PAOLO MENGOZZI
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2010. szeptember 7.[1]

I – Bevezetés

1. A jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem az EK 49. és azt követő cikkek egy német állampolgár által, valamely osztrák hatóság azon határozata ellen indított eljárás keretében történő értelmezésére vonatkozik, amely a hőlégballonutak ausztriai lebonyolítására vonatkozó nemzeti rendelkezések ezen állampolgár általi megsértése miatt vele szemben közigazgatási bírságot szab ki.

2. A jelen ügy jelentősége, amely a Bíróságot arra ösztönözte, hogy az ügyet a főtanácsnok indítványának meghallgatását követően határozó nagytanács elé utalja, valamint hogy ismét megnyissa a szóbeli szakaszt, annak meghatározásában áll, hogy az ilyen fuvarozási szolgáltatások nyújtását az Unió elsődleges vagy másodlagos jogának mely szabályai alapján kell vizsgálni.

1 – Eredeti nyelv: francia.

II – Jogi háttér

A – Az osztrák jog

3. A többször módosított légi közlekedésről szóló törvény (Luftfahrtgesetz, a továbbiakban: LFG)[2] 102. §-a többek között a motor nélküli légi járművek által teljesített kereskedelmi célú utas-, postai küldemény és/vagy árufuvarozást egyrészt az LFG 104. és következő §-ai szerinti fuvarozási engedély, másrészt pedig az illetékes osztrák hatóságok által kiadott, az említett törvény 108. §-ában előírt üzemeltetési engedély megszerzésétől teszi függővé.

4. Az LFG 106. §-a alapján a fuvarozási engedélyt akkor állítják ki:

– a) ha a kérelmező az Európai Gazdasági Térségről szóló, 1992. május 2-i megállapodásban[3] részes tagállam állampolgára, Ausztriában lakik, megbízható és szakmailag hozzáértő,

2 – 253/1957. sz. Bundesgesetzblatt és a 83/2008. sz. Bundesgesetzblatt.

3 – HL L 1., 3. o.

– b) ha az üzemeltetés biztonsága biztosított, és a vállalkozás anyagi fedezete igazolt, és

– c) ha bizonyították, hogy az LFG 164. §-ában vagy a 785/2004/EK rendeletben [4] előírt biztosítékokat vállalták.

5. Az LFG 106. §-a pontosítja továbbá, hogy abban az esetben, ha a vállalkozó nem természetes személy, a vállalkozásnak ausztriai székhellyel kell rendelkeznie, és törzstőkéje többségének az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes állam állampolgárainak tulajdonában kell lennie.

6. Az LFG 108. §-a szerint amint a légi fuvarozó vállalkozás megszerzi a fuvarozási engedélyt, és a közlekedés biztonsága garantált, kiállítják az üzemeltetési engedélyt.

7. Az LFG 169. §-a alapján egyébként a személyek kereskedelmi célú légi fuvarozására vonatkozó tevékenység LFG 102. §-ában megkövetelt engedélyek nélküli gyakorlását legalább 3630 euró összegű pénzbírsággal kell büntetni.

B – *A német jog*

8. A légi közlekedésről szóló törvény (Luftverkehrgesetz) [5] 20. §-ának (1) bekezdése a személyek vagy áruk ballonnal történő kereskedelmi célú fuvarozásához üzemeltetési engedély kiállítását írja elő. A kiállítás feltételeit illetően a hangsúly a fuvarozásért felelősök megbízhatóságán van.

9. Az említett törvény 20. §-ának (2) bekezdése szerint az engedély kiegészítő előírásokkal látható el. Az engedély megadását meg kell tagadni, ha a tények a közbiztonság vagy a közrend lehetséges veszélyeztetésére utalnak, különösen ha a kérelmező vagy a szállításért felelős más személy megbízhatatlannak minősül. Az engedély megadását meg kell tagadni, ha a biztonságos működéshez szükséges anyagi eszközök vagy a megfelelő biztosítékok megléte nem igazolt. Az engedély megadása megtagadható, ha a német légijármű-lajstromba nem bejegyzett vagy nem a

4 – A légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló, 2004. április 21-i 785/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 138., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 160. o.).

5 – BGBl 2007. I, 698. o.

kérelmező kizárólagos tulajdonát képező légi járműveket kívánnak üzemeltetni. A német légijármű-lajstrommal egy tekintet alá esnek az Európai Közösség légi közlekedési jogának hatálya alá tartozó államok lajstromai.

III – Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

10. M. Neukirchinger passaui (Németország) lakos, Németországban hőlégballon-vállalkozást működtet. 1999. március 2-án a német hatóságok engedélyezték számára a repülőtéren kívüli felszállást annak érdekében, hogy a sűrűn lakott területeken kívül fekvő, előre nem meghatározott területekről szabadon felszállt ballonokkal repüljön. Ez az engedély részletes feltételeket tartalmaz a ballonrepülések végrehajtásával és a ballon jellemzőivel kapcsolatban. M. Neukirchinger ezt követően egy Németországban székhellyel rendelkező társaság, a Bayernhimmel Ballonfahrt GmbH ügyvezetője lett, amely társaság 2003. április 15-én kapott üzemeltetési engedélyt a német hatóságoktól.

11. 2007. június 19-én M. Neukirchinger Wies-ből (Ausztria) felszállva keresztelővel egybekötött hőlégballonos repülést hajtott végre.

12. 2008. január 22-én a Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen (Grieskirchen járás közigazgatási hivatala) M. Neukirchingerrel szemben szabálysértési határozatot („Straferkenntnis") hozott, amelyben 3630 euró összegű pénzbírságot szabott ki, amely meg nem fizetése esetén 181 napi szabadságvesztésre változtatható át. A Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen a 2007. június 19-én végrehajtott kereskedelmi célú repülést az LFG 169. §-a szerinti szabálysértés elkövetésének tekintette, mivel arra az LFG 102. §-ában meghatározott engedélyek nélkül került sor.

13. Az e határozattal szemben az Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich-hoz (Ausztria) benyújtott keresetében M. Neukirchinger többek között azt hangsúlyozta, hogy a hőlégballonutak fuvarozási és üzemeltetési engedély megszerzéséhez kötése sérti az EK-Szerződésben meghatározott alapvető szabadságokat, és hogy egy osztrák hőlégballon-vállalkozásnak egyáltalán nem kellett volna újabb engedélyeket szereznie Németországban, ha már rendelkezik az Ausztriában kiadott engedélyekkel.

14. Az Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich úgy vélte, hogy a hőlégballonutak nem minősülnek fuvarozási szolgáltatások nyújtásának, és megállapította, hogy a motor nélküli légi járművek működtetését közösségi szinten nem harmonizálták,

ezért az Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich az eljárást felfüggesztette, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

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

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

3) Ellentétes-e az [LFG] 104. §-ával és 106. §-ával összefüggésben értelmezett 102. §-a az [EK] 49. cikkel, ha a Németországban letelepedett engedélyessel szemben az engedély szerinti tevékenységének gyakorlása miatt büntető jellegű közigazgatási eljárást indítanak, és ezáltal a piacra jutását megakadályozzák, tekintettel arra, hogy az [LFG] 106. §-ának (1) bekezdése értelmében ilyen engedély és üzemeltetési engedély külön telephely és/vagy lakóhely, valamint a Németországban már lajstromba vett hőlégballon osztrák átlajstromozása nélkül nem szerezhető?

IV – A Bíróság előtti eljárás

15. A Bíróság alapokmányának 23. cikkével összhangban az Osztrák Köztársaság, a Lengyel Köztársaság, valamint az Európai Bizottság írásbeli észrevételt nyújtott be.

16. A Bíróság a 2009. szeptember 1-jei határozatával a második tanács elé utalta az ügyet. Mivel a Bíróság alapokmányának 23. cikke szerinti egyik érdekelt fél sem kérte szóbeli észrevételeinek meghallgatását, a Bíróság úgy

döntött, hogy tárgyalás nélkül határoz. A Bíróság ezenkívül úgy határozott, hogy az ügyben főtanácsnoki indítvány nélkül dönt.

17. 2010. február 4-én a második tanács úgy határozott, hogy a Bíróság eljárási szabályzata 44. cikkének 4. §-át alkalmazva az előtte lévő ügyet a nagytanács elé utalja, és főtanácsnoki indítvány készítését rendeli el.

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

19. M. Neukirchinger, az Osztrák Köztársaság, az EFTA Felügyeleti Hatóság és az Európai Bizottság a 2010. június 15-én tartott tárgyaláson ismertették szóbeli észrevételeiket ezzel a kérdéssel kapcsolatban.

V – Elemzés

20. Emlékeztetek arra, hogy az LFG a másik tagállamban letelepedett szolgáltató által teljesített hőlégballonos utas- és/vagy árufuvarozást lényegében ahhoz a feltételhez köti, hogy a szolgáltató osztrák fuvarozási és üzemeltetési engedélyekkel rendelkezzen, melyek kiállításának feltétele, hogy a szolgáltató lakóhellyel vagy – jogi személy esetén – székhellyel rendelkezzen Ausztriában.

21. A legfőbb nehézség ebben az ügyben annak meghatározásában rejlik, hogy az utasok kereskedelmi célú hőlégballonútjaira kiterjednek-e az EK-Szerződés szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó rendelkezései (EK 49. és azt követő cikkek), vagy ez a tevékenység az említett Szerződés közös közlekedéspolitikára vonatkozó rendelkezéseinek (EK 70. és EK 80. cikk) hatálya alá tartozik.

22. A fuvarozás általános meghatározásából kiindulva, mely szerint a fuvarozás egy vagy több személy és/vagy áru egyik helyről a másikra járművek segítségével történő szállítása, kétségek merülhetnek fel, hogy a hőlégballonok a szállítóeszközök kategóriájába tartoznak-e. Közismert, hogy különösen a szelektől

való függőségük miatt és a technikai fejlődés ellenére ezek a közlekedési módok csak megközelítőleg biztosítják a tervezett célállomásra való megérkezést [6].

23. Ugyanezen gondolatok alapján azt is lehetne javasolni, hogy a hőlégballonutak szállító jellegének kiegészítő volta miatt ez a tevékenység közelebb áll a turisztikai szolgáltatások nyújtásához, mint az utasok és/vagy áruk kereskedelmi célú fuvarozásának piacához. E tekintetben kiemelem, hogy a Presidente del Consiglio dei Ministri ügyben hozott legutóbbi ítéletében [7] a Bíróság egy, a nem menetrendszerű személyszállításra szolgáló légi járművek leszállásait, valamint a kedvtelési célú vízijárművek kikötéseit terhelő, egyedül a tartomány területén kívüli adóilletőségű üzemeltetőkre kivetett tartományi adó diszkriminatív jellegét kizárólag az EK 49. és az EK 50. cikk alapján vizsgálta, emlékeztetve ítélkezési gyakorlatára, amely szerint ezek a cikkek magukban foglalják a szolgáltatást igénybevevők és különösen a turisták azon szabadságát, hogy a szolgáltatást igénybe vegyék [8]. A jelen ügyben fontos megjegyezni, hogy az alapeljárásban vitatott, egy osztrák területen lévő mezőről indulva végrehajtott repülést a kérdést előterjesztő bíróság „hagyományos" hőlégballonos keresztelővel egybekötött repülésnek tekintette. Nem zárható tehát ki, hogy a felkínált szolgáltatást olyan szolgáltatásnak tekintsék, amelynek alapvető célja, hogy szórakozási szükségleteket elégítsen ki, és a szolgáltatás ezáltal az EK 49. és az EK 50. cikk hatálya alá tartozhat.

24. Bár az előzetes döntéshozatalra utaló határozat e tekintetben indokolást nem tartalmaz, az imént kifejtett megfontolások szintén magyarázhatják, hogy a kérdést előterjesztő bíróság miért kéri a Bíróságtól az EK 49. cikk értelmezését.

25. Három indok engem mégis arra ösztönöz, hogy úgy gondoljam, az alapügyben vitatott szolgáltatások a légi közlekedés területére tartoznak.

26. Mindenekelőtt, ahogy azt M. Neukirchinger a kérdést előterjesztő bíróság előtt, valamint az EFTA Felügyeleti Hatóság a

6 – „Egyik első, az *Öt hét léghajón* című kalandregényében Jules Verne a Daily Telegraph egy cikkén keresztül egyik hőse, Samuel Fergusson afrikai körutazására utal, hangsúlyozva: »[e]z a vakmerő utazó úgy döntött, hogy egész Afrika fölött, kelettől nyugatig utazik át léghajón. Ha jól értesültünk ezen csodálatraméltó utazás kiindulási pontja Zanzibár volna Afrika keleti partján; ami pedig az utazás végpontját illeti, ennek kiderülése a Gondviselés számára van fenntartva«"(Verne, J.: *Cinq semaines en ballon, voyage de découverte par trois anglais*, Bibliothèque d'éducation et de récréation, Hetzel és Cie,, Párizs, 1863., 8. o.).

7 – A C-169/08. sz. ügyben 2009. november 17-én hozott ítélet (az EBHT-ban még nem tették közzé) 20–28. pontja.

8 – Uo. 25. pont és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

tárgyaláson a Bíróság előtt kijelentették, a hőlégballonok az 1944. december 7-i, Chicagóban aláírt, a nemzetközi polgári repülésről szóló nemzetközi egyezmény [9] értelmében a légi járművek csoportjába tartoznak. Az sem vitatott egyébként, ahogy azt a Bizottság írásbeli észrevételeiben is kifejtette, hogy az alapeljárás tényállásának idején ezek a légi járművek a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. július 15-i 1592/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben [10] előírt technikai rendelkezések és biztonsági szabályok, valamint a légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló, 2004. április 21-i 785/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben [11] megállapított feltételek hatálya alá is tartoztak, amelyek első változatai kifejezetten utalnak az EK 80. cikk (2) bekezdésére, amely lehetővé teszi az Európai Unió Tanácsa számára, hogy megfelelő intézkedéseket fogadjon el a légi közlekedés területén, a Szerződés közlekedésről szóló fejezetének keretében.

27. Így álláspontom szerint logikátlan lenne úgy gondolni, hogy a kereskedelmi célú hőlégballonutak részben a légi közlekedés területéhez és ennélfogva a Szerződés közös közlekedéspolitikára vonatkozó rendelkezéseinek a hatálya alá tartoznak, míg részben a Szerződés szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó általános szabályai vonatkoznak rájuk.

28. Továbbá, amint az az előzetes döntéshozatalra utaló határozat olvasatából kitűnik, az alapeljárás felperesének a kérdést előterjesztő bíróság által „személyek hőlégballonnal történő kereskedelmi célú légi szállításának" minősített tevékenységét mind Németországban, mind Ausztriában e tagállamok vonatkozó légi közlekedési jogszabályai, valamint az illetékes nemzeti légi közlekedési hatóságok szabályozzák.

29. Végül, az alapügy körülményei eltérnek a fent hivatkozott Presidente del Consiglio dei Ministri ügyben hozott ítéletben megállapított körülményektől. Míg ugyanis ez utóbbi

9 – Az *Egyesült Nemzetek Szerződéseinek Tára*, 1. kötet, 295. o. Ezen egyezmény „légtér szabályait" tartalmazó 2. melléklete ugyanis megállapítja, hogy a hőlégballonok a légi járművek kategóriájába tartoznak. Írásbeli észrevételeiben a Bizottság a ballon vagy hőlégballon fogalmát a következőképpen határozza meg: „olyan motormeghajtás nélküli légi jármű, amely a felhajtóerő hatása következtében emelkedik a levegőbe, és a levegőben a szeleket kihasználva irányítják".

10 – HL L 240., 1. o. ; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 7. kötet, 30. o.. Meg kell jegyezni, hogy az 1592/2002 rendelet alapján elfogadott, a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló, 2003. november 20-i 2042/2003/EK bizottsági rendelet széles körűen határozza meg a légi járműveket, mint „olyan szerkezeteket, amelyeket a levegő által keltett azon reakcióerők tartanak fenn, amelyek nem a levegőnek a földfelszínre gyakorolt hatásából származnak".

11 – HL L 138., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 160. o.

ügyben a leszállást terhelő tartományi adó kizárólag a közlekedési eszközök üzemeltetőit és nem magát a fuvarozási szolgáltatást terheli [12], amely magyarázatot adhat azon okokra, amelyek alapján a Bíróság kapcsolatot keresett ezen adó és a Szerződés szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó általános rendelkezései között [13], addig az LFG által támasztott követelmények inkább a hőlégballonnal végrehajtott légi fuvarozási szolgáltatások nyújtásához kapcsolódnak.

30. Úgy vélem tehát, hogy a felperes által az alapügyben végrehajtotthoz hasonló kereskedelmi célú hőlégballonutak a légi közlekedés területéhez tartoznak.

31. Márpedig az EK 51. cikk (1) bekezdésével összhangban a közlekedés területén a szolgáltatásnyújtás szabadságára az EK-Szerződés közlekedésre vonatkozó címének rendelkezései az irányadók, melyek közé az EK 80. cikk (2) bekezdése is tartozik.

32. A Bíróság e rendelkezések együttes olvasatából arra következtetett, hogy a közlekedési ágazatban a szolgáltatásnyújtás szabadsága korlátozásai fokozatos lebontásának eredeti célkitűzését a közös közlekedéspolitika keretében kellett elérni [14].

33. A légiközlekedési szolgáltatások Közösségen belüli liberalizációjának utolsó szakaszára három tanácsi rendeletnek, közismertebb nevén a „harmadik belső piaci légiközlekedési csomagnak" az EGT-Szerződés 84. cikkének(2) bekezdése (később az EK-Szerződés 84. cikkének (2) bekezdése, jelenleg módosítást követően az EK 80. cikk (2) bekezdése) alapján történő elfogadásával került sor 1992. július 23-án [15]. Ezek az aktusok követték az 1987 decemberében és 1990 júniusában elfogadott első és második „légiközlekedési csomagot".

34. Fontos ugyanakkor megjegyezni, hogy a légi fuvarozók engedélyezéséről szóló 2407/92 rendelet – amely a harmadik légiközlekedési csomag szerves részét képezi, és az alapügy tényállásának idején hatályos volt – 1. cikkének(2) bekezdése szerint ez a rendelet nem vonatkozik *a motor nélküli és/vagy motoros ultra-könnyű légi járművek által teljesített*, utas, postai küldemények és/vagy áru légi fuvarozására. Ugyanez a cikk hozzáteszi, hogy „ezeknek az üzemeltetési tevékenységeknek

12 – Lásd a 24. pontot.

13 – Lásd a 25. és 26. pontot.

14 – Lásd a C-49/89. sz. Corsica Ferries (Franciaország) ügyben 1989. december 13-án hozott ítélet (EBHT 1989., 4441. o.) 11. pontját, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

15 – Nevezetesen a légifuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 20., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 3. o.), a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 240., 8. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 420. o.) és a légi szolgáltatások vitel- és tarifadíjairól szóló, 1992. július 23-i 2409/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 240., 15. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 427. o.).

az esetében a működési engedély vonatkozásában a nemzeti jogot – amennyiben van ilyen – az üzembentartási engedély (AOC) vonatkozásában pedig a közösségi és a nemzeti jogot kell alkalmazni” [16].

35. Egy ilyen légi jármű segítségével teljesített szolgáltatásokra tehát, az alapeljárás felperese által nyújtott szolgáltatásokhoz hasonlóan, az üzembentartási engedély kiállítását részben kivéve, nem vonatkozik a harmadik légiközlekedési csomag.

36. Úgy tűnik, hogy ez az oka annak, amiért a Bizottság a feltett kérdések megválaszolását az EK 54. cikk, illetve a Szerződés általános rendelkezéseinek alapján javasolja, figyelembe véve a Bizottság kontra Görögország ügyben 2007. január 11-én hozott ítélet 26. pontját [17].

37. Az említett ítélet ezen pontjában ugyanis – amely a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet [18], illetve egy olyan nemzeti szabályozás összhangjára vonatkozik, amely csak a görög lobogó alatt közlekedő hajóknak engedi meg a nyílt tengeri vontatási szolgáltatások nyújtását – a Bíróság úgy ítélte meg, hogy „az EK 51. cikk(1) bekezdésének és az EK 80. cikk (2) bekezdésének együttes olvasatából az következik, hogy a tengeri közlekedési ágazatba tartozó azon szolgáltatásokat, amelyekre azonban nem terjed ki a 3577/92 rendelet vagy az EK 80. cikk (2) bekezdése alapján elfogadott jogszabályok hatálya, *továbbra is a tagállami jogszabályok szabályozzák, az EK 54. cikk és a Szerződés egyéb általános rendelkezéseinek tiszteletben tartásával*” [19].

38. Az elemzés e szakaszában vonzó lehet ezen ítélet tanulságainak a jelen ügyre történő alkalmazása, és így annak vizsgálata, hogy az LFG-ben meghatározott feltételek tiszteletben tartják-e az EK 54. cikket és/vagy a Szerződés egyéb általános rendelkezéseit, köztük a jelen ügyben az EK 12. cikket, amely tiltja az állampolgárság alapján történő megkülönböztetést.

39. Ugyanakkor előzetesen meg kell vizsgálni az Osztrák Köztársaság által a tárgyaláson előadott kifogást, amely szerint az EK 54. cikk nem alkalmazható a közlekedés területén, mivel ez a rendelkezés az EK 49. cikkhez

16 – A 2407/92 rendelet 2. cikkének d) pontja a következőképpen határozza meg az üzemben tartási engedélyt (AOC): „a tagállamok illetékes hatóságai által egy vállalkozás vagy vállalatcsoport számára kiadott okirat, amely igazolja azt, hogy a kérdéses üzemeltető rendelkezik azokkal a szakmai képességekkel és szervezettel, amelynek révén biztosítani tudja a légi jármű biztonságos üzemeltetését az engedélyben meghatározott repülési tevékenységekre”.

17 – A C-251/04. sz. ügyben 2007. január 11-én hozott ítélet (EBHT 2007., I-67. o.).

18 – HL L 364., 7. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 10. o.

19 – Kiemelés tőlem.

hasonlóan az EK-Szerződés harmadik része III. címének 3. fejezetéhez tartozik, amely az EK 51. cikk (1) bekezdése szerint nem szabályozza a szolgáltatásnyújtás szabadságát ezen a területen.

40. Emlékeztetek arra, hogy az EK 54. cikk értelmében „a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó korlátozások eltörléséig a tagállamok ezeket a korlátozásokat állampolgárság vagy lakóhely alapján történő különbségtétel nélkül alkalmazzák a[z EK] 49. cikk (1) bekezdése értelmében szolgáltatást nyújtó minden személyre".

41. Az EK 54. cikknek az EK-Szerződés rendszerében elfoglalt helye az Osztrák Köztársaság által kifejtett érvelést támasztja alá, amely szerint ez a rendelkezés – az EK-Szerződés harmadik része III. címének 3. fejezetében szereplő egyéb rendelkezésekhez hasonlóan – nem vonatkozik a tengeri és légi közlekedés területén nyújtott szolgáltatásokra.

42. Mindenesetre két tényező arra ösztönöz, hogy ezt az értékelést árnyalni kell.

43. Egyrészt, ahogy arra már utaltam, a fent hivatkozott Bizottság kontra Görögország ügyben hozott ítéletben a Bíróság a tagállamok megmaradt jogalkotói hatáskörének gyakorlását egy tengeri közlekedést érintő, az Unió másodlagos jogának rendelkezései által nem szabályozott területen az EK 54. cikk és a Szerződés *egyéb általános* rendelkezéseinek tiszteletben tartásához kötötte, következésképpen úgy tűnik, hogy ez a cikk általános érvényű, és nem korlátozódik az EK-Szerződés harmadik része III. címének 3. fejezetébe tartozó szolgáltatásokra.

44. Másrészt, ahogy arra a Bizottság a tárgyaláson emlékeztetett, mivel más átmeneti jellegű rendelkezésektől eltérően az EK 54. cikket az EK-Szerződés felülvizsgálatakor nem helyezték hatályon kívül, és mivel e cikk tartalma továbbra is változatlanul megjelenik az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 61. cikkben, ez a rendelkezés megőrizheti hatékony érvényesülését. Igaz ugyan, hogy az átmeneti időszak végétől a szolgáltatásnyújtás szabadságának korlátozásait eltörölték, és hogy ennélfogva az EK 54. cikk jelentőségét veszítette az EK-Szerződés harmadik része III. címének 3. fejezete alá tartozó szolgáltatások tekintetében [20], megőrizhette azonban megmaradt szerepét a közlekedés területén. Mivel ugyanis a szolgáltatásnyújtás szabadságának lehető legteljesebb megvalósításához ezen a területen egy, a közlekedésről szóló fejezet keretében elfogadott uniós szintű jogi aktus szükséges, és ilyen aktust nem vagy

20 – Úgy tűnik, hogy ez már a 39/75. sz., Coenen és társai ügyben 1975. november 26-án hozott ítélet (EBHT 1975., 1547. o.) 8. pontjából is következett.

csak részben fogadtak el, a szolgáltatásnyújtás szabadságának korlátozásait a közlekedés területén még nem szüntették meg. Ennélfogva az EK 54. cikkben foglalt kötelezettség továbbra is hatékonyan érvényesülhet.

45. Úgy tűnik, hogy ennek a rendelkezésnek kettős jelentése van, keveredik benne egyrészt a nemzeti bánásmód elve és a legnagyobb kedvezményről szóló záradék [21]. Kizárólag a „nem-diszkriminatív" korlátozások alkalmazását tolerálva ugyanis az EK 54. cikk tilt tehát minden, az állampolgárság vagy lakóhely alapján hozott hátrányosan megkülönböztető intézkedést. Arra is utal, hogy a szolgáltatásnyújtás szabadsága egyéb korlátozásainak eltörlésére várva a tagállamoknak a valamelyikük által esetlegesen biztosított legkevésbé korlátozó bánásmódban kell részesíteniük a többi tagállam szolgáltatóit. Más szavakkal élve, e megkülönböztetés nélkül alkalmazandó korlátozásokkal kapcsolatban ez a rendelkezés nem kötelezi a tagállamokat arra, hogy ugyanolyan bánásmódban részesítsék a szolgáltatókat, mint saját állampolgáraikat, de bizonyos módon a legnagyobb kedvezményről szóló záradékként jelenik meg.

46. Ha a Bíróság osztaná ezt az elemzést, akkor könnyű lenne megválaszolni a kérdést előterjesztő bíróság által feltett első kérdést. Semmilyen kétség nem fér ugyanis ahhoz, hogy az a nemzeti jogszabály, amely egy másik tagállamban letelepedett jogi személy által nyújtott szolgáltatást ahhoz a feltételhez köti, hogy ez a személy a nemzeti területen székhellyel vagy lakóhellyel rendelkezzen, nyilvánvalóan sérti az EK 54. cikket. Mindent egybevetve, írásbeli észrevételeiben az Osztrák Köztársaság egyáltalán nem igazolja ezt az eltérő bánásmódot, és kiemeli, hogy a törvény következő felülvizsgálata során javasolni kell az LFG ezen feltételt megszüntető módosítását.

47. Ezzel szemben a második kérdés megválaszolása úgy tűnik, több nehézséget vet fel, kivéve természetesen ennek a kérdésnek a lakóhellyel vagy székhellyel rendelkezésre vonatkozó feltételt érintő részét, amelynek már

21 – Ezt a kettős jelentést több szerző is hangsúlyozta: lásd különösen Draetta., U., „Commento all'art. 65", megjelent Quadri, R. és társai gondozásában, *Trattato istitutivo della C.E.E. Commentario*, Giuffrè, Milan, 1965., I. kötet, 493. és 494. o.; Truchot., L., megjelent Léger, P. gondozásában, *Commentaire article par article des traités UE et CE*, Helbing Liechtehahn, Dalloz, Bruylant, 1. kiadás, Paris, 2000., 477. o.. Meg kell ugyanakkor jegyezni, hogy a jogtudomány egy része ezt a szöveget kizárólag a hátrányos megkülönböztetés tilalmaként (lásd például Van den Bogaert, S., *Practical Regulation of the Mobility of Sportsmen in the EU post Bosman*, Kluwer Law International, Hága, 2005., 122. o.) vagy a nemzeti bánásmód alkalmazása egyszerű megismétléseként értelmezi (lásd többek között Lugato, M.„Commento agli articoli 49–55", megjelent Tizzano, A., *Commentario ai Trattati dell'Unione europea e della Comunità europea*, Giuffrè, Milan, 2004., 415. o.), míg ezzel ellentétben egy másik jogtudományi irányzat úgy véli, hogy az EK 54. cikk csak a legnagyobb kedvezményről szóló záradékot tartalmazza (lásd többek között Goldman, B. és társai, *Droit commercial européen*, Dalloz, 5. kiadás, Paris, 1994., 273. o.).

az első kérdésre adandó válasznak is a tárgyát kell képeznie.

48. Ezzel a korlátozással a második kérdésnek annak megállapítására kell irányulnia, hogy ellentétes-e az EK 54. cikkel az LFG-hez hasonló nemzeti jogszabály által a hőlégballonutak valamennyi üzemeltetőjére előírt követelmény, amely szerint mind fuvarozási engedéllyel, mind üzemeltetési engedéllyel rendelkezniük kell, még akkor is, ha ez az üzemeltető a székhelye szerinti tagállamban már megszerezte azokat az engedélyeket, amelyek kiállításának feltételei azonosak vagy egyenértékűek azokkal a feltételekkel, amelyeket a szolgáltatásnyújtás teljesítése szerinti tagállam területén megkövetelnek.

49. E tekintetben nem vitatott, hogy – nyilvánvalóan a nemzeti területen lakóhellyel vagy székhellyel való rendelkezésen kívül – az osztrák területen működő szolgáltatókat terhelő azon követelmény, hogy mindkét fent említett engedéllyel rendelkezzenek, állampolgárság vagy lakóhely alapján való megkülönböztetés nélkül alkalmazandó.

50. Ennélfogva az EK 54. cikkel főszabály szerint nem ellentétes az ilyen követelmény, az ebből származó korlátozások megszüntetésére adott esetben a Szerződés közlekedésről szóló fejezetének rendelkezései alapján elfogadott aktusok keretében kell sort keríteni.

51. Mindenesetre el lehet gondolkodni azon, hogy *az említett engedélyek kiállítására irányuló eljárásban* ezt az értékelést nem kellene-e árnyalni.

52. Az LFG 102. §-a és 106. §-a által előírt, *fuvarozási engedély* megszerzésére vonatkozó kötelezettséget illetően az ilyen engedély kiállításához előírt feltételek – kivéve, ismétlem, az ausztriai lakóhellyel vagy székhellyel való rendelkezést –, melyek a szakmai hozzáértés és megfelelő anyagi fedezet bizonyítására, a biztonsági szabályok tiszteletben tartására, valamint annak bizonyítására szolgálnak, hogy az üzemeltetés kockázatait biztosították, úgy tűnik, hogy – legalábbis részben – már képezték a tagállamok jogszabályainak közösségi szinten való közelítésének a tárgyát.

53. Emlékezetetek ugyanis arra, hogy még ha a 2407/92 rendelet 1. cikkének(2) bekezdése elvileg ki is zárja hatálya alól a motor nélküli légi járművekkel teljesített légi fuvarozási tevékenységet, pontosítja többek között, hogy „ezeknek az üzemeltetési tevékenységeknek az esetében […] az üzembentartási engedély (AOC) vonatkozásában pedig a közösségi és a nemzeti jogot kell alkalmazni”, és hogy

az említett rendelet 2. cikkének d) pontja ez utóbbit úgy határozza meg, mint „a tagállamok illetékes hatóságai által egy vállalkozás vagy vállalatcsoport számára kiadott okiratot, amely igazolja azt, hogy a kérdéses üzemeltető rendelkezik azokkal a szakmai képességekkel és szervezettel, amelynek révén biztosítani tudja a légi jármű biztonságos üzemeltetését az engedélyben meghatározott repülési tevékenységekre". Továbbá, ahogy azt az Osztrák Köztársaság és a Bizottság előadták, az 1592/2002 rendeletben előírt technikai és biztonsági szabályokat, az e rendelet alapján elfogadott szabályokat, és különösen azokat is beleértve, amelyek a légialkalmassági bizonyítványra vonatkoznak [22], a hőlégballonokra is alkalmazni kell. Ami egyébként az üzemeltetési kockázatok biztosításának bizonyítását illeti, az LFG 106. §-a kifejezetten a légifuvarozókra és a légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló 785/2004 rendeletre utal vissza.

54. Márpedig ilyen körülmények között úgy vélem, hogy egy tagállam hatóságai, akik teljes mértékben elutasítják, hogy elfogadják a szolgáltató székhelye szerinti tagállam által kiállított fuvarozási engedélyt, még akkor is, ha egy ilyen dokumentum legalább részben tanúsítja, hogy ez utóbbi megfelel a jelen indítvány előző pontjában kifejtett feltételeknek, figyelmen kívül hagyják az EK 54. cikket és a fent említett rendeletek releváns rendelkezéseit. Ez az elutasítás ugyanis végső soron és ténylegesen is kizárólag a szolgáltató székhelyén alapul, és így az EK 54. cikk tiltja azt [23].

55. Úgy tűnik számomra, hogy ezt az értékelést ki kell terjeszteni az *üzemeltetési engedély* megszerzésére vonatkozó kötelezettséget illetően is, amelynek kiállítása – úgy tűnik – teljes mértékben a fuvarozási engedély megszerzésétől függ az LFG 108. §-ának(2) bekezdésével összhangban, és amelynek megszerzéséhez – úgy tűnik – semmilyen más, a fuvarozási engedély kiállításához előírt feltételeket kiegészítő feltételt nem követelnek ez utóbbi engedély jogosultjától [24].

56. Hozzáteszem, hogy végül úgy tűnik, ez a megközelítés nem áll távol az Osztrák Köztársaság által írásbeli észrevételeiben védett

22 – A légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló, 2003. szeptember 24-i 1702/2003/EK bizottsági rendelet (HL L 243., 6. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 7. kötet, 456. o.).

23 – Az ítélkezési gyakorlat szerint a letelepedés szabadsága tekintetében az állampolgárokkal és más tagállamok állampolgáraival szembeni egyenlő bánásmódra vonatkozó szabályok nemcsak a nyilvánvalóan az állampolgárság vagy a társaság székhelye alapján történő hátrányos megkülönböztetést tiltják, hanem a hátrányos megkülönböztetés minden olyan rejtett formáját is, amely a megkülönböztetés egyéb feltételeit alkalmazva ténylegesen ugyanarra az eredményre vezet. Lásd többek között a C-115/08. sz. ČEZ-ügyben 2009. október 27-én hozott ítélet (az EBHT-ban még nem tették közzé) 92. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

24 – Sem az előzetes döntéshozatalra utaló határozat, sem az Osztrák Köztársaság írásbeli észrevételei nem tesznek említést esetleges kiegészítő feltételekről.

megközelítéstől, mely szerint, *amennyiben az engedély kiállítására irányuló eljárásban figyelembe veszik azokat a bizonyítékokat és garanciákat, amelyeket a kérelmező a származási országában átadott*, az engedély feltételei igazoltak [25].

57. Mindenesetre emlékeztetek arra, hogy az alapeljárás nem érinti azt, hogy az illetékes osztrák hatóságok anélkül utasították el, hogy a szolgáltató részére fuvarozási és üzemeltetési engedélyt állítsanak ki, hogy figyelembe vették volna az említett szolgáltató által a székhelye szerinti tagállamban megszerzett engedély(eke)t, továbbá hogy az alapeljárás egy büntető jellegű, a hőlégballonutak üzemeltetésére irányuló, az LFG által megkövetelt két engedély hiányában gyakorolt jogellenes tevékenység miatt indult, e törvény megsértésére vonatkozó eljárást érint.

58. Márpedig a kérdést előterjesztő bíróság által feltett második kérdés valójában annak megállapítására vonatkozik, hogy közösségi szinten el kell-e kölcsönösen és teljes egészében ismerni a hőlégballonnal történő fuvarozói tevékenységet gyakorló piaci szereplők más tagállamokban kiállított fuvarozási és üzemeltetési engedélyeit, amennyiben az említett engedélyek kiállításához előírt feltételeket egyenértékűnek tekintik.

25 – Az említett észrevételek 60. pontja. Mindenesetre hangsúlyozni kell, hogy ezek az észrevételek az EK 49. cikk értelmezésére, nem pedig az EK 54. cikk értelmezésére vonatkoznak.

59. Az általam kifejtett megfontolásokra tekintettel erre a kérdésre nemleges választ kell adni. Az EK 54. cikk a tagállamok számára ilyen kötelezettséget ugyanis csak úgy írhat elő, hogy az az Unió azon politikai intézményei hatásköreinek bitorlására vezet, amelyek feladata, hogy a közös közlekedéspolitika keretében a szolgáltatásnyújtás szabadságát megvalósítsák.

60. Mindenesetre az erre a kérdésre adandó válasz véleményem szerint akkor sem különbözne, ha a Bíróság úgy ítélné meg, hogy egy, az LFG-hez hasonló nemzeti jogszabály összhangját nemcsak az EK 54. cikk, hanem az EK 12. cikk alapján is vizsgálni kell, amely a Szerződés alkalmazási körében tiltja az állampolgárság alapján történő bármely megkülönböztetést.

61. Először is, úgy vélem, hogy ez utóbbi rendelkezésnek egy, az alapügybeli helyzethez hasonló helyzetben való alkalmazhatósága semmiképpen nem ütközik leküzdhetetlen akadályokba.

62. Véleményem szerint ugyanis ilyen megközelítés következik többek között a fent hivatkozott Bizottság kontra Görögország ügyben hozott ítélet 26. pontjának értelmezéséből is.

63. Ennek ugyanakkor ösztönöznie kellene a Bíróságot arra, hogy meghaladja a fent hivatkozott, a tengeri közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó Corsica Ferries (Franciaország) ügyben hozott ítéletben kialakított megoldást.

64. Emlékeztetek arra, hogy ebben az ügyben azon kérdés eldöntése érdekében fordultak a Bírósághoz, hogy ellentétes-e az EGK-Szerződés 59. cikkével (később az EK-Szerződés 59. cikke, jelenleg módosítást követően az EK 49. cikk) egy megkülönböztetett, 1981-ben és 1982-ben beszedett adónak a bevezetése, amely attól függött, hogy a szóban forgó hajók Korzika és a kontinentális Franciaország között vagy ugyanezen sziget és egy másik tagállam kikötője között biztosítottak összeköttetést. Miután emlékeztetett arra, hogy a szolgáltatásnyújtás szabadságát a közlekedés területén a közlekedésről szóló cím rendelkezései, és nem az EGK-Szerződés 59. és azt követő cikkei szabályozzák [26], és hogy az EGK-Szerződés 84. cikkének(2) bekezdése szerint a Tanács eldöntheti, hogy milyen mértékben és milyen eljárásban fogadhatók el megfelelő rendelkezések a tengeri közlekedés területén [27], a Bíróság megállapította, hogy az alapügy szóban forgó időtartamában (1981. és 1982. évben) a szolgáltatásnyújtás szabadsága a tengeri közlekedés területén még nem valósult meg, az csak 1987-ben a 4055/86/EGK rendelet [28] elfogadását követően lépett hatályba, ami következésképpen arra utal, hogy a tagállamoknak jogában áll az alapügyben vizsgált rendelkezésekhez hasonló típusú rendelkezéseket alkalmazni [29].

65. Márpedig meg kell jegyezni, hogy a Bíróság ebben az ügyben a szóban forgó szabályozást nem vizsgálta a Szerződés általános rendelkezései, különösen az EGK-Szerződés 7. cikke (később az EK-Szerződés 6. cikke, jelenleg módosítást követően EK 12. cikk) alapján, ahhoz hasonlóan, ahogy a főtanácsnok számára javasolta [30]. Ez utóbbi szerint ugyanis „nyilvánvalónak" tűnik, hogy a jelen ügyben nem lehet az EGK-Szerződés 7. cikkében előírt, az állampolgárság alapján történő hátrányos megkülönböztetés tilalmára hivatkozni, mivel tekintettel arra, hogy a közlekedés ki van zárva a Szerződés e tilalom konkretizálására és megvalósítására irányuló, a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó általános rendelkezéseinek a hatálya alól, az e rendelkezésekre hivatkozás ellentétesnek tűnne azok szerkezetével. Más szavakkal kifejezve, úgy tűnik, hogy a főtanácsnok attól tartott, hogy az EGK-Szerződés 7. cikkének alkalmazása abban az ügyben, amelyben a Bírósághoz fordultak, lényegében megkerülné a szolgáltatásnyújtás szabadsága általános szabályainak a közlekedés területén való alkalmazhatatlanságát, ahogy azt az EGK-Szerződés

26 – A fent hivatkozott Corsica Ferries (Franciaország) ügyben hozott ítélet 11. pontja.

27 – Uo. 12. pont.

28 – A tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló, 1986. december 22-i tanácsi rendelet (HL L 378., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 174. o.).

29 – Lásd a fent hivatkozott Corsica Ferries (Franciaország) ügyben hozott ítélet 13. és 14. pontját.

30 – Lásd Lenz főtanácsnok indítványának (a fent hivatkozott Corsica Ferries [Franciaország] ügyben hozott ítélet) 12. és 13. pontját.

61. cikke (később az EK-Szerződés 61. cikke, jelenleg módosítást követően az EK 59. cikk) előírta, mivel az EGK-Szerződés 7. cikkében megállapított elvet a szolgáltatásnyújtás területén az EGK-Szerződés 59. cikke szabályozza [31].

66. Nem vagyok biztos abban, hogy a Bíróság Corsica Ferries (Franciaország) ügyben hozott ítéletének hallgatását e tekintetben a Lenz főtanácsnok által megfogalmazott javaslat elfogadásaként kellene értelmezni. Ha ugyanis igaz, hogy az EK 12. cikk szerinti [32] hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét a szolgáltatásnyújtás szabadságának vonatkozásában ténylegesen az EK 49. cikk szabályozza, köztudomású, hogy ez utóbbi nem korlátozódik a hátrányosan megkülönböztető intézkedések megszüntetésére, hanem a szélesebb értelemben vett „korlátozásokra" vonatkozik, azaz minden olyan intézkedésre, amely a szolgáltatásnyújtás szabadságának gyakorlását zavarja vagy kevésbé vonzóvá teszi [33]. A különbség egyrészt a Szerződés általános rendelkezései, melynek az EK 12. cikk is részét képezi, másrészt pedig az EK 49. cikk között a Bíróság ítélkezési gyakorlata alapján elvégzendő átfogó értelmezésből is következik. Ezen ítélkezési gyakorlat szerint tehát jóllehet az EK 49. cikk által követett célkitűzéseket a közös közlekedéspolitika keretében kell megvalósítani a közlekedés területén [34], még ha a tengeri és légi közlekedés ki is van vonva – legalábbis ameddig a Tanács másként nem határoz – a Szerződés közös közlekedéspolitikára vonatkozó szabályai alól, ezek azonban a többi közlekedési módhoz hasonlóan továbbra is a Szerződés általános szabályai alá tartoznak [35]. Nehezen érthető, hogy egy ilyen ítélkezési gyakorlat kizárt volna egy, az EK 12. cikkhez hasonló alapvető rendelkezést a Szerződés általános szabályaira való utalásból.

67. Így másodszor, ami az EK 12. cikknek egy, az alapügyhöz hasonló üggyel való összefüggésben történő értelmezését illeti, az e rendelkezésben foglalt tilalommal vitathatatlanul ellentétes, hogy valamely tagállam egy másik tagállamban letelepedett szolgáltató tevékenységét ahhoz a feltételhez kösse, hogy ez a szolgáltató székhellyel vagy lakóhellyel

31 – Lásd e tekintetben különösen a C-55/98. sz. Vestergaard-ügyben 1999. október 28-án hozott ítélet (EBHT 1998., I-7641. o.) 17. pontját és a C-289/02. sz. AMOK-ügyben 2003. december 11-én hozott ítélet (EBHT 2003., I-15059. o.) 26. pontját.

32 – Az EK 12. cikkben megállapított általános tilalom terjedelmével kapcsolatban lásd a fent hivatkozott ČEZ-ügyben hozott ítélet 89. és 91. pontját.

33 – Lásd különösen a C-76/90. sz. Säger-ügyben 1991. július 25-én hozott ítélet (EBHT 1991., I-4221. o.) 12. pontját, a C-264/99. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2000. június 8-án hozott ítélet (EBHT 2000., I-4417. o.) 9. pontját, valamint a C-518/06. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2009. április 29-én hozott ítélet (EBHT 2009., I-3491. o.) 62. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

34 – Lásd különösen a 13/83. sz., Parlament kontra Tanács ügyben 1985. május 22-én hozott ítélet (EBHT 1985., 1513. o.) 62. pontját, valamint a 209/84–213/84. sz., Asjes és társai egyesített ügyekben 1986. április 30-án hozott ítélet (EBHT 1986., 1425. o.) 37. pontját.

35 – A 167/73. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 1974. április 4-én hozott ítélet (EBHT 1974., 359. o.) 32. pontja. Lásd továbbá a fent hivatkozott Asjes és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 45. pontját.

rendelkezzen az előbbi tagállamban [36]. Emlékeztetek egyébként arra, hogy írásbeli észrevételeiben az Osztrák Köztársaság egyáltalán nem próbálta meg igazolni ezt a hátrányos megkülönböztetést.

68. Ezzel szemben az EK 12. cikk szerinti állampolgárság alapján történő hátrányos megkülönböztetés tilalmának hatálya nem terjedhet addig, hogy a tagállamokat a többi tagállamban kiállított fuvarozási és üzemeltetési engedélyek kölcsönös elismerésére kötelezze, jóllehet ezek az engedélyek tanúsítják, hogy a szolgáltató tiszteletben tartja az egyenértékű garanciákat, amint arra a kérdést előterjesztő bíróság az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésében választ vár. Egy ezzel ellentétes megoldás ugyanis annak elfogadására vezetne, hogy az EK 12. cikk hatálya azonos, sőt szélesebb körű, mint az EK 49. cikk hatálya [37], és ennélfogva megkerülné ez utóbbi rendelkezés közlekedés területén való alkalmazhatatlanságát. Továbbá, hasonlóan ahhoz, amire a jelen indítvány 59. pontjában az EK 54. cikkel kapcsolatban utaltam, az EK 12. cikk hatálya olyan értelmezésének az elfogadása, amely meghaladná az EK 49. cikk hatályát, azt eredményezné, hogy a Bíróság elvonja az Unió azon politikai intézményeinek a hatáskörét, amelyeket a szolgáltatásnyújtás szabadságának a közlekedés területén való megvalósításával bíztak meg.

69. Azt javasolom tehát, hogy a Bíróság az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első és második kérdést úgy válaszolja meg, hogy egyrészt az EK 54. cikkel és adott esetben az EK 12. cikkel ellentétes, hogy egy tagállam jogi szabályozása kereskedelmi célú hőlégballonutak e tagállam területén való lebonyolításához megkövetelje, hogy egy másik tagállamban letelepedett szolgáltató ezen előbbi tagállamban székhellyel vagy lakóhellyel rendelkezzen, másrészt pedig – a nemzeti területen való lakóhellyel vagy székhellyel rendelkezés feltételét kivéve – sem az EK 54. cikkel, sem az EK 12. cikkel nem ellentétes, hogy egy tagállam megkövetelje, hogy valamely szolgáltatónak, aki a székhelye szerinti tagállamban kiállított, kereskedelmi célú hőlégballonutak lebonyolításához szükséges engedélyek jogosultja, újabb engedélyeket kelljen szereznie abban a tagállamban, amelynek területén a szolgáltatásnyújtást megvalósítja, feltéve hogy ezen engedélyek kiállítása során e tagállamok illetékes hatóságai figyelembe veszik azokat a garanciákat, amelyeket

36 – Lásd e tekintetben a C-103/08. sz. Gottwald-ügyben 2009. október 1-jén hozott ítélet (az EBHT-ban még nem tették közzé) 28. pontját.

37 – Emlékeztetek arra, hogy az olyan előzetes engedélyezés EK 49. cikk szerinti jogszerűségét illetően, amely szolgáltatásnyújtás valamely tagállamban való gyakorlásához szükséges, a Bíróság úgy ítéli meg, hogy az ilyen engedély megszerzéséhez tiszteletben tartandó feltételek nem képezhetik a letelepedés államában már teljesített ugyanolyan értékű törvényi feltételek ismétlését. Lásd a C-496/01. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 2004. március 11-én hozott ítélet (EBHT 2004., I-2351. o.) 71. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

a kérelmező a székhelye szerinti tagállamban már benyújtott.

70. Ami az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdést illeti, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kérdezi [38], hogy esetlegesen összeegyeztethetetlenek-e a Szerződés rendelkezéseivel a másik tagállamban letelepedett, tevékenységét osztrák területen, az LFG által megkövetelt fuvarozási és üzemeltetési engedélyek nélkül gyakorló szolgáltatóra kiszabott szankciók.

71. E tekintetben mindenekelőtt emlékeztetek arra, hogy az LFG rendelkezéseinek olvasata alapján az ausztriai lakóhellyel vagy székhellyel rendelkezés követelménye az említett engedélyek megszerzése feltételének minősül. Márpedig ez a feltétel az én szememben összeegyeztethetetlen az EK 54. cikkel vagy adott esetben az EK 12. cikkel, az alapeljárás Németországban letelepedett felperese soha nem szerezhette volna meg ezeket az engedélyeket, anélkül hogy tevékenységének székhelyéül ne Ausztriát választotta volna.

72. Ennélfogva, amennyiben az iratokból nem következik, hogy a kiszabott büntetés összegének kiszámítását és még inkább a helyettesítő büntetés kiszámítását arányos módon végzik el az engedélyek kiállításának különböző figyelmen kívül hagyott feltételei alapján, a nemzeti bíróságnak az ítélkezési gyakorlattal összhangban mellőznie kell a formai követelmény be nem tartása miatt kiszabott közigazgatási szankciót, ha annak betartását az Unió jogát sértő módon az érintett tagállam tette lehetetlenné [39].

73. Azt javasolom tehát, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdésre a Bíróság azt a választ adja, hogy nem lehet alkalmazni a valamely tagállamban letelepedett, kereskedelmi célú hőlégballonutak szolgáltatóira azon az alapon kiszabott közigazgatási szankciókat, hogy ez a szolgáltató nem rendelkezik a szolgáltatásnyújtás helye szerinti tagállam azon nemzeti jogszabályai által megkövetelt fuvarozási és üzemeltetési engedélyekkel, amelyek az engedélyek kiállítását az utóbbi tagállamban lévő székhellyel vagy lakóhellyel rendelkezéshez kötik, megsértve az EK 54. cikket és adott esetben az EK 12. cikket.

38 – Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdésének megfogalmazásában a kérdést előterjesztő bíróság úgy tűnik egy, az LFG által az engedélyek kiállításához megkövetelt kiegészítő feltételre utal, vagyis arra, amely szerint a szolgáltatónak Ausztriában is lajstromoztatnia kell az utasok e tagállam területén való kereskedelmi célú szállításához használt hőlégballonokat. Úgy tűnik ugyanakkor, hogy ez a feltétel nem következik az alapügyben vitatott nemzeti rendelkezések szövegéből, sem az alapügy tényállásából. Ezenkívül az előzetes döntéshozatalra előterjesztett előbbi kérdések sem vonatkoztak erre a feltételre, amelynek a Szerződés rendelkezéseivel való összegegyeztethetőségére az előzetes döntéshozatal iránti kérelmében a kérdést előterjesztő bíróság sem utalt. Úgy vélem tehát, hogy ezt a feltételt nem lehet vizsgálni, mivel azt a kérdést előterjesztő bíróság egyébként nem kéri.

39 – A büntető szankciókkal kapcsolatban lásd a C-338/04., C-359/04. és C-360/04. sz., Placanica és társai egyesített ügyekben 2007. március 6-án hozott ítélet (EBHT 2007., I-1891. o.) 69. pontját.

VI – Végkövetkeztetések

74. A fenti megfontolásokra tekintettel azt javasolom, hogy a Bíróság a következőképpen válaszoljon az Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich által feltett kérdésekre:

„1. Az EK 54. cikkel és adott esetben az EK 12. cikkel ellentétes, hogy egy tagállam jogi szabályozása kereskedelmi célú hőlégballonutak e tagállam területén való lebonyolításához megkövetelje, hogy egy másik tagállamban letelepedett szolgáltató ezen előbbi tagállamban székhellyel vagy lakóhellyel rendelkezzen.

2. A nemzeti területen való lakóhellyel vagy székhellyel rendelkezés feltételét kivéve sem az EK 54. cikkel, sem az EK 12. cikkel nem ellentétes, hogy egy tagállam megkövetelje, hogy valamely szolgáltatónak, aki a székhelye szerinti tagállamban kiállított, kereskedelmi célú hőlégballonutak lebonyolításához szükséges engedélyek jogosultja, újabb engedélyeket kelljen megszereznie abban a tagállamban, amelynek területén a szolgáltatásnyújtást megvalósítja, feltéve hogy ezen engedélyek kiállítása során e tagállamok illetékes hatóságai figyelembe veszik azokat a garanciákat, amelyeket a kérelmező a székhelye szerinti tagállamban már benyújtott.

3. Nem lehet alkalmazni a valamely tagállamban letelepedett, kereskedelmi célú hőlégballonutak szolgáltatóira azon az alapon kiszabott közigazgatási szankciókat, hogy ez a szolgáltató nem rendelkezik a szolgáltatásnyújtás helye szerinti tagállam azon nemzeti jogszabályai által megkövetelt fuvarozási és üzemeltetési engedélyekkel, amelyek az engedélyek kiállítását az utóbbi tagállamban lévő székhellyel vagy lakóhellyel való rendelkezéshez kötik, megsértve az EK 54. cikket és adott esetben az EK 12. cikket."