GENERALINIO ADVOKATO PAOLO MENGOZZI IŠVADA, pateikta 2010 m. rugsėjo 7 d.[1]

I — Įvadas

1. Šis prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su EB 49 ir paskesnių straipsnių išaiškinimu nagrinėjant Vokietijos piliečio pateiktą skundą dėl Austrijos valdžios institucijos sprendimo, kuriuo jam paskirta administracinė bauda dėl to, jog šis pilietis pažeidė nacionalines nuostatas dėl skrydžių oro balionu organizavimo Austrijoje.

2. Šios bylos svarba, dėl kurios Teisingumo Teismas ją perdavė nagrinėti didžiajai kolegijai pasitelkiant ir generalinio advokato išvadą, ir atnaujinant žodinę proceso dalį, pasireiškia būtinybe nustatyti, kokiomis pirminės ar antrinės Sąjungos teisės nuostatomis remiantis turi būti nagrinėjamas tokių transporto paslaugų teikimas.

1 — Originalo kalba: prancūzų.

II — Teisinis pagrindas

A — *Austrijos teisė*

3. Iš dalies pakeisto Aviacijos įstatymo (*Luftfahrtgesetz*, toliau – LFG)[2] 102 straipsnyje įtvirtintas reikalavimas komerciniams keleivių, pašto ir (arba) krovinių pervežimams bemotoriais orlaiviais, pirma, turėti LFG 104 ir paskesniuose straipsniuose nurodytą leidimą vežti ir, antra, turėti veiklos leidimą, numatytą šio įstatymo 108 straipsnyje; abu leidimai turi būti išduoti kompetentingų Austrijos įstaigų.

4. Pagal LFG 106 straipsnį leidimas vežti išduodamas:

— jei pareiškėjas yra valstybės, kuri yra 1992 m. gegužės 2 d. Europos ekonominės erdvės susitarimo[3] (toliau – EEE susitarimas) šalis, pilietis, gyvena Austrijoje, yra patikimas ir profesiniu požiūriu kompetentingas,

2 — Atitinkamai *BGBl.* 253/1957 ir *BGBl.* I, 83/2008.

3 — OL L 1, p. 3; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 11 sk., 52 t., p. 3.

— jei užtikrintas veiklos saugumas ir įrodytas įmonės mokumas, ir

— jei įrodyta, kad sudaryta LFG 164 straipsnyje ar Reglamente (EB) Nr. 785/2004 [4] numatyto draudimo sutartis.

5. LFG 106 straipsnyje patikslinama, kad jei veiklos vykdytojas nėra fizinis asmuo, įmonė turi turėti buveinę Austrijoje, o didžiąją jos kapitalo dalį turi sudaryti valstybių, kurios yra Europos ekonominės erdvės susitarimo šalys, piliečių įnašai.

6. Pagal LFG 108 straipsnį, veiklos leidimas išduodamas tada, kai oro transporto įmonė turi leidimą vežti ir garantuojamas eismo saugumas.

7. Be to, taikant LFG 169 straipsnį, už keleivių komercinį pervežimą be pagal LFG 102 straipsnį reikalaujamų leidimų skiriama mažiausiai 3 630 EUR piniginė bauda.

B — *Vokietijos teisė*

8. Oro transporto įstatymo *(Luftverkehrgesetz)* [5] 20 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje įtvirtintas reikalavimas turėti veiklos leidimą komerciniams keleivių ar krovinių pervežimams oro balionais. Dėl leidimo išdavimo sąlygų pabrėžiamas už vežimą atsakingo asmens patikimumo reikalavimas.

9. Pagal šio įstatymo 20 straipsnio 2 dalį išduodant leidimą gali būti nustatytos papildomos sąlygos. Išduoti leidimą atsisakoma, jei faktai patvirtina, jog gali kilti pavojus viešajam saugumui ar viešajai tvarkai, ypač kai pareiškėjas ar kiti už vežimą atsakingi asmenys yra nepatikimi. Išduoti leidimą atsisakoma, jei neįrodomas saugiai oro transporto veiklai būtinų finansinių išteklių ar juos atitinkančių garantijų buvimas. Gali būti atsisakyta išduoti

4 — 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl draudimo reikalavimų oro vežėjams ir orlaivių naudotojams (OL L 138, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 160).

5 — *BGBl.* 2007 I, p. 698.

leidimą, jei ketinama naudoti Vokietijoje neįregistruotas ar pareiškėjo išimtine nuosavybe nesančias oro transporto priemones. Vokietijos oro transporto priemonių registrui prilyginami valstybių, kurioms taikoma Europos bendrijos oro transporto teisė, registrai.

III — Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

10. M. Neukirchinger, gyvenantis Pasau (Vokietija), Vokietijoje turi skrydžių oro balionu įmonę. 1999 m. kovo 2 d. Vokietijos institucijos jam suteikė leidimą skrydžiams lauke su laisvai skraidančiais pilotuojamais oro balionais iš nenustatytų iš anksto vietų, išskyrus tankiai apgyvendintas vietas. Šiame leidime nustatyti detalūs reikalavimai skrydžiams oro balionais vykdyti ir dėl aparatų būklės. M. Neukirchinger tapo Vokietijoje įsteigtos bendrovės *Bayernhimmel Ballonfahrt GmbH,* kuriai Vokietijos institucijos 2003 m. balandžio 15 d. suteikė veiklos leidimą, vadovu.

11. 2007 m. birželio 19 d M. Neukirchinger iš Vyso (Austrija) skrido oro balionu, kuris baigėsi oro baliono keleivių krikštijimu.

12. 2008 m. sausio 22 d. *Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen* (Austrijos Gryskircheno kantono administracija) M. Neukirchinger atžvilgiu priėmė represinio pobūdžio administracinį sprendimą *(Straferkenntnis)* ir skyrė jam 3 630 EUR piniginę baudą, o nesumokėjimo atveju – 181 dieną laisvės atėmimo. *Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen* nusprendė, kad 2007 m. birželio 19 d. skrydis, įvykdytas neturint LFG 102 straipsnyje numatytų leidimų, yra LFG 169 straipsnio pažeidimas.

13. Savo skunde dėl šio sprendimo, pateiktame *Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich* (Aukštutinės Austrijos nepriklausomas administracinių bylų senatas), M. Neukirchinger teigė, kad reikalavimas gauti leidimą vežti ir veiklos leidimą skrydžiams oro balionu pažeidžia EB sutartyje numatytas pagrindines laisves ir kad Austrijos skrydžių oro balionu įmonė savo ruožtu neprivalo iš naujo gauti tokių leidimų Vokietijoje, jeigu juos jau gavo Austrijoje.

14. Tvirtindamas, kad skrydžiai oro balionu nėra transporto paslaugos ir kad bemotorių orlaivių naudojimas nėra suderintas Bendrijos lygmeniu, *Unabhängiger Verwaltungssenat*

des Landes Oberösterreich sustabdė bylos nagrinėjimą ir pateikė Teisingumo Teismui tokius prejudicinius klausimus:

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

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

3. Ar EB 49 straipsniui prieštarauja [LFG] 102, 104 ir 106 straipsniai, jei Vokietijoje įsisteigęs leidimo turėtojas, pasinaudojęs leidimu Austrijoje, patraukiamas ten administracinėn atsakomybėn ir dėl to jam uždraudžiamas patekimas į rinką, nes pagal [LFG] 106 straipsnio 1 dalį toks leidimas ir leidimas pradėti veiklą negali būti išduotas neįsteigus Austrijoje atskiro filialo ir (arba) gyvenamosios vietos ir šioje šalyje neperregistravus Vokietijoje jau įregistruoto oro baliono?“

IV — Procesas Teisingumo Teisme

15. Rašytines pastabas pagal Teisingumo Teismo statuto 23 straipsnį pateikė Austrijos Respublika, Lenkijos Respublika ir Europos Bendrijų Komisija.

16. 2009 m. rugsėjo 1 d. sprendimu Teisingumo Teismas perdavė bylą nagrinėti antrajai kolegijai. Kadangi nė viena Teisingumo Teismo statuto 23 straipsnyje minima šalis nepateikė prašymo išklausyti jos žodinių pastabų, Teisingumo Teismas nusprendė priimti

sprendimą neišklausęs šalių nuomonių žodžiu. Be to, jis nusprendė, kad byla bus nagrinėjama be generalinio advokato išvados.

17. 2010 m. vasario 4 d. antroji kolegija, remdamasi Teisingumo Teismo procedūros reglamento 44 straipsnio 4 dalimi, nusprendė perduoti bylą Teisingumo Teismui, kuris perdavė ją didžiajai kolegijai ir nusprendė, kad reikalinga generalinio advokato išvada.

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

19. M. Neukirchinger, Austrijos Respublika, ELPA priežiūros institucija ir Europos Komisija išsakė savo pastabas šiuo klausimu per 2010 m. birželio 15 d. vykusį posėdį.

V — Nagrinėjimas

20. Primenu, kad iš esmės LFG įtvirtina reikalavimą, kad kitoje valstybėje narėje įsisteigęs vežėjas, vykdantis keleivių ir (arba) krovinių pervežimus oro balionu, privalo turėti Austrijos leidimą vežti ir veiklos leidimą, kurie išduodami, be kita ko, tik vežėjams, turintiems gyvenamąją vietą arba buveinę, jei tai juridinis asmuo, Austrijoje.

21. Sudėtingiausia šioje byloje – nustatyti, ar komerciniams keleivių pervežimams oro balionu taikomos EB sutarties nuostatos dėl laisvo paslaugų teikimo (Sutarties 49 ir paskesni straipsniai), ar ši veikla priskirtina Sutarties nuostatų dėl bendros transporto politikos (EB 70–80 straipsniai) taikymo sričiai.

22. Remiantis bendru transporto apibrėžimu, kurio esmė yra vieno ar kelių asmenų ir (arba) prekių gabenimas iš vienos vietos į kitą transporto priemonėmis, gali kilti abejonių dėl oro balionų priklausymo transporto

priemonių kategorijai. Ypač pažymėtina, kad dėl priklausomybės nuo vėjo ir, nepaisant techninės pažangos, šie vežimo būdai tik apytikriai užtikrina atvykimą į numatytą vietą [6].

23. Galima taip pat teigti, kad dėl savo nereikšmingumo skrydžiai oro balionu panašesni į turizmo paslaugas nei į komercinius keleivių ir (arba) krovinių pervežimus. Šiuo atžvilgiu primenu, kad nesename Sprendime *Presidente del Consiglio dei Ministri* [7] Teisingumo Teismas nagrinėjo regioninės rinkliavos už bendrosios aviacijos orlaivių, naudojamų privačiai vežti asmenis, ir pramoginiais tikslais naudojamų laivų sustojimą turistiniais tikslais, taikomos tik eksploatuotojams, kurių gyvenamoji vieta mokestiniu požiūriu yra ne regiono teritorijoje, diskriminacinį pobūdį, remdamasis tik EB 49 ir EB 50 straipsniais, primindamas savo praktiką, pagal kurią šie straipsniai apima ir paslaugų gavėjų, pavyzdžiui, turistų, laisvę gauti paslaugas. [8] Nagrinėjamoje byloje reikia pastebėti, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamo skrydžio, įvykdyto iš Austrijos vietovėje esančios pievos, pabaigoje vykusį oro baliono keleivių krikštijimą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas įvertino kaip „tradicinį“. Taigi nereikėtų atmesti galimybės, kad teikiama paslauga iš esmės skirta poilsio poreikiams patenkinti, dėl ko ji galėtų būti priskiriama EB 49 ir EB 50 straipsnių taikymo sričiai.

24. Nors sprendime pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą tokio motyvo nėra, prieš tai išsakyti argumentai gali paaiškinti, kodėl prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas prašo Teisingumo Teismo išaiškinti EB 49 straipsnį.

25. Vis dėlto trys priežastys mane skatina manyti, kad pagrindinėje byloje nagrinėjama paslauga priklauso oro transporto sričiai.

26. Pirmiausia, kaip atitinkamai nurodė M Neukirchinger prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui, o ELPA

6 — Viename iš pirmųjų savo nuotykių romanų „Penkios savaitės oro balionu“ Žiulis Vernas *Daily Telegraph* straipsnyje kalbėdamas apie vieno iš jo personažų, Samiuelio Fergiusono, laukiančią kelionę po Afriką kategoriškai tvirtino: „Šis bebaimis atradėjas („discoverer“) ketina oro balionu perskristi Afriką iš rytų į vakarus. Jei mes gerai informuoti, ši nuostabi kelionė turėtų prasidėti rytinėje Zanzibaro salos pusėje. Kalbant apie atvykimo vietą, ją gali žinoti tik Dievas“. (Ž. Vernas „Penkios savaitės oro balionu: trijų anglų kelionė po Afriką“, Švietimo ir laisvalaikio biblioteka, Hetzel ir Cie, Paryžius, 1863, p. 8).

7 — 2009 m. lapkričio 17 d. Sprendimas (C-169/08, Rink. p. I-10821, 20–28 punktai).

8 — Ten pat (25 punktas ir minėta teismų praktika).

priežiūros institucija – per Teisingumo Teismo posėdį, oro balionai priklauso kategorijai orlaivių, minimų 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašytoje Tarptautinėje civilinės aviacijos konvencijoje [9]. Be to, kaip ir minėjo Komisija savo rašytinėse pastabose, neginčijama, jog tuo metu, kai vyko pagrindinės bylos faktai, šiems orlaiviams buvo privalomos techninės ir saugumo taisyklės, numatytos 2002 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančiame Europos aviacijos saugos agentūrą [10], bei 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 785/2004 dėl draudimo reikalavimų oro vežėjams ir orlaivių naudotojams [11] įtvirtintos sąlygos; šių reglamentų pirmosiose nurodomosiose dalyse daroma aiški nuoroda į EB 80 straipsnio 2 dalį, pagal kurią Europos Sąjungos Taryba gali priimti atitinkamas oro transporto nuostatas transportui skirtos Sutarties antraštinės dalies taikymo srityje.

27. Taigi, mano nuomone, būtų nenuoseklu tvirtinti, kad komerciniai skrydžiai oro balionu iš dalies priskiriami oro transportui ir dėl to priklauso Sutarties nuostatų dėl bendros transporto politikos taikymo sričiai, o iš dalies – Sutarties nuostatų, susijusių su laisve teikti paslaugas, taikymo sričiai.

28. Kaip matyti iš sprendimo pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą, pareiškėjo pagrindinėje byloje veikla, kurią prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas traktavo kaip „komercinius keleivių pervežimus oro balionu“, tiek Vokietijoje, tiek Austrijoje reglamentuojama šių valstybių narių teisės aktų dėl oro transporto bei atsakingų nacionalinių aviacijos įstaigų.

29. Galiausiai pagrindinės bylos aplinkybės skiriasi nuo tų, kurioms susiklosčius priimtas minėtas Sprendimas *Presidente del Consiglio dei Ministri*. Toje byloje regioninė rinkliava

9 — Jungtinių Tautų sutarčių rinkinys, 1 t., p. 295. Šios konvencijos 2 priede, skirtame „oro taisyklėms“, nurodyta, kad oro balionai priskirtini orlaivių kategorijai. Savo rašytinėse pastabose Komisija oro balioną apibrėžia kaip „bemotorį orlaivį, kuris pakyla į orą veikiamas keliamosios jėgos ir ore valdomas pasitelkiant vėją“.

10 — OL L 240, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 7 t., p. 30. Pažymėtina, kad 2003 m. lapkričio 20 d. Komisijos reglamente (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 31, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 7 t., p. 541), priimtame remiantis Reglamentu Nr. 1592/2002, orlaiviai plačiai apibrėžiami kaip „bet kokia mašina, kuri atmosferoje gali laikytis dėl sąveikos su oru, bet ne dėl oro atoveikio nuo žemės paviršiaus“.

11 — OL L 138, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 160.

už sustojimą buvo taikoma tik asmenims, eksploatuojantiems transporto priemones, o ne pačioms transporto paslaugoms [12], kas paaiškina priežastis, dėl kurių Teisingumo Teismas ieškojo šios rinkliavos sąsajos su bendrosiomis Sutarties nuostatomis dėl laisvės teikti paslaugas [13], o LFG keliami reikalavimai susiję būtent su oro transporto oro balionu paslaugomis.

30. Taigi manau, kad pareiškėjo pagrindinėje byloje vykdomi komerciniai skrydžiai oro balionu priklauso oro transporto sričiai.

31. Tačiau pagal EB 51 straipsnio 1 dalį laisvę teikti paslaugas transporto srityje reglamentuoja transportui skirtos EB sutarties antraštinės dalies nuostatos, tarp kurių yra 80 straipsnio 2 dalis.

32. Skaitydamas šias nuostatas kartu, Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad transporto srityje pradinis tikslas laipsniškai panaikinti laisvės teikti paslaugas apribojimus turėjo būti pasiektas vykdant bendrą transporto politiką [14].

33. Kalbant apie oro transporto paslaugas, paskutinis jų liberalizavimo Bendrijos mastu etapas įgyvendintas 1992 m. liepos 23 d. priimant tris Tarybos reglamentus, kurie bendrai vadinami „oro susisiekimui skirtu trečiuoju nuostatų rinkiniu“, remiantis EEB sutarties 84 straipsnio 2 dalimi (vėliau tapusia EB sutarties 84 straipsnio 2 dalimi, o po pakeitimo – EB 80 straipsnio 2 dalimi) [15]. Šie teisės aktai buvo priimti po pirmojo ir antrojo „oro susisiekimo nuostatų rinkinių“, priimtų atitinkamai 1987 m. gruodį ir 1990 m. birželį.

34. Reikia priminti, kad pagal Reglamento Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo, kuris įeina į trečiąjį oro susisiekimui skirtų nuostatų rinkinį ir kuris galiojo pagrindinės bylos faktinių aplinkybių atsiradimo metu, 1 straipsnio 2 dalį *šis reglamentas netaikomas keleiviams, paštui ir (arba) kroviniams vežti oro transportu bemotoriu orlaiviu.* Tame pačiame straipsnyje priduriama, kad „šioms

12 — Žr. 24 punktą.

13 — Žr. 25 ir 26 punktus.

14 — Žr. 1989 m. gruodžio 13 d. Sprendimą *Corsica Ferries France* (C-49/89, Rink. p. 4441, 11 punktas ir minėta teismų praktika).

15 — Reglamentas (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo (OL L 240, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 2 t., p. 3), Reglamentas (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus (OL L 240, p. 8; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 420) ir Reglamentas (EEB) Nr. 2409/92 dėl oro susisiekimo paslaugų kainų ir tarifų (OL L 240, p. 15; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 427).

operacijoms taikoma nacionalinė teisė, reglamentuojanti veiklos licencijavimą, jei tokia yra, ir Bendrijos bei nacionalinė teisė, susijusi su oro transporto operatorių sertifikatais (OTOS)“ [16].

35. Taigi tokiais orlaiviais teikiamų paslaugų, kaip ir pareiškėjo pagrindinėje byloje teikiamų paslaugų, nereglamentuoja trečiasis oro susisiekimui skirtų nuostatų rinkinys, išskyrus tai, kas iš dalies susiję su oro transporto operatoriaus sertifikato išdavimu.

36. Atrodo, todėl Komisija siūlo į su EB 54 straipsniu arba bendromis Sutarties nuostatomis susijusius klausimus atsakyti remiantis Sprendimo *Komisija prieš Graikiją* [17] 26 punktu.

37. Šiame minėto sprendimo, susijusio su nacionalinės teisės akto, kuriuo teikti vilkimo atviroje jūroje paslaugas leidžiama tik laivams su Graikijos vėliava, suderinamumu su 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 3577/92, taikančiu laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas) [18], punkte Teisingumo Teismas nusprendė, kad „iš EB 51 straipsnio 1 dalies, skaitomos kartu su EB 80 straipsnio 2 dalimi, išplaukia, kad su jūrų transporto sektoriumi susijusias paslaugas, nepatenkančias į Reglamento Nr. 3577/92 arba kitų normų, priimtų remiantis EB 80 straipsnio 2 dalimi, taikymo sritį, *ir toliau reglamentuoja valstybių narių teisės aktai, laikantis EB 54 straipsnio ir kitų bendrųjų Sutarties nuostatų*“ [19].

38. Šiame nagrinėjimo etape gali atsirasti intencijų taikyti šio sprendimo argumentus šiai bylai ir patikrinti, ar LFG keliamos sąlygos atitinka EB 54 straipsnį ir (arba) kitas bendrąsias Sutarties nuostatas, ypač EB 12 straipsnį, kuriame draudžiama bet kokia diskriminacija dėl pilietybės.

39. Tačiau pirmiausia reikia išnagrinėti prieštaravimą, kurį per posėdį pareiškė Austrijos Respublika, kad EB 54 straipsnis netaikomas transporto srityje, nes ši nuostata, kaip ir EB 49 straipsnis, yra EB sutarties trečiosios

16 — Reglamento Nr. 2407/92 2 straipsnio d punkte oro transporto operatoriaus sertifikatas apibrėžiamas šitaip: „įmonei ar įmonių grupei valstybių narių kompetentingų institucijų išduotas dokumentas, patvirtinantis, kad nurodytasis operatorius turi profesinių gebėjimų ir struktūrą, užtikrinančią saugų sertifikate nurodytą aviacijos veiklą vykdančio orlaivio eksploatavimą“.

17 — 2007 m. sausio 11 d. Sprendimas (C-251/04, Rink. p. I-67).

18 — OL L 364, p. 7; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 2 t., p. 10.

19 — Išskirta mano.

dalies III antraštinės dalies 3 skyriuje, kuris, remiantis EB 51 straipsnio 1 dalimi, nereglamentuoja laisvės teikti paslaugas šioje srityje.

40. Primenu, kad pagal EB 54 straipsnį, „kol laisvės teikti paslaugas apribojimai dar nepanaikinti, valstybės narės tuos apribojimus taiko visiems [EB] 49 straipsnio pirmojoje pastraipoje apibūdintiems paslaugų teikėjams, nedarydamos jokio skirtumo dėl priklausymo vienai ar kitai valstybei arba dėl gyvenamosios vietos“.

41. EB 54 straipsnio vieta Sutartyje pagrindžia Austrijos Respublikos teiginį, kad ši nuostata nereglamentuoja paslaugų jūrų ar oro transporto srityse, kaip ir kitos EB sutarties trečiosios dalies III antraštinės dalies 3 skyriaus nuostatos.

42. Tačiau du elementai mane skatina patikslinti šį vertinimą.

43. Viena vertus, kaip jau pabrėžiau, minėtame Sprendime *Komisija prieš Graikiją* Teisingumo Teismas valstybėms narėms dėl likusios kompetencijos įgyvendinimo jūrų transporto srityje, kiek jos nereglamentuoja Sąjungos antrinė teisė, iškėlė reikalavimą laikytis EB 54 straipsnio ir *kitų bendrųjų* Sutarties nuostatų, taigi tai, atrodo, lemia, kad šio straipsnio svarba yra bendrojo pobūdžio, neapribota paslaugomis, kurias reglamentuoja EB sutarties trečiosios dalies III antraštinės dalies 3 skyrius.

44. Kita vertus, kaip per posėdį teigė Komisija, kadangi EB 54 straipsnis, priešingai nei kitos pereinamojo laikotarpio nuostatos, nebuvo panaikintas peržiūrint EB sutartį ir nepakeistas jo tekstas dabar yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 64 straipsnyje, ši nuostata turi išsaugoti savo veiksmingumą. Tačiau nors aišku, kad pasibaigus pereinamajam laikotarpiui laisvės teikti paslaugas apribojimai buvo panaikinti ir todėl EB 54 straipsnis neteko prasmės paslaugų, kurias reglamentuoja EB sutarties trečiosios dalies III antraštinės dalies 3 skyrius, atžvilgiu [20], jis gali išsaugoti jam likusią funkciją transporto srityje. Kadangi laisvė teikti paslaugas šioje srityje turi būti užtikrinama Sąjungos lygmeniu priimamais teisės aktais, įgyvendinant transportui skirtą skyrių, o

20 — Tai išplaukia ir iš 1975 m. lapkričio 26 d. Sprendimo *Coenen ir kt.* (39/75, Rink. p. 1547, 8 punktas).

tokie teisės aktai nebuvo priimti arba priimta tik dalis jų, laisvės teikti paslaugas transporto srityje apribojimai dar nepanaikinti. Todėl EB 54 straipsnyje įtvirtintas įpareigojimas lieka veiksmingas.

45. Ši nuostata atrodo dviprasmiška, nes joje vienu metu įtvirtintas nacionalinio režimo taikymo principas ir nuostata dėl palankiausio režimo statuso [21]. Leisdamas taikyti tik „nediskriminacinius“ apribojimus, EB 54 straipsnis draudžia bet kokias diskriminacines priemones dėl pilietybės ar gyvenamosios vietos. Tai taip pat reiškia, kad kol bus panaikinti kiti laisvės teikti paslaugas apribojimai, valstybės narės privalo taikyti visiems kitų valstybių narių paslaugų teikėjams mažiausius apribojimus, kuriuos gali būti taiko vienam iš jų. Kitaip tariant, kalbant apie šiuos vienodai taikomus apribojimus, ši nuostata neįpareigoja valstybių narių taikyti paslaugų teikėjams tokį patį režimą kaip ir savo piliečiams, bet tam tikra prasme yra tarsi nuostata dėl palankiausio režimo statuso.

46. Jei Teisingumo Teismas pritartų šiai nuomonei, atsakymas į pirmąjį prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo pateiktą klausimą būtų paprastas. Neabejotina, kad nacionalinės teisės aktai, kuriais kitoje valstybėje narėje įsisteigusio juridinio asmens teikiamoms paslaugoms keliamas reikalavimas, kad tas asmuo turėtų buveinę ar gyventų šalies teritorijoje, akivaizdžiai pažeidžia EB 54 straipsnį. Be to, savo rašytinėse pastabose Austrijos Respublika nemėgina pagrįsti tokio skirtingo vertinimo ir pabrėžia, kad LFG pakeitimas panaikinant šią sąlygą turėtų būti pasiūlytas kitą kartą keičiant šį įstatymą.

21 — Šį dviprasmiškumą pabrėžė keli autoriai. Ypač žr. U. Draetta „Commento all'art. 65“, leid. R. Quadri ir kt. *Trattato istitutivo della C.E.E. Commentario*, Giuffrè, Milanas, 1965, I tomas, p. 493–494; L. Truchot, leid. P. Léger„Commentaire Article par Article des traités UE et CE“, Helbing Liechtehahn, Dalloz, Bruylant, 1-asis leidimas, Paryžius, 2000, p. 477. Vis dėlto paminėtina, kad kai kurie autoriai šiame tekste įžvelgia tik diskriminacijos draudimą (žr., pvz., S. Van den Bogaert „Practical Regulation of the Mobility of Sportsmen in the EU post Bosman“, Kluwer Law International, Haga, 2005, p. 122) arba nacionalinio režimo taikymo pakartojimą (be kita ko, žr. M. Lugato „Commento agli articoli 49-55“, leid. A. Tizzano ir kt. *Commentario ai Trattati dell'Unione europea e della Comunità europea*, Giuffrè, Milanas, 2004, p. 415), o kitos mokslo srovės atstovai mano, jog EB 54 straipsnyje įtvirtinta tik nuostata dėl palankiausio režimo statuso (žr. B. Goldman ir kt. „Droit commercial européen“, Dalloz, 5-asis leidimas, Paryžius, 1994, p. 273).

47. Kita vertus, atsakyti į antrąjį klausimą sunkiau, išskyrus klausimo dalį, susijusią su

sąlyga turėti gyvenamąją vietą ar buveinę, į kurią jau atsakyta atsakant į pirmąjį klausimą.

48. Antrasis klausimas taip pat reikalauja nustatyti, ar tokio nacionalinio teisės akto, kaip antai LFG, keliamas reikalavimas visiems skrydžių oro balionu operatoriams turėti leidimą vežti ir veiklos leidimą prieštarauja EB 54 straipsniui, jei šis operatorius savo įsisteigimo valstybėje jau gavo leidimus, kurių išdavimo reikalavimai sutampa su reikalavimais, keliamais tos valstybės narės teritorijoje, kur jis teikia paslaugas.

49. Šiuo klausimu neginčijama, kad, išskyrus sąlygą turėti gyvenamąją vietą ar buveinę šalies teritorijoje, reikalavimas Austrijos teritorijoje veikiantiems paslaugų teikėjams turėti du minėtus leidimus taikomas nepriklausomai nuo pilietybės ar gyvenamosios vietos.

50. Todėl EB 54 straipsnis iš esmės nedraudžia taikyti tokio reikalavimo, bet dėl jo atsirandantys apribojimai turi būti panaikinti taikant teisės aktus, priimtus Sutarties nuostatų, esančių su transportu susijusiame skyriuje, pagrindu.

51. Tačiau galima užduoti klausimą, ar šio vertinimo nereikėtų sušvelninti, kalbant apie *šių leidimų išdavimo procedūrą.*

52. Kalbant apie LFG 102 ir 106 straipsniuose įtvirtintą įpareigojimą gauti *leidimą vežti*, pažymėtina, kad šio leidimo išdavimo sąlygos, išskyrus, kartoju, dėl gyvenamosios vietos ar buveinės Austrijoje turėjimo, susijusios su pakankamais profesiniais gebėjimais ir finansiniu pajėgumu, saugos taisyklių laikymusi bei įrodymu, kad apsidrausta nuo veiklos rizikos, atrodo, bent iš dalies jau buvo valstybių narių teisės aktų derinimo Bendrijos lygmeniu objektas.

53. Primenu, kad nors Reglamento Nr. 2407/92 1 straipsnio 2 dalis iš esmės netaikoma vežimui oro transportu bemotoriais orlaiviais, joje pabrėžiama, jog „šioms operacijoms taikoma <...> Bendrijos bei nacionalinė teisė, susijusi su oro transporto operatorių sertifikatais (OTOS)“, o šio reglamento 2 straipsnio d punkte šis sertifikatas apibrėžiamas kaip „įmonei ar įmonių grupei

valstybių narių kompetentingų institucijų išduotas dokumentas, patvirtinantis, kad nurodytasis operatorius turi profesinių gebėjimų ir struktūrą, užtikrinančią saugų sertifikate nurodytą aviacijos veiklą vykdančio orlaivio eksploatavimą“. Be to, kaip teigė Austrijos Respublika ir Komisija, oro balionams taikomos Reglamente Nr. 1592/2002 numatytos techninės ir saugumo taisyklės, įskaitant ir taisykles, priimtas šio reglamento pagrindu, ypač susijusias su tinkamumo skraidyti sertifikavimu [22]. Kalbant apie veiklos rizikos draudimo įrodymą, LFG 106 straipsnyje pateikiama akivaizdi nuoroda į Reglamentą Nr. 785/2004 dėl draudimo reikalavimų oro vežėjams ir orlaivių naudotojams.

54. Šiomis aplinkybėmis manau, kad valstybės narės institucijos, visiškai neatsižvelgdamos į paslaugų teikėjo įsisteigimo valstybėje išduotą leidimą vežti, nepaisant to, kad šis leidimas bent iš dalies patvirtina, jog paslaugų teikėjas atitinka ankstesniame šios išvados punkte minėtas sąlygas, pažeidžia EB 54 straipsnį ir atitinkamas minėtų reglamentų nuostatas. Toks neatsižvelgimas galutinai ir *de facto* pagrįstas vien paslaugų teikėjo buveinės ar filialo vieta, todėl draudžiamas pagal EB 54 straipsnį [23].

55. Manau, šis vertinimas taip pat taikytinas ir įpareigojimui turėti *veiklos leidimą*, kurio išdavimo sąlyga, remiantis LFG 108 straipsnio 2 dalimi, yra leidimo vežti turėjimas ir kuriam gauti leidimą vežti turinčiam asmeniui nebekeliamos jokios papildomos sąlygos [24].

56. Pridursiu, jog šis požiūris nelabai skiriasi nuo išsakytojo Austrijos Respublikos rašytinėse pastabose, nes ji tvirtina: *kadangi*

22 — 2003 m. rugsėjo 24 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1702/2003, nustatantis orlaivio tinkamumo skraidyti ir orlaivio bei susijusių jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą bei projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimą įgyvendinančias taisykles (OL L 243, p. 6; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 7 t., p. 456).

23 — Remiantis teismų praktika, vienodo savų piliečių ir kitų valstybių narių piliečių vertinimo taisyklės draudžia ne tik atvirą diskriminaciją dėl pilietybės ar įmonės buveinės vietos, bet ir bet kokias paslėptos diskriminacijos formas, kuriomis, taikant kitus skiriamuosius kriterijus, iš tiesų gaunamas toks pats rezultatas. Šiuo klausimu žr. 2009 m. spalio 27 d. Sprendimą *ČEZ* (C-115/08, Rink. p. I-10265, 92 punktas ir minėta teismų praktika).

24 — Nei sprendime pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą, nei Austrijos Respublikos pastabose neminimos galimos papildomos sąlygos.

išduodant leidimą atsižvelgiama į įrodymus ir garantijas, kurias pareiškėjas jau pateikė savo kilmės valstybėje, leidimo reikalavimas yra pagrįstas [25].

57. Tačiau primenu, kad pagrindinė byla susijusi ne su Austrijos institucijų atsisakymu išduoti paslaugų teikėjui leidimą vežti ir veiklos leidimą, nepaisant to, kad šis paslaugų teikėjas tokius leidimus jau gavo savo įsisteigimo valstybėje, bet su baudimu už LFG pažeidimą, kai oro balionų eksploatuotojas veiklą vykdo nelegaliai, *neturėdamas* dviejų šio įstatymo reikalaujamų leidimų.

58. Tačiau iš tikrųjų antruoju prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo klausimu siekiama sužinoti, ar Bendrijos lygiu turi egzistuoti visiškas abipusis valstybėse narėse skrydžių oro balionu operatoriams išduotų leidimų vežti ir veiklos leidimų pripažinimas, jei šių leidimų išdavimo sąlygos sutampa.

25 — Šių pastabų 60 punktas. Tačiau reikia patikslinti, kad šiose pastabose kalbama apie EB 49 straipsnio, o ne EB 54 straipsnio išaiškinimą.

59. Atsižvelgiant į mano išsakytus argumentus, į šį klausimą reikia atsakyti neigiamai. EB 54 straipsnyje nenustatytas toks įpareigojimas valstybėms narėms, antraip būtų pažeista politinių Sąjungos institucijų, kurios turi įgyvendinti paslaugų teikimo laisvę bendros transporto politikos srityje, kompetencija.

60. Bet kuriuo atveju atsakymas į šį klausimą, mano nuomone, nebūtų kitoks, jei Teisingumo Teismas nuspręstų, jog reikia išnagrinėti, ar nacionalinės teisės aktas – LFG – suderinamas ne su EB 54 straipsniu, bet su EB 12 straipsniu, kuris Sutarties taikymo srityje draudžia bet kokią diskriminaciją dėl pilietybės.

61. Pirmiausia manau, kad nėra jokių kliūčių taikyti šią nuostatą pagrindinėje byloje.

62. Toks požiūris, mano nuomone, išplaukia iš minėto Sprendimo *Komisija prieš Graikiją* 26 punkto aiškinimo.

63. Jis turėtų paskatinti Teisingumo Teismą peržengti minėto Sprendimo *Corsica Ferries (Prancūzija)* dėl jūrų transporto paslaugų ribas.

64. Primenu, kad toje byloje į Teisingumo Teismą buvo kreiptasi siekiant sužinoti, ar EEB sutarties 59 straipsniui (tapusiam EB sutarties 59 straipsniu, o po pakeitimo – EB 49 straipsniu) prieštarauja tai, kad įsteigtas diferencijuotas mokestis, rinktas 1981 m. ir 1982 m. atsižvelgiant į tai, ar laivai plaukiojo tarp Korsikos ir kontinentinės Prancūzijos dalies, ar tarp Korsikos ir kitų valstybių narių uostų. Priminęs, kad laisvę teikti paslaugas transporto srityje reglamentuoja transportui skirtos antraštinės dalies nuostatos, o ne EEB sutarties 59 ir paskesni straipsniai [26] ir kad pagal EEB sutarties 84 straipsnio 2 dalį, Taryba gali nuspręsti, ar, kiek ir kokia tvarka atitinkamos nuostatos gali būti taikomos jūrų transportui [27], Teisingumo Teismas konstatavo, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamu laikotarpiu (1981 ir 1982 metais) laisvė teikti paslaugas dar nebuvo įgyvendinama jūrų transporto srityje, kad ji įsigaliojo tik nuo 1987 m., priėmus Reglamentą (EEB) Nr. 4055/86 [28], o tai reiškia, kad valstybės narės galėjo taikyti tokio pobūdžio nuostatas, kokios minimos pagrindinėje byloje [29].

65. Tačiau pažymėtina, kad Teisingumo Teismas toje byloje nenagrinėjo atitinkamų teisės aktų bendrųjų Sutarties nuostatų, ypač EEB sutarties 7 straipsnio (tapusio EB sutarties 6 straipsniu, o po pakeitimų – EB 12 straipsniu) požiūriu, kaip jam ir siūlė generalinis advokatas [30]. Anot generalinio advokato, „akivaizdu“, jog šioje byloje negalima remtis draudimu diskriminuoti dėl pilietybės, numatytu EEB sutarties 7 straipsnyje, nes, atsižvelgiant į tai, kad su laisve teikti paslaugas susijusios bendrosios Sutarties nuostatos, skirtos sukonkretinti ir įgyvendinti šį draudimą, netaikomos transportui, rėmimasis jomis prieštarautų šių nuostatų sistemai. Kitaip tariant, generalinis advokatas baiminosi, kad EEB sutarties 7 straipsnio taikymas byloje, dėl kurios kreiptasi į Teisingumo Teismą, iš esmės reikštų nepaisymą, jog laisvės teikti

26 — Minėto Sprendimo *Corsica Ferries (Prancūzija)* 11 punktas.

27 — Ten pat, 12 punktas.

28 — 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 4055/86 dėl laisvės teikti paslaugas principo taikymo jūrų transporto paslaugoms tarp valstybių narių bei valstybių narių ir trečiųjų šalių (OL L 378, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 174).

29 — Žr. minėto Sprendimo *Corsica Ferries (Prancūzija)* 13 ir 14 punktus.

30 — Žr. generalinio advokato C. O. Lenz išvados minėtoje byloje *Corsica Ferries (Prancūzija)* 12 ir 13 punktus.

paslaugas nuostatos netaikomos transportui, kaip numatyta EEB sutarties 61 straipsnyje (tapusiame EB sutarties 61 straipsniu, o po pakeitimų – EB 51 straipsniu), nes EEB sutarties 7 straipsnyje įtvirtintą principą laisvės teikti paslaugas srityje įgyvendina EEB sutarties 59 straipsnis [31].

66. Nesu įsitikinęs, kad tai, kas šiuo klausimu nutylėta Sprendime *Corsica Ferries (Prancūzija)*, turi būti suprantama kaip pritarimas generalinio advokato C. O. Lenz siūlymui. Nors EB 12 straipsnyje [32] įtvirtintas bendrasis nediskriminavimo principas laisvės teikti paslaugas srityje įgyvendintas EB 49 straipsniu, aišku, kad šiame straipsnyje neapsiribojama diskriminacinių priemonių panaikinimu, bet jis apima platesne prasme „apribojimus“, t. y. visas priemones, kurios laisvės teikti paslaugas įgyvendinimą draudžia, riboja arba daro jį mažiau patrauklų [33]. Skirtumas tarp bendrųjų Sutarties nuostatų, tarp kurių yra EB 12 straipsnis, ir EB 49 straipsnio taip pat matyti iš Teisingumo Teismo praktikos apibendrinimo. Remiantis šia teismo praktika, nors EB 49 straipsnio tikslai transporto srityje turi būti įgyvendinami vykdant bendrą transporto politiką [34], o jūrų ir oro transporto, bent kol Taryba nusprendžia kitaip, nereglamentuoja su bendra transporto politika susijusios Sutarties nuostatos, šiam transportui, kaip ir kitoms transporto rūšims, tebetaikomos bendrosios Sutarties nuostatos [35]. Sunkiai tikėtina, kad šia teismo praktika, darant nuorodą į bendrąsias Sutarties nuostatas, norėta atmesti tokią esminę nuostatą, kokia yra EB 12 straipsnis.

67. Antra, kalbant apie EB 12 straipsnio aiškinimą atsižvelgiant į pagrindinę bylą, šioje nuostatoje įtvirtintam draudimui vienareikšmiškai prieštarauja tai, kad valstybė narė kitoje valstybėje narėje įsisteigusio paslaugų teikėjo veiklai kelia reikalavimą, kad jis turėtų buveinę ar gyvenamąją vietą pirmosios

31 — Šiuo klausimu žr. 1999 m. spalio 28 d. Sprendimą *Vestergaard* (C-55/98, Rink. p. I-7641, 17 punktas) ir 2003 m. gruodžio 11 d. Sprendimą *AMOK* (C-289/02, Rink. p. I-15059, 26 punktas).

32 — Dėl bendrojo draudimo principo, įtvirtinto EB 12 straipsnyje, reikšmės žr. minėtą Sprendimą *ČEZ* (89 ir 91 punktai).

33 — Žr., be kita ko, 1991 m. liepos 25 d. Sprendimą *Säger* (C-76/90, Rink. p. I-4221, 12 punktas), 2000 m. birželio 8 d. Sprendimą *Komisija prieš Italiją* (C-264/99, Rink. p. I-4417, 9 punktas) ir 2009 m. balandžio 29 d. Sprendimą *Komisija prieš Italiją* (C-518/06, Rink. p. I-3491, 62 punktas ir minėta teismų praktika).

34 — Žr., be kita ko, 1985 m. gegužės 22 d. Sprendimą *Parlamentas prieš Tarybą* (13/83, Rink. p. 1513, 62 punktas) ir 1986 m. balandžio 30 d. Sprendimą *Asjes ir kt.* (209/84-213/84, Rink. p. 1425, 37 punktas).

35 — 1974 m. balandžio 4 d. Sprendimas *Komisija prieš Prancūziją* (167/73, Rink. p. 359, 32 punktas). Taip pat žr. minėtą Sprendimą *Asjes ir kt.* (45 punktas).

valstybės narės teritorijoje [36]. Be kita ko, primenu, kad savo rašytinėse pastabose Austrijos Respublika niekaip nemėgino pagrįsti tokios diskriminacijos.

68. Priešingai, EB 12 straipsnyje įtvirtintas diskriminacijos dėl pilietybės draudimas neįpareigoja valstybių narių abipusiškai pripažinti kitose valstybėse narėse išduotų leidimų vežti ir veiklos leidimų, net jei šie leidimai patvirtina, kad paslaugų teikėjas pateikė tokias pačias garantijas, kaip teiraujasi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas savo antruoju klausimu. Priešingas sprendimas suteiktų EB 12 straipsniui tokią pačią ar net platesnę reikšmę nei EB 49 straipsnio reikšmė [37] ir todėl pažeistų šios nuostatos netaikomumą transporto sričiai. Be to, atsižvelgiant į tai, ką nurodžiau šios išvados 59 punkte dėl EB 54 straipsnio, suteikdamas EB 12 straipsniui platesnę reikšmę nei EB 49 straipsniui Teisingumo Teismas pažeistų politinių Sąjungos institucijų, kurios turi įgyvendinti paslaugų teikimo laisvę transporto srityje, kompetenciją.

69. Taigi siūlau Teisingumo Teismui į pirmąjį ir antrąjį prejudicinius klausimus atitinkamai atsakyti, kad, pirma, EB 54 straipsniui arba atitinkamais atvejais EB 12 straipsniui prieštarauja valstybės narės teisės norma, pagal kurią iš kitoje valstybėje narėje įsisteigusio paslaugų teikėjo skrydžiams oro balionais vykdyti pirmosios valstybės narės teritorijoje reikalaujama turėti buveinę ar gyvenamąją vietą toje valstybėje, ir, antra, išskyrus sąlygą turėti gyvenamąją vietą ar buveinę šios šalies teritorijoje, nei EB 54 straipsnis, nei EB 12 straipsnis nedraudžia valstybėms narėms reikalauti, kad paslaugų teikėjas, turintis įsisteigimo valstybėje išduotą leidimą vykdyti komercinius skrydžius oro balionais, gautų naują leidimą toje valstybėje, kurios teritorijoje teikia paslaugas, su sąlyga, kad išduodamos leidimą šios valstybės narės kompetentingos

36 — Šiuo klausimu žr. 2009 m. spalio 1 d. Sprendimą *Gottwald* (C-103/08, Rink. p. I-9117, 28 punktas).

37 — Primenu, kad, kalbant apie išankstinio leidimo teikti paslaugas valstybėje narėje procedūros teisėtumą pagal EB 49 straipsnį, Teisingumo Teismas teigia, kad tokiam leidimui gauti keliamos sąlygos neturi dubliuotis su įsisteigimo valstybėje jau įvykdytomis tokiomis pačiomis teisinėmis sąlygomis. Žr. 2004 m. kovo 11 d. Sprendimą *Komisija prieš Prancūziją* (C-496/01, Rink. p. I-2351, 71 punktas ir minėta teismų praktika).

institucijos atsižvelgs į garantijas, kurias pareiškėjas jau pateikė įsisteigimo valstybėje.

70. Trečiuoju prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės [38] teiraujasi, ar kitoje valstybėje narėje įsisteigusiam paslaugų teikėjui, vykdžiusiam veiklą Austrijos teritorijoje, bet neturėjusiam LFG reikalaujamo leidimo vežti ir veiklos leidimo, taikytos sankcijos suderinamos su Sutartimi.

71. Šiuo klausimu pirmiausia primenu, kad pagal LFG nuostatas reikalavimas turėti gyvenamąją vietą ar buveinę Austrijoje yra minėtų leidimų gavimo sąlyga. Tačiau, mano nuomone, ši sąlyga nesuderinama su EB 54 straipsniu arba atitinkamais atvejais su EB 12 straipsniu, todėl Vokietijoje įsisteigęs pareiškėjas pagrindinėje byloje bet kuriuo atveju nebūtų galėjęs gauti tų leidimų neturėdamas buveinės Austrijoje.

72. Kadangi iš bylos nematyti, jog baudos suma ir *a fortiori* alternatyvios sankcijos suma apskaičiuojama proporcingai, teatsižvelgiant į tai, kokios leidimų išdavimo sąlygos buvo pažeistos, nacionalinis teismas, remdamasis teismų praktika, negali taikyti administracinių sankcijų už tai, kad nebuvo laikytasi administracinių formalumų, kai pažeisdama Sąjungos teisę valstybė narė neleido šių formalumų įvykdyti ar jų įvykdymą padarė neįmanomą [39].

73. Taigi siūlau į trečiąjį prejudicinį klausimą atsakyti, kad valstybėje narėje įsisteigusiam paslaugų teikėjui, vykdančiam komercinius skrydžius oro balionu, neturi būti taikomos administracinės sankcijos, nustatytos dėl to, kad jis neturi leidimo vežti ir veiklos leidimo, numatytų valstybės narės, kur jis teikia paslaugas, nacionalinės teisės normoje, kurioje pažeidžiant EB 54 straipsnį arba atitinkamais atvejais EB 12 straipsnį šiems leidimams gauti keliamas reikalavimas turėti buveinę ar gyvenamąją vietą šioje valstybėje narėje.

38 — Formuluodamas trečiąjį prejudicinį klausimą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pabrėžia papildomą LFG reikalaujamų leidimų išdavimo sąlygą, pagal kurią paslaugų teikėjas turi Austrijoje įregistruoti komerciniams keleivių pervežimams šios valstybės narės teritorijoje naudojamą oro balioną. Tačiau ši sąlyga neišplaukia nei iš pagrindinėje byloje nagrinėjamų nacionalinių nuostatų, nei iš ginčo šioje byloje aplinkybių. Be to, pirmieji du prejudiciniai klausimai nesusiję su šia sąlyga, kurios suderinamumo su Sutarties nuostatomis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas neprašė nagrinėti. Taigi manau, kad nereikia nagrinėti šios sąlygos, nes prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas to neprašo.

39 — Dėl baudžiamųjų sankcijų žr. 2007 m. kovo 6 d. Sprendimą *Placanica ir kt.* (C-338/04, C-359/04 ir C-360/04, Rink. p. I-1891, 69 punktas).

VI — Išvada

74. Atsižvelgdamas į išsakytus argumentus, siūlau į *Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich* pateiktus klausimus atsakyti šitaip:

„1. EB 54 straipsniui arba atitinkamais atvejais EB 12 straipsniui prieštarauja valstybės narės teisės norma, pagal kurią iš kitoje valstybėje narėje įsisteigusio paslaugų teikėjo skrydžiams oro balionais vykdyti pirmosios valstybės narės teritorijoje reikalaujama turėti buveinę ar gyvenamąją vietą toje valstybėje.

2. Išskyrus sąlygą turėti gyvenamąją vietą ar buveinę nacionalinėje teritorijoje, nei EB 54 straipsnis, nei EB 12 straipsnis nedraudžia valstybėms narėms reikalauti, kad paslaugų teikėjas, turintis įsisteigimo valstybėje išduotą leidimą vykdyti komercinius skrydžius oro balionais, gautų naują leidimą toje valstybėje, kurios teritorijoje teikia paslaugas, su sąlyga, kad išduodamos leidimą šios valstybės narės kompetentingos institucijos atsižvelgs į garantijas, kurias pareiškėjas jau pateikė įsisteigimo valstybėje narėje.

3. Valstybėje narėje įsisteigusiam paslaugų teikėjui, vykdančiam komercinius skrydžius oro balionu, neturi būti taikomos administracinės sankcijos, numatytos dėl to, kad jis neturi leidimo vežti ir veiklos leidimo, numatytų valstybės narės, kur jis teikia paslaugas, nacionalinės teisės normoje, kurioje pažeidžiant EB 54 straipsnį arba atitinkamais atvejais EB 12 straipsnį, šiems leidimams gauti keliamas reikalavimas turėti buveinę ar gyvenamąją vietą šioje valstybėje narėje."