dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanas Kopienas līmenī priekšmets.

53. Es atgādinu, ka, lai gan Regulas Nr. 2407/92 1. panta 2. punkts no tās piemērošanas jomas principā izslēdz gaisa transportu ar bezmotora gaisa kuģiem, tajā tomēr ir precizēts, ka "šīm darbībām piemēro [..] Kopienas un valsts tiesību aktus par gaisa pārvadātāju sertifikātu (AOC)" un ka minētās regulas 2. panta d) punkts šo pēdējo definē

kā "dokumentu, ko dalībvalstu kompetentās iestādes izsniedz uzņēmumam vai uzņēmumu grupai un kas apliecina, ka attiecīgajam pārvadātājam piemīt profesionalitāte un ir [infra]struktūra, kas garantē lidaparātu drošu ekspluatāciju sertifikātā norādītajās aviācijas darbībās". Turklāt, kā uz to tiesas sēdē norādīja Austrijas Republika un Komisija, Regulā Nr. 1592/2002 paredzētie tehniskie un drošības noteikumi, tostarp tie, kas pieņemti uz tās pamata, īpaši tie, kas attiecas uz gaisa pārvadāšanas sertifikāciju [22], ir piemērojami arī attiecībā uz karsta gaisa baloniem. Turklāt, kas attiecas uz pierādījumiem par darbības risku nodrošinājumu, LFG 106. pants tieši norāda uz Regulu Nr. 785/2004 par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem.

54. Tomēr šādos apstākļos es uzskatu, ka dalībvalsts iestādes, kuras pilnīgi atteiktos ņemt vērā pakalpojumu sniedzēja reģistrācijas dalībvalstī izsniegtu pārvadāšanas atļauju, lai gan tāds dokuments pilnīgi vai daļēji apliecinātu, ka šis pēdējais atbilst šo secinājumu iepriekšējā punktā minētajiem nosacījumiem, neievērotu EKL 54. pantu un iepriekš minēto regulu attiecīgos noteikumus. Tāds atteikums būtu, vismaz *de facto*, pamatots vienīgi ar pakalpojumu sniedzēja juridisko adresi vai reģistrācijas vietu un līdz ar to būtu aizliegts ar EKL 54. pantu [23].

55. Šo novērtējumu vajadzētu attiecināt arī uz pienākumu iegūt *darbības atļauju*, kuras izdošanas nosacījums saskaņā ar LFG 108. panta 2. punktu pilnībā ir pārvadāšanas atļaujas saņemšana un kuras iegūšanai nav citu papildu nosacījumu, kā tie, kas ir izvirzīti pārvadāšanas atļaujas saņemšanai [24].

56. Jāpiebilst, ka šī pieeja galu galā ļoti neatšķiras no tās, ko savos rakstveida apsvērumos aizstāv Austrijas Republika, jo tā uzskata,

22 — Komisijas 2003. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1702/2003, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju (OV L 243, 6. lpp.).

23 — Saskaņā ar judikatūru noteikumi par vienlīdzīgu attieksmi pret valsts pilsoņiem un citu dalībvalstu pilsoņiem aizliedz ne vien atklātu diskrimināciju pilsonības dēļ vai, sabiedrību gadījumā, juridiskās adreses dēļ, bet arī jebkādu slēpta veida diskrimināciju, kas, piemērojot citus nošķiršanas kritērijus, faktiski rada tādas pašas sekas. Skat. it īpaši 2009. gada 27. oktobra spriedumu lietā C-115/08 *ČEZ* (Krājums, I-10265. lpp., 92. punkts un tajā minētā judikatūra).

24 — Nedz lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu, nedz arī Austrijas Republikas apsvērumos nav minēti nekādi iespējami papildu nosacījumi.

ka, *tā kā atļaujas izsniegšanas procedūrā tiek ņemts vērā pamatojums un garantijas, ko* [atļaujas] *pieprasītājs jau ir sniedzis savā izcelsmes valstī*, prasība saņemt atļauju ir pamatota [25].

57. Tomēr jāatgādina, ka tiesvedība pamata lietā attiecas nevis uz Austrijas kompetento iestāžu atteikumu izsniegt pakalpojumu sniedzējam pārvadāšanas un darbības atļaujas, neņemot vērā to (tās), kuru (kuras) minētais [pakalpojumu] sniedzējs ir ieguvis savā reģistrācijas dalībvalstī, bet gan uz represīvu procedūru par LFG pārkāpumu — nelikumīgu gaisa balonu lidojumu darbības veikšanu *bez* divām šajā likumā noteiktajām atļaujām.

58. Tomēr īstenībā otrais iesniedzējtiesas uzdotais jautājums ir par to, vai Kopienas līmenī ir jāpastāv pilnīgai pārvadāšanas un darbības atļauju, ko dalībvalstis izsniedz operatoriem, kas veic pārvadājumus ar karsta gaisa balonu, atzīšanai, ja minēto atļauju izsniegšanas nosacījumi tiek novērtēti kā līdzvērtīgi.

25 — Minēto apsvērumu 60. punkts. Taču jāprecizē, ka šie apsvērumi attiecas nevis uz EKL 54. panta, bet gan uz EKL 49. panta interpretāciju.

59. Ņemot vērā iepriekš norādītos apsvērumus, uz šo jautājumu ir jāsniedz noliedzoša atbilde. EKL 54. pantam nevajadzētu noteikt dalībvalstīm tādus pienākumus, lai neizraisītu Savienības politisko iestāžu, kuru uzdevums ir īstenot pakalpojumu sniegšanas brīvību kopējās transporta politikas ietvaros, kompetenču aizskārumu.

60. Katrā ziņā atbilde uz šo jautājumu, pēc manām domām, neatšķirtos, ja Tiesa uzskatītu, ka ir jāpārbauda tāda valsts tiesiskā regulējuma kā LFG atbilstība nevis EKL 54. pantam, bet gan EKL 12. pantam, kurā ir aizliegta jebkāda diskriminācija pilsonības dēļ Līguma piemērošanas jomā.

61. Pirmkārt, es uzskatu, ka šīs pēdējās tiesību normas piemērojamībai tādā situācijā kā pamata lietā nav nekādu nepārvaramu šķēršļu.

62. Tāda pieeja, pēc manām domām, izriet no iepriekš minētā sprieduma lietā Komisija/Grieķija 26. punkta interpretācijas.

63. Tomēr [šāda pieeja] vedinātu Tiesu paplašināt risinājumu, ko tā apstiprināja iepriekš minētajā spriedumā lietā *Corsica Ferries (France)* attiecībā uz jūras transporta pakalpojumiem.

64. Es atgādinu, ka šajā lietā Tiesai bija jāvērtē, vai EEK līguma 59. pantam (vēlāk — EK līguma 59. pants, pēc grozījumu izdarīšanas kļuvis par EKL 49. pantu) bija pretrunā diferencēta nodokļa noteikšana, kas tika iekasēts 1981. un 1982. gadā un kas attiecās uz kuģiem, kas nodrošināja satiksmi starp Korsiku un kontinentālo Franciju vai starp šo pašu salu un ostu citā dalībvalstī. Atgādinājusi, ka pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā reglamentē noteikumi sadaļā par transportu un nevis EEK līguma 59. un nākamie panti [26] un ka saskaņā ar EEK līguma 84. panta 2. punktu Padome varēja nolemt, vai, cikt̄āl un saskaņā ar kādu procedūru var tikt pieņemti attiecīgi noteikumi par jūras transportu [27], Tiesa konstatēja, ka pamata lietā aplūkojamajā laikposmā (1981. un 1982. gadā) pakalpojumu sniegšanas brīvība jūras transporta jomā vēl nebija īstenota, un tā stājās spēkā vienīgi 1987. gadā pēc Regulas (EEK) Nr. 4055/86 [28] pieņemšanas, kas tādējādi nozīmēja, ka dalībvalstīm bija tiesības piemērot tādas tiesību normas, kā tās, kuras bija spēkā pamata lietā [29].

65. Tomēr ir jānorāda, ka Tiesa pēc ģenerāladvokāta ieteikuma attiecīgo šīs lietas tiesisko regulējumu nepārbaudīja, ņemot vērā Līguma vispārējos noteikumus, it īpaši EEK līguma 7. pantu [30] (vēlāk — EK līguma 6. pants, kurš pēc grozījumu izdarīšanas kļuvis par EKL 12. pantu). Pēc ģenerāladvokāta domām, bija "acīmredzami", ka šajā lietā nevarēja atsaukties uz EEK līguma 7. pantā paredzēto diskriminācijas aizliegumu pilsonības dēļ, jo, ņemot vērā, ka transports bija izslēgts no vispārējo Līguma noteikumu par pakalpojumu sniegšanas brīvību, kas bija paredzēti, lai konkretizētu un īstenotu šo aizliegumu, piemērošanas jomas, atsaukšanās uz tiem būtu bijusi pretrunā šo tiesību normu struktūrai. Citiem vārdiem, ģenerāladvokāts, šķiet, šaubījās par to, ka EEK līguma 7. panta piemērošana Tiesā izskatāmajā lietā būtībā novestu pie izvairīšanās no tādu vispārējo Līguma noteikumu par pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā nepiemērošanas

26 — Iepriekš minētais spriedums lietā *Corsica Ferries (France)* (11. punkts).

27 — Turpat (12. punkts).

28 — Padomes 1986. gada 22. decembra regula, ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm (OV L 378, 1. lpp.).

29 — Skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Corsica Ferries (France)* (13. un 14. punkts).

30 — Skat. ģenerāladvokāta Lenca sniegtos secinājumus lietā, kurā tika taisīts iepriekš minētais spriedums lietā *Corsica Ferries (France)* (12. un 13. punkts).

kā EEK līguma 61. pantā (vēlāk — EK līguma 61. pants, kurš pēc grozījumu izdarīšanas kļuvis par EKL 51. pantu) paredzētais tiktāl, ciktāl EEK līguma 7. pantā ietvertais princips pakalpojumu sniegšanas jomā tiek īstenots ar EEK līguma 59. pantu [31].

66. Es neesmu pārliecināts, vai Tiesas sprieduma lietā *Corsica Ferries (France)* klusēšanu šajā jautājumā vajadzētu saprast kā piekrišanu ģenerāladvokāta Lenca [*Lenz*] izteiktajam priekšlikumam. Lai arī ir taisnība, ka vispārējais nediskriminācijas princips, kas ir ietverts EKL 12. pantā [32], ir ticis efektīvi piemērots, tomēr attiecībā uz EKL 49. pantā reglamentēto pakalpojumu sniegšanas brīvības jomu ir skaidrs, ka šī pēdējā nav ierobežota ar diskriminējošu pasākumu aizliegumu, bet gan daudz plašāk paredz "ierobežojumus", t.i., jebkādus pasākumus, kas traucē vai padara mazāk pievilcīgu pakalpojumu sniegšanas brīvības īstenošanu [33]. Dalījums starp, no vienas puses, Līguma vispārējiem noteikumiem, tostarp EKL 12. pantu, un, no otras puses, EKL 49. pantu izriet arī no visaptverošas interpretācijas, kas izriet no Tiesas judikatūras. Tādējādi saskaņā ar šo judikatūru, lai gan ir jāīsteno EKL 49. panta mērķi attiecībā uz transportu kopējās transporta politikas ietvaros [34] un lai gan jūras un gaisa transports Līguma noteikumos par kopējo transporta politiku nav ietverts, vismaz, kamēr Padome neizlemj citādi, tie, tāpat kā visi citi transporta veidi, tomēr ir pakļauti Līguma vispārējiem noteikumiem [35]. Ir grūti iedomāties, ka šādas judikatūras mērķis būtu bijis izslēgt tādu fundamentālu tiesību normu kā EKL 12. pants no Līguma vispārējiem noteikumiem.

67. Tādējādi attiecībā uz, otrkārt, EKL 12. panta interpretāciju pamata lietas kontekstā šajā tiesību normā ietvertajam aizliegumam nešaubīgi ir pretrunā tas, ka dalībvalsts citā dalībvalstī reģistrēta pakalpojumu sniedzēja darbībai kā nosacījumu izvirza prasību, lai šim pakalpojumu sniedzējam ir juridiskā

31 — Šajā ziņā skat. it īpaši 1999. gada 28. oktobra spriedumu lietā C-55/98 *Vestergaard* (*Recueil*, I-7641. lpp., 17. punkts) un 2003. gada 11. decembra spriedumu lietā C-289/02 *AMOK* (*Recueil*, I-15059. lpp., 26. punkts).

32 — Par EKL 12. pantā ietvertā vispārējā [diskriminācijas] aizlieguma principa nozīmi skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *ČEZ* (89. un 91. punkts).

33 — Skat. it īpaši 1991. gada 25. jūlija spriedumu lietā C-76/90 *Säger* (*Recueil*, I-4221. lpp., 12. punkts), 2000. gada 8. jūnija spriedumu lietā C-264/99 Komisija/Itālija (*Recueil*, I-4417. lpp., 9. punkts), kā arī 2009. gada 29. aprīļa spriedumu lietā C-518/06 Komisija/Itālija (Krājums, I-3491. lpp., 62. punkts un tajā minētā judikatūra).

34 — Skat. it īpaši 1985. gada 22. maija spriedumu lietā 13/83 Parlaments/Padome (*Recueil*, 1513. lpp., 62. punkts), kā arī 1986. gada 30. aprīļa spriedumu apvienotajās lietās no 209/84 līdz 213/84 *Asjes* u.c. (*Recueil*, 1425. lpp., 37. punkts).

35 — 1974. gada 4. aprīļa spriedums lietā 167/73 Komisija/Francija (*Recueil*, 359. lpp., 32. punkts). Skat. arī iepriekš minēto spriedumu apvienotajās lietās *Asjes* u.c., 45. punkts.

adrese vai dzīvesvieta pirmās dalībvalsts teritorijā [36]. Turklāt es atgādinu, ka savos rakstveida apsvērumos Austrijas Republika nekādi nav mēģinājusi attaisnot tādu diskrimināciju.

68. Turpretī EKL 12. pantā ietvertā nediskriminācijas pilsonības dēļ piemērojamībai nevajadzētu uzspiest dalībvalstīm citās dalībvalstīs izsniegtu pārvadāšanas un darbības atļauju savstarpējo atzīšanu, lai gan no pakalpojumu sniedzēju viedokļa šīs atļaujas apliecinātu vienādas garantijas, kā to jautā iesniedzējtiesa savā otrajā prejudiciālajā jautājumā. Pretējs risinājums EKL 12. pantam piešķirtu tieši tādu pašu vai pat plašāku iedarbību nekā EKL 49. pantam [37] un līdz ar to novestu pie šīs pēdējās tiesību normas nepiemērojamības transporta jomā apiešanas. Turklāt, tāpat kā es norādīju šo secinājumu 59. punktā attiecībā uz EKL 54. pantu, tāda EKL 12. panta piemērojamības interpretācija, kas pārsniegtu pat EKL 49. panta piemērojamību, liktu Tiesai aizskart Savienības politisko iestāžu, kuru uzdevums ir īstenot pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā, kompetences.

69. Es tātad ierosinu Tiesai uz attiecīgi pirmo un otro prejudiciālo jautājumu atbildēt, ka, no vienas puses, EKL 54. pantam vai izskatāmajā lietā EKL 12. pantam ir pretrunā tāds valsts tiesiskais regulējums, kas komerciālu lidojumu ar karsta gaisa balonu organizēšanai tās teritorijā noteic, ka citā dalībvalstī reģistrētam pakalpojumu sniedzējam ir jābūt juridiskajai adresei vai dzīvesvietai pirmajā dalībvalstī, un, no otras puses — izņemot attiecībā uz nosacījumu, ka valsts teritorijā ir jābūt dzīvesvietai vai juridiskajai adresei — nedz EKL 54. pantam, nedz arī EKL 12. pantam nav pretrunā, ka dalībvalsts pieprasa, lai pakalpojumu sniedzējs, kuram ir viņa reģistrācijas dalībvalstī izsniegtas atļaujas komerciālu lidojumu organizēšanai ar karsta gaisa baloniem, dalībvalstī, kurā tiek sniegti pakalpojumi, ir jāsaņem jaunas atļaujas, ar nosacījumu, ka šīs dalībvalsts kompetentajām iestādēm, izsniedzot šīs atļaujas, ir jāņem vērā garantijas, ko

36 — Šajā ziņā skat. 2009. gada 1. oktobra spriedumu lietā C-103/08 *Gottwald* (Krājums, I-9117. lpp., 28. punkts).

37 — Es atgādinu, ka attiecībā uz atļauju procedūras kā nosacījuma pakalpojumu sniegšanai citā dalībvalstī atbilstību EKL 49. pantam Tiesa ir nospriedusi, ka atļaujas saņemšanai izpildāmie tiesiskie nosacījumi nevar būt tādi paši, kādi jau ir izpildīti reģistrācijas dalībvalstī. Skat. 2004. gada 11. marta spriedumu lietā C-496/01 Komisija/Francija (*Recueil*, I-2351. lpp., 71. punkts un tajā minētā judikatūra).

[atļaujas] pieprasītājs jau ir sniedzis dalībvalstī, kurā viņš ir reģistrēts.

70. Attiecībā uz trešo prejudiciālo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot [38], vai citā dalībvalstī reģistrētam pakalpojumu sniedzējam, kurš savas darbības Austrijas teritorijā ir veicis bez *LFG* noteiktajām pārvadāšanas un darbības atļaujām, piemērotās sankcijas, iespējams, ir neatbilstošas Līgumam.

71. Šajā sakarā es vispirms atgādinu, ka saskaņā ar *LFG* ietvertajām tiesību normām prasība pēc dzīvesvietas vai juridiskās adreses Austrijā ir minēto atļauju saņemšanas nosacījums. Tomēr, tā kā šis nosacījums manā ieskatā ir neatbilstošs EKL 54. pantam vai — izskatāmajā lietā — EKL 12. pantam, prasītājs pamata lietā, kurš ir reģistrēts Vācijā, katrā ziņā nekad nebūtu varējis iegūt šādas atļaujas, neizveidojot profesionālo pārstāvniecību Austrijā.

72. Līdz ar to un tiktāl, ciktāl no lietas materiāliem neizriet, ka noteiktais soda naudas apmērs un *a fortiori* aizstājošais sods ir aprēķināti samērīgi, atkarībā no atšķirīgiem atļauju izsniegšanas nosacījumiem, kuri netika ievēroti, valsts tiesa saskaņā ar judikatūru nevarēja piemērot administratīvo sodu par neizpildītām administratīvām formalitātēm, ja šo formalitāšu izpildīšanas iespēju attiecīgā dalībvalsts liedza vai padarīja neiespējamu, pārkāpjot Savienības tiesības [39].

73. Tādējādi uz trešo prejudiciālo jautājumu es ierosinu atbildēt tādējādi, ka citā dalībvalstī reģistrētam komerciālu lidojumu ar karsta gaisa balonu pakalpojumu sniedzējam noteikto administratīvo sodu par to, ka šim pakalpojumu sniedzējam nav tās dalībvalsts, kurā pakalpojumi tiek sniegti, tiesību normās noteiktās pārvadāšanas un darbības atļaujas un kas to izsniegšanai par nosacījumu izvirza juridiskās adreses vai dzīvesvietas esamību šajā pēdējā dalībvalstī, pārkāpjot EKL 54. pantu vai — izskatāmajā lietā — EKL 12. pantu, nedrīkst piemērot.

38 — Trešā prejudiciālā jautājuma formulējumā iesniedzējtiesa norāda uz, šķiet, papildu nosacījumu *LFG* prasīto atļauju saņemšanai, proti, tādu, saskaņā ar kuru pakalpojumu sniedzējam ir jāpiereģistrē Austrijā karstā gaisa balons, kas tiek izmantots komerciāliem pasažieru pārvadājumiem šīs dalībvalsts teritorijā. Tomēr šis nosacījums nešķiet izrietam nedz no pamata lietā izskatāmā valsts tiesību normu teksta, nedz no strīdus faktiem šajā lietā. Turklāt abi iepriekšējie prejudiciālie jautājumi uz šo nosacījumu, kura atbilstību Līguma normām iesniedzējtiesa neapšaubīja arī lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu, neattiecās. Tātad es uzskatu, ka nav jāveic šī nosacījuma pārbaude, ko iesniedzējtiesa turklāt nav arī lūgusi.

39 — Attiecībā uz krimināsodiem skat. 2007. gada 6. marta spriedumu apvienotajās lietās C-338/04, C-359/04 un C-360/04 *Placanica* u.c. (Krājums, I-1891. lpp., 69. punkts).

VI — Secinājumi

74. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, es ierosinu Tiesai uz *Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich* uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem atbildēt šādi:

"1) EKL 54. pantam vai — izskatāmajā lietā — EKL 12. pantam ir pretrunā tāds valsts tiesiskais regulējums, kas komerciālu lidojumu ar karsta gaisa balonu organizēšanai tās teritorijā noteic, ka citā dalībvalstī reģistrētam pakalpojumu sniedzējam ir jābūt juridiskajai adresei vai dzīvesvietai pirmajā dalībvalstī;

2) izņemot attiecībā uz nosacījumu, ka valsts teritorijā ir jābūt dzīvesvietai vai juridiskajai adresei — nedz EKL 54. pantam, nedz arī EKL 12. pantam nav pretrunā, ka dalībvalsts pieprasa, lai pakalpojumu sniedzējs, kuram ir viņa reģistrācijas dalībvalstī izsniegtas atļaujas komerciālu lidojumu organizēšanai ar karsta gaisa baloniem, šajā dalībvalstī, kurā tiek sniegti pakalpojumi, ir jāsaņem jaunas atļaujas, ar nosacījumu, ka šīs dalībvalsts kompetentajām iestādēm, izsniedzot šīs atļaujas, ir jāņem vērā garantijas, ko [atļaujas] pieprasītājs jau ir sniedzis dalībvalstī, kurā viņš ir reģistrēts;

3) citā dalībvalstī reģistrētam komerciālu lidojumu ar karsta gaisa balonu pakalpojumu sniedzējam noteikto administratīvo sodu par to, ka šim pakalpojumu sniedzējam nav tās dalībvalsts, kurā pakalpojumi tiek sniegti, tiesību normās noteiktās pārvadāšanas un darbības atļaujas un kas to izsniegšanai par nosacījumu izvirza juridiskās adreses vai dzīvesvietas esamību šajā pēdējā dalībvalstī, tādējādi pārkāpjot EKL 54. pantu vai — izskatāmajā lietā — EKL 12. pantu, nedrīkst piemērot."