NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
PAOLO MENGOZZI
prednesené 7. septembra 2010[1]

I — Úvod

1. Tento návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článkov 49 a nasl. ES v súvislosti so žalobou podanou nemeckým štátnym príslušníkom proti rozhodnutiu rakúskych orgánov, ktorým mu bola udelená správna pokuta, pretože porušil vnútroštátne právne predpisy upravujúce organizáciu letov teplovzdušnými balónmi v Rakúsku.

2. Význam tejto veci, ktorý viedol Súdny dvor k jej prideleniu veľkej komore, pričom bude rozhodovať na základe návrhov generálneho advokáta, ako aj k začatiu ústnej časti konania, spočíva v zistení, na základe akých pravidiel primárneho alebo sekundárneho práva Únie treba preskúmať poskytovanie uvedených dopravných služieb.

1 — Jazyk prednesu: francúzština.

II — Právny rámec

A — *Rakúske právo*

3. § 102 zákona o leteckej doprave (Luftfahrtgesetz) v znení zmien a doplnení (ďalej len „LFG“)[2] podmieňuje najmä komerčnú prepravu osôb, pošty a/alebo dopravu prostredníctvom bezmotorových lietadiel získaním jednak prepravnej licencie v zmysle § 104 a nasl. LFG a jednak prevádzkovej licencie v zmysle § 108 uvedeného zákona, ktoré udeľujú príslušné rakúske orgány.

4. Podľa § 106 LFG sa prepravná licencia udelí:

— ak je žiadateľ štátny príslušník štátu, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o Európskom hospodárskom priestore z 2. mája 1992[3], bydliskom v Rakúsku, je spoľahlivý a odborne spôsobilý,

2 — BGBl. 253/1957 a BGBl. I, 83/2008.
3 — Ú. v. ES L 1, s. 3.

— ak je zabezpečená bezpečnosť prevádzky a preukáže sa finančná spôsobilosť podniku,

— ak bolo preukázané, že poistenie stanovené v § 164 LFG alebo v nariadení (ES) č. 785/2004 [4] bolo zmluvne uzavreté.

5. § 106 LFG tiež spresňuje, že v prípade, že prevádzkovateľ nie je fyzická osoba, podnik musí mať sídlo v Rakúsku a základné imanie musí byť vo väčšinovom vlastníctve štátnych príslušníkov štátu, ktorý je zmluvnou stranou dohody o Európskom hospodárskom priestore.

6. Podľa § 108 LFG sa prevádzková licencia udelí, ak je podnik prevádzkujúci leteckú dopravu majiteľom prepravnej licencie a je zabezpečená bezpečnosť prevádzky.

7. Navyše podľa § 169 LFG sa výkon činnosti komerčnej leteckej prepravy osôb bez licencií požadovaných v § 102 LFG trestá pokutou vo výške minimálne 3 630 eur.

B — *Nemecké právo*

8. § 20 ods. 1 druhý pododsek zákona o leteckej doprave (Luftverkehrgesetz) [5] požaduje na komerčnú prepravu osôb a vecí balónmi prevádzkovú licenciu. Pokiaľ ide o podmienky udelenia, dôraz sa kladie sa na spoľahlivosť osoby zodpovednej za prepravu.

9. Podľa § 20 ods. 2 uvedeného zákona môže licencia obsahovať osobitné ustanovenia. Licencia sa neudelí, ak okolnosti odôvodňujú predpoklad, že môže byť ohrozená verejná bezpečnosť alebo verejný poriadok, najmä ak žiadateľ alebo iné osoby zodpovedné za prepravu nie sú spoľahlivé. Licencia sa neudelí, ak nie sú preukázané finančné prostriedky alebo príslušné záruky nevyhnutné na komerčnú prevádzku v súlade s požiadavkami v oblasti bezpečnosti. Jej udelenie možno zamietnuť aj vtedy, ak majú byť použité letecké dopravné prostriedky, ktoré nie sú

4 — Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 z 21. apríla 2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel (Ú. v. EÚ L 138, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 160).

5 — BGBl. 2007 I, s. 689.

zaregistrované v nemeckom registri leteckých dopravných prostriedkov alebo nie sú vo výlučnom vlastníctve žiadateľa. Rovnaké postavenie ako nemecký register leteckých dopravných prostriedkov majú registre štátov patriacich do pôsobnosti leteckého práva Európskeho spoločenstva.

III — Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

10. Michael Neukirchinger, bydliskom v Passau (Nemecko), prevádzkuje v Nemecku lety teplovzdušným balónom. Dňa 2. marca 1999 mu bolo udelené povolenie na vykonávanie odletov mimo letiska neukotvenými balónmi, aby mohol organizovať lety na vopred neurčených miestach mimo husto zaľudnených oblastí. Uvedené povolenie stanovuje podrobné podmienky týkajúce sa spôsobu výkonu letov balónom a vlastnosti balóna. M. Neukirchinger sa neskôr stal konateľom spoločnosti Bayernhimmel Ballonfahrt GmbH so sídlom v Nemecku, ktorá získala prevádzkovú licenciu, ktorú jej 15. apríla 2003 udelili nemecké orgány.

11. Dňa 19. júna 2007 M. Neukirchinger uskutočnil z obce Wies (Rakúsko) letecký krst balóna.

12. Dňa 22. januára 2008 prijal Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen (správny orgán rakúskeho kantónu Grieskirchen) voči M. Neukirchingerovi správne rozhodnutie represívnej povahy („Straferkenntnis“) a uložil mu pokutu vo výške 3 630 eur, pričom v prípade nemožnosti vymôcť túto sumu stanovil trest odňatia slobody v trvaní 181 dní. Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen konštatoval, že komerčný let uskutočnený 19. júna 2007 bez licencie podľa § 102 LFG je porušením § 169 LFG.

13. V žalobe proti tomuto rozhodnutiu podanej na Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich (Rakúsko) M. Neukirchinger najmä tvrdí, že skutočnosť, že let balónom je podmienený získaním prepravnej a prevádzkovej licencie, je porušením základných slobôd stanovených Zmluvou ES a že rakúsky podnik prevádzkujúci lety balónom sám osebe v žiadnom prípade nepotrebuje opätovne získať takéto licencie v Nemecku, pokiaľ už disponuje takýmito licenciami udelenými v Rakúsku.

14. Keďže sa Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich domnieva, že lety teplovzdušným balónom nepredstavujú poskytovanie dopravných služieb, a tvrdí, že prevádzka bezmotorových leteckých dopravných prostriedkov nie je na úrovni

Spoločenstva harmonizovaná, rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto tri prejudiciálne otázky:

„1. Má sa článok 49 a nasl. [ES] vykladať v tom zmysle, že bránia vnútroštátnej právnej norme, ktorá od osoby usadenej v inom členskom štáte [(v Nemecku)], ktorá je v tomto štáte majiteľom licencie na vykonávanie komerčných letov balónom udelenej v súlade s právnym poriadkom tohto členského štátu, požaduje na vykonávanie letov balónom v Rakúsku, aby takáto osoba mala sídlo alebo bydlisko v Rakúsku…?

2. Má sa článok 49 a nasl. [ES] vykladať v tom zmysle, že bránia vnútroštátnej právnej norme, podľa ktorej majiteľ licencie na organizáciu komerčných letov balónom, ktorý je usadený v inom členskom štáte, než je štát, v ktorom platí dotknutá právna norma, a ktorý je podľa právneho poriadku tohto štátu oprávnený na organizáciu komerčných letov balónom, musí získať na vykonávanie tejto činnosti v inom členskom štáte ďalšiu licenciu, pričom požiadavky na jej udelenie sú v podstate totožné s požiadavkami na licenciu už udelenú v jeho krajine pôvodu, a navyše s dodatočnou požiadavkou, že žiadateľ o udelenie licencie musí mať sídlo alebo bydlisko v krajine, v ktorej sa lety organizujú (v tomto prípade v Rakúsku)?

3. Sú ustanovenia § 102 v spojení s § 104 a § 106 [LFG] v rozpore s článkom 49 ES, ak je majiteľ licencie usadený v Nemecku povinný znášať za použitie svojej licencie v Rakúsku správne sankcie, čím mu je v podstate odmietnutý prístup na trh, a takisto v rozsahu, v ktorom podľa § 106 ods. 1 [LFG] uvedenú licenciu, ako ani prevádzkovú licenciu nemožno získať bez zriadenia pobočky a/alebo prihlásenia bydliska a bez zapísania teplovzdušného balóna, ktorý už je zaregistrovaný v Nemecku, do evidencie v Rakúsku?“

IV — Konanie pred Súdnym dvorom

15. V súlade s článkom 23 Štatútu Súdneho dvora Rakúska republika, Poľská republika, ako aj Komisia Európskych spoločenstiev predložili písomné pripomienky.

16. Rozhodnutím z 1. septembra 2009 Súdny dvor pridelil vec druhej komore. Keďže žiadna z dotknutých osôb uvedených v článku 23 Štatútu Súdneho dvora nepožiadala, aby mohla predniesť svoje ústne pripomienky,

Súdny dvor rozhodol, že sa rozhodne bez pojednávania. Takisto rozhodol, že o veci sa rozhodne bez návrhov generálneho advokáta.

17. Dňa 4. februára 2010 druhá komora rozhodla podľa článku 44 ods. 4 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora postúpiť vec Súdnemu dvoru, aby ju pridelil veľkej komore a rozhodol, že sa rozhodne s návrhmi generálneho advokáta.

18. Dňa 21. apríla 2010 veľká komora nariadila začatie ústnej časti konania a dotknutých účastníkov konania uvedených v článku 23 Štatútu Súdneho dvora vyzvala, aby sa vyjadrili k otázke, aký predpis primárneho alebo sekundárneho práva Únie by sa mal vzhľadom na článok 51 ods. 1 ES prípadne uplatniť na slobodu poskytovania služieb spočívajúcich v komerčnej leteckej preprave osôb teplovzdušným balónom.

19. Michael Neukirchinger, Rakúska republika, Dozorný orgán EZUO a Európska komisia predniesli svoje ústne pripomienky k tejto otázke na pojednávaní 15. júna 2010.

V — Analýza

20. Pripomínam, že LFG v podstate podmieňuje prepravu osôb a/alebo lety teplovzdušným balónom, ktoré vykonáva poskytovateľ so sídlom v inom členskom štáte, tým, aby mal poskytovateľ rakúsku prepravnú licenciu a prevádzkovú licenciu, ktorých udelenie je podmienené najmä tým, že poskytovateľ má bydlisko alebo v prípade právnickej osoby sídlo v Rakúsku.

21. Hlavný problém tejto veci spočíva v zistení, či komerčné lety osôb teplovzdušným balónom spadajú pod ustanovenia Zmluvy ES o slobode poskytovania služieb (článok 49 a nasl. ES) alebo či táto činnosť spadá do pôsobnosti ustanovení Zmluvy týkajúcich sa spoločnej dopravnej politiky (články 70 ES až 80 ES).

22. Ak by sme dospeli k všeobecnej definícii dopravy, ktorá spočíva v preprave jednej alebo viacerých osôb a/alebo tovaru z jedného miesta na druhé prostredníctvom dopravného prostriedku, môže vzniknúť niekoľko pochybností v súvislosti so zaradením teplovzdušných balónov do kategórie dopravných prostriedkov. Predovšetkým je všeobecne

známe, že vzhľadom na skutočnosť, že závisia od vetra, a napriek technickému vývoju tieto spôsoby prepravy zaručujú príchod do plánovaného miesta určenia len čiastočne. [6]

23. V tom istom zmysle možno tiež navrhnúť, že z dôvodu celkovo okrajového charakteru činnosti letov balónom sa táto činnosť približuje viac k poskytovaniu turistických služieb než trhu s komerčnou prepravou osôb a/alebo vecí. V tejto súvislosti uvádzam, že vo svojom nedávnom rozsudku Presidente del Consiglio dei Ministri [7] Súdny dvor skúmal diskriminačný charakter regionálnej dane uloženej v prípade medzipristátia lietadiel určených na súkromnú prepravu osôb a zakotvenia rekreačných plavidiel na turistické účely, ktorá sa vzťahovala len na prevádzkovateľov s daňovým domicilom mimo územia regiónu z hľadiska článkov 49 ES a 50 ES, pričom pripomenul svoju judikatúru, podľa ktorej tieto články zahŕňajú aj slobodu príjemcov služieb, najmä turistov, využívať slobodné poskytovanie služieb. [8] V tejto veci je potrebné uviesť, že let, ktorý je predmetom sporu, uskutočnený z lúky nachádzajúcej sa v rakúskej lokalite, bol vnútroštátnym súdom označený ako „tradičný" letecký krst. Nemožno teda vylúčiť poskytovanie služieb, ktoré sa ponúka najmä na rekreačné účely, čo by mohlo spadať do pôsobnosti článkov 49 ES a 50 ES.

24. Hoci rozhodnutie vnútroštátneho súdu nie je v tomto zmysle odôvodnené, vyjadrené úvahy vysvetľujú, prečo vnútroštátny súd žiada Súdny dvor o výklad článku 49 ES.

25. Tri dôvody ma však vedú k domnienke, že predmetné poskytovanie služieb vo veci samej spadá do oblasti leteckej dopravy.

26. V prvom rade, ako uviedli M. Neukirchinger pred vnútroštátnym súdom a Dozorný orgán EZUO na pojednávaní Súdneho

6 — Jules Verne v jednom zo svojich prvých dobrodružných románov *Päť týždňov v balóne*, v ktorom prostredníctvom článku v *Daily Telegraph* opísal africkú okružnú cestu, na ktorú sa vybral jeden z jeho hrdinov Samuel Fergusson, s pátosom uviedol: „Tento neohrozený objaviteľ zamýšľa preletieť v balóne cez celú Afriku, od východu na západ. Podľa našich informácií, východiskom jeho úžasnej cesty má byť ostrov Zanzibar na východnom pobreží. Kam však doletí, to vie sama prozreteľnosť (VERNE, J.: *Päť týždňov v balóne.* Preklad J. FÉLIX. Bratislava: Mladé letá, 1985, s. 10).

7 — Rozsudok zo 17. novembra 2009, C-169/08, Zb. s. I-10821, body 20 až 28.

8 — Tamže, bod 25 a citovaná judikatúra.

dvora, teplovzdušné balóny patria do kategórie lietadiel uvedených v Dohovore o medzinárodnom civilnom letectve podpísanom v Chicagu 7. decembra 1944 [9]. Okrem toho je tiež zjavné, ako uviedla Komisia vo svojich písomných pripomienkach, že v čase skutkových okolností vo veci samej tieto lietadlá podliehali aj technickým ustanoveniam a bezpečnostným pravidlám stanoveným nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 z 15. júla 2002 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva [10], ako aj podmienkam stanoveným nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 z 21. apríla 2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel [11], ktorého úvodné odkazy sa odvolávajú na článok 80 ods. 2 ES v kapitole Zmluvy týkajúcej sa dopravy, ktorý dovoľuje Rade Európskej únie prijať vhodné opatrenia upravujúce leteckú dopravu.

27. Podľa môjho názoru je teda nesprávne domnievať sa, že komerčné lety teplovzdušným balónom spadajú sčasti do leteckej dopravy, čiže do pôsobnosti ustanovení Zmluvy týkajúcich sa spoločnej dopravnej politiky, a sčasti pod všeobecné ustanovenia Zmluvy upravujúce slobodu poskytovania služieb.

28. Ďalej, ako o tom svedčí aj znenie rozhodnutia vnútroštátneho súdu, činnosť žalobcu vo veci samej, ktorú vnútroštátny súd kvalifikoval ako „komerčná letecká preprava osôb teplovzdušným balónom“, upravuje tak v Nemecku, ako aj v Rakúsku príslušná právna úprava týchto členských štátov týkajúca sa leteckej dopravy, ako aj príslušných vnútroštátnych orgánov pre oblasť letectva.

29. Nakoniec okolnosti vo veci samej sú odlišné od okolností, o aké ide v už citovanom rozsudku Presidente del Consiglio dei Ministri. Zatiaľ čo sa totiž v tejto poslednej uvedenej

9 — *Zbierka zmlúv Spojených národov*, zv. 1, s. 295. Príloha 2 tejto dohody, ktorá sa vzťahuje na „letecké pravidlá“, totiž presne určuje, že balóny spadajú do kategórie lietadiel. Komisia vo svojich písomných pripomienkach definuje teplovzdušný balón tak, že ide o „bezmotorové lietadlo, ktoré vzlieta vznášaním a je vedené v atmosfére za pomoci vetra“.

10 — Ú. v. ES L 240, s. 1; Mim. vyd. 07/007, s. 30. Treba poznamenať, že nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 31, s. 1; Mim. vyd. 07/007, s. 541), prijaté na základe nariadenia č. 1592/2002, všeobecne definuje lietadlo ako „každý stroj, ktorý sa môže udržať vo vzduchu na základe reakcie vzduchu inej než je reakcia vzduchu voči povrchu zeme“.

11 — Ú. v. EÚ L 138, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 160.

veci regionálna daň za medzipristátie týka len prevádzkovateľov dopravných prostriedkov a nie samotného poskytovania dopravných služieb [12], na základe čoho možno vysvetliť, prečo Súdny dvor pristúpil k zisťovaniu vzťahu tejto dane so všeobecnými ustanoveniami Zmluvy týkajúcimi sa slobody poskytovania služieb [13], požiadavky, ktoré ukladá LFG, sa vzťahujú práve na poskytovanie služieb leteckej dopravy uskutočňovanej teplovzdušnými balónmi.

30. Domnievam sa teda, že komerčné lety teplovzdušným balónom, ktoré uskutočňuje žalobca vo veci samej, spadajú do oblasti leteckej dopravy.

31. V súlade s článkom 51 ods. 1 ES však voľný pohyb služieb v oblasti dopravy spadá pod ustanovenia hlavy Zmluvy ES upravujúcej dopravu, v rámci ktorej sa nachádza článok 80 ods. 2 ES.

32. Súdny dvor zo znenia týchto dvoch ustanovení vyvodil, že v oblasti dopravy sa má hlavný cieľ postupného odstránenia prekážok slobody poskytovania služieb dosiahnuť v rámci spoločnej dopravnej politiky. [14]

33. Čo sa týka služieb leteckej dopravy, posledným štádiom ich liberalizácie v rámci Spoločenstva bolo prijatie troch nariadení Rady z 23. júla 1992, ktoré sa spoločne nazývajú „tretí letecký balík“, na základe článku 84 ods. 2 ES (zmenený na článok 84 ods. 2 ES, ďalej zmenený, teraz článok 80 ods. 2 ES). [15] Tieto normy nasledovali po prvom a druhom „leteckom balíku“, a to v decembri 1987 a v júni 1990.

34. Treba pritom uviesť, že podľa článku 1 ods. 2 nariadenia č. 2407/92 o licenciách leteckých dopravcov, ktoré je súčasťou tretieho leteckého balíka a ktoré bolo v účinnosti v čase skutkových okolností sporu vo veci samej, sa toto nariadenie nevzťahuje na leteckú prepravu cestujúcich, pošty a/alebo nákladu bezmotorovým lietadlom. Ten istý článok dopĺňa, že uvedené „operácie sa spravujú

12 — Pozri bod 24.

13 — Pozri body 25 a 26.

14 — Pozri rozsudok z 13. decembra 1989, Corsica Ferries (Francúzsko), Zb. s. 4441, bod 11 a citovanú judikatúru.

15 — Konkrétne nariadenie Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov (Ú. v. ES L 20, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 3), nariadenie Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 o prístupe leteckých dopravcov spoločenstva k letovým trasám v rámci spoločenstva (Ú. v. ES L 240, s. 8; Mim. vyd. 07/001, s. 420) a nariadenie Rady (EHS) č. 2409/92 z 23. júla 1992 o cestovnom a sadzbách v leteckých dopravných službách (Ú. v. ES L 240, s. 15; Mim. vyd. 07/001, s. 247).

vnútroštátnymi právnymi predpismi o prevádzkových licenciách, ak existujú, a právnymi predpismi spoločenstva a vnútroštátnymi právnymi predpismi o osvedčeniach leteckého prevádzkovateľa (AOC)“. [16]

35. Služby poskytované takýmto lietadlom, rovnako ako služby poskytované žalobcom vo veci samej, teda nespadajú do tretieho leteckého balíka, okrem časti týkajúcej sa vydania osvedčenia leteckého prevádzkovateľa.

36. Zdá sa, že z tohto dôvodu Komisia navrhuje na položené otázky týkajúce sa článku 54 ES, dokonca všeobecných ustanovení Zmluvy, odpovedať s prihliadnutím na bod 26 rozsudku Komisia/Grécko [17].

37. Z hľadiska uvedeného rozsudku týkajúceho sa zlučiteľnosti vnútroštátnej právnej úpravy, ktorá povoľuje poskytovať služby vlečenia na otvorenom mori len plavidlám plávajúcim pod gréckou vlajkou, s nariadením Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) [18], Súdny dvor rozhodol, že „zo znenia článku 51 ods. 1 ES v spojení s článkom 80 ods. 2 ES vyplýva, že na služby, ktoré patria do odvetvia námornej dopravy, ale nie sú zaradené do pôsobnosti nariadenia č. 3577/92 alebo iných predpisov prijatých na základe článku 80 ods. 2 ES, *sa naďalej vzťahujú právne úpravy členských štátov, rešpektujúc pritom článok 54 ES a iné všeobecné ustanovenia Zmluvy*“. [19]

38. Zdá sa, že v tomto štádiu analýzy by bolo vhodné na prejednávanú vec uplatniť závery tohto rozsudku, a teda preskúmať, či podmienky, ktoré stanovuje LFG, sú v súlade s článkom 54 ES a/alebo ostatnými všeobecnými ustanoveniami Zmluvy, v tomto prípade s článkom 12 ES, ktorý zakazuje diskrimináciu na základe štátnej príslušnosti.

39. Je potrebné pritom vopred preskúmať námietku Rakúskej republiky vyslovenú na pojednávaní, ktorá spočíva v tom, že článok 54 ES nemožno uplatniť v oblasti dopravy, pretože toto ustanovenie, tak ako

16 — Článok 2 písm. d) nariadenia č. 2407/92 definuje osvedčenie leteckého prevádzkovateľa (AOC) takto: „dokument vydaný podniku alebo skupine podnikov príslušnými úradmi členských štátov, ktorý potvrdzuje, že príslušný prevádzkovateľ má profesionálnu spôsobilosť a organizáciu na zabezpečenie bezpečnej prevádzky lietadla pri leteckých činnostiach špecifikovaných v osvedčení“.

17 — Rozsudok z 11. januára 2007, C-251/04, Zb. s. I-67.

18 — Ú. v. ES L 364, s. 7; Mim. vyd. 06/002, s. 10.

19 — Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

článok 49 ES, patrí do tretej časti hlavy III kapitoly 3 Zmluvy ES, ktorá podľa článku 51 ods. 1 ES neupravuje slobodu poskytovania služieb v tejto oblasti.

40. Pripomínam, že podľa článku 54 ES, „kým sa nezrušia obmedzenia poskytovať služby, uplatňuje ich každý členský štát na všetkých poskytovateľov služieb v zmysle prvého odseku článku 49 [ES] bez rozdielu štátnej príslušnosti alebo bydliska“.

41. Miesto, ktoré má článok 54 ES v štruktúre Zmluvy ES, svedčí v prospech tvrdenia Rakúskej republiky, podľa ktorého sa toto ustanovenie nevzťahuje na služby v oblasti námornej alebo leteckej dopravy, podobne ako ostatné ustanovenia tvoriace hlavu III kapitolu 3 tretej časti Zmluvy ES.

42. Dve skutočnosti ma však nútia spresniť toto posúdenie.

43. Na jednej strane, ako som to zdôraznil pri už citovanom rozsudku Komisia/Grécko, Súdny dvor podmieňuje výkon zostávajúcej právomoci členských štátov v oblasti námornej dopravy, na ktoré sa nevzťahujú ustanovenia sekundárneho práva Únie, dodržiavaním článku 54 ES a iných všeobecných ustanovení Zmluvy, čo, zdá sa, znamená, že tento článok má všeobecnú pôsobnosť, ktorá sa nevzťahuje na služby patriace do tretej časti hlavy III kapitoly 3 Zmluvy.

44. Na druhej strane, ako to na pojednávaní pripomenula Komisia, keďže článok 54 ES na rozdiel od ostatných prechodných ustanovení nebol v čase revízie Zmluvy ES zrušený a nezmenený obsah tohto článku sa nachádza aj v článku 61 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ), toto ustanovenie si musí zachovať potrebný účinok. Hoci je jasné, že od skončenia prechodného obdobia boli zrušené prekážky voľného pohybu služieb, v dôsledku čoho sa článok 54 ES stal irelevantným pre služby spadajúce do tretej časti hlavy III kapitoly 3 Zmluvy ES, [20] môže si naopak udržať zostávajúcu funkciu v oblasti dopravy. Keďže úplný a celkový výkon slobodného poskytovania služieb sa musí v tejto oblasti uskutočniť prostredníctvom legislatívneho aktu na úrovni EÚ prijatého v rámci kapitoly týkajúcej sa dopravy, pokiaľ teda takýto akt nebol prijatý

20 — Zdá sa, že toto vyplýva už z rozsudku z 26. novembra 1975, Coenen a i., 39/75, Zb. s. 1547, bod 8.

alebo bol prijatý len čiastočne, nemohlo dôjsť ani k zrušeniu prekážok slobodného poskytovania služieb. Povinnosť uvedená v článku 54 ES si preto môže zachovať potrebný účinok.

45. Zdá sa, že toto ustanovenie má dvojitý zmysel, pretože zahŕňa súčasne zásadu národného zaobchádzania a zásadu týkajúcu sa doložky najvyšších výhod.[21] Článok 54 ES totiž tým, že pripúšťa len uplatnenie „nediskriminačné" prekážok, zakazuje všetky diskriminačné opatrenia z dôvodu štátneho občianstva alebo bydliska. Takisto to znamená, že pokým členské štáty čakajú na odstránenie ostatných prekážok poskytovania služieb, musia na všetkých poskytovateľov služieb iných členských štátov uplatniť čo najmenej obmedzujúce zaobchádzanie, ktoré bude prípadne jednému z nich priznané. Inak povedané, pokiaľ sa prekážky uplatňujú bez rozdielu, toto ustanovenie neukladá členským štátom povinnosť priznať poskytovateľom služieb zaobchádzanie, ktoré priznávajú svojim štátnym príslušníkom, ale predstavuje akúsi doložku najvyšších výhod.

46. Ak by Súdny dvor súhlasil s touto analýzou, odpoveď na prvú otázku položenú vnútroštátnym súdom je ľahká. Nemožno totiž pochybovať o tom, že vnútroštátna právna úprava, ktorá podmieňuje poskytovanie služieb právnickou osobou usadenou v inom členskom štáte tým, aby táto osoba mala sídlo alebo bydlisko na štátnom území, jasne porušuje článok 54 ES. Vo svojich písomných pripomienkach sa Rakúska republika ani nesnaží odôvodniť takýto rozdiel v zaobchádzaní a kladie dôraz na zmenu LFG týkajúcu sa zrušenia tejto podmienky, ktorá bude navrhnutá v rámci nasledujúcej zmeny tohto zákona.

47. Naopak odpoveď na druhú otázku sa zdá byť zložitejšia, samozrejme okrem časti tejto otázky týkajúcej sa podmienky bydliska alebo

21 — Tento dvojitý zmysel zdôraznilo viacero autorov. Pozri najmä DRAETTA, U.: Commento all'art. 65, pod vedením QUADRI, R., a kol.: *Trattato institutivo della CEE Commentario*. Milano: Giuffrè, 1965, zv. I, s. 493 a 494; TRUCHOT, L., pod vedením LÉGER, P.: *Commentaire article par article des traités UE et CE*. 1. vyd. Paris: Helbing Liechtehahn; Dalloz; Bruylant, 2000, s. 477. Treba však uviesť, že časť právnej náuky vychádza len zo znenia zákazu diskriminácie (pozri napríklad van den BOGAERT, S.: *Practical Regulation of the Mobility of Sportsmen in the EU post Bosman*. Haag: Kluwer Law International, 2005, s. 122), alebo jednoduchého potvrdenia uplatnenia národného zaobchádzania (pozri okrem toho LUGATO, M.: Commento agli articoli 49-55, pod vedením TIZZANO, A.: *Commentario ai Trattati dell'Unione europea e della Comunità europea*. Milano: Giuffrè, 2004, s. 415), kým iný prúd v rámci právnej vedy sa naopak domnieva, že článok 54 ES obsahuje len doložku najvyšších výhod (pozri najmä GOLDMAN, B., a kol.: *Droit commercial européen*. 5. vyd. Paris: Dalloz, 1994, s. 273).

sídla, ktorá by už mala byť zodpovedaná v odpovedi na prvú otázku.

48. Na základe takto vymedzenej druhej otázky treba určiť, či požiadavka, ktorú vnútroštátna právna úprava, akou je LFG, ukladá každému prevádzkovateľovi letov teplovzdušným balónom, aby bol majiteľom tak prepravnej, ako aj prevádzkovej licencie, je v rozpore s článkom 54 ES, aj keby tento prevádzkovateľ získal v členskom štáte usadenia licencie, ktorých podmienky na udelenie sú rovnaké alebo rovnocenné s podmienkami, ktorých splnenie sa požaduje na území členského štátu, kde sa vykonáva poskytovanie služieb.

49. V tejto súvislosti je nesporné, že samozrejme okrem podmienky mať bydlisko alebo sídlo na štátnom území, sa požiadavka byť majiteľom dvoch uvedených licencií, ktorá sa ukladá poskytovateľom pôsobiacim na rakúskom území, uplatňuje bez rozdielu na štátnu príslušnosť alebo bydlisko.

50. Článok 54 ES teda v zásade nebráni takejto požiadavke, pretože odstránenie obmedzení, ktoré z nej vyplývajú, sa musí v tomto prípade uskutočniť prostredníctvom noriem prijatých na základe ustanovení kapitoly Zmluvy o doprave.

51. Možno si pritom položiť otázku, či by *v rámci vydávania uvedených licencií* toto posúdenie nemalo byť miernejšie.

52. Pokiaľ ide o povinnosť byť majiteľom prepravnej licencie uloženú v § 102 a § 106 LFG, zdá sa, že podmienky stanovené na *vydanie takejto licencie* – okrem, opakujem, podmienky týkajúcej sa bydliska alebo sídla v Rakúsku –, ktoré súvisia s preukázaním dostatočnej odbornej a finančnej spôsobilosti, dodržaním pravidiel bezpečnosti, ako aj dôkazom, že riziká súvisiace s prevádzkou boli poistené, už boli aspoň čiastočne predmetom harmonizácie právnych úprav členských štátov na úrovni Spoločenstva.

53. Pripomínam totiž, že hoci článok 1 ods. 2 nariadenia č. 2407/92 zo svojej pôsobnosti v zásade vylučuje leteckú dopravu bezmotorovými lietadlami, spresňuje, že „tieto operácie sa spravujú právnymi predpismi spoločenstva a vnútroštátnymi právnymi predpismi o osvedčeniach leteckého prevádzkovateľa (AOC)“, a že článok 2 písm. d)

uvedeného nariadenia definuje uvedené osvedčenie ako „dokument vydaný podniku alebo skupine podnikov príslušnými úradmi členských štátov, ktorý potvrdzuje, že príslušný prevádzkovateľ má profesionálnu spôsobilosť a organizáciu na zabezpečenie bezpečnej prevádzky lietadiel pri leteckých činnostiach špecifikovaných v osvedčení“. Navyše, ako to uviedli Rakúska republika a Komisia, technické a bezpečnostné pravidlá stanovené nariadením č. 1592/2002, vrátane predpisov prijatých na základe tohto nariadenia, najmä tie, ktoré sa týkajú osvedčovania letovej spôsobilosti [22], sa uplatňujú na teplovzdušné balóny. Okrem toho § 106 LFG výslovne odkazuje na nariadenie č. 785/2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel.

54. Za týchto okolností sa však domnievam, že orgány členského štátu, ktoré úplne odmietnu zohľadniť prepravnú licenciu vydanú členským štátom usadenia poskytovateľa služieb, hoci uvedený dokument minimálne čiastočne potvrdzuje, že dotknutý poskytovateľ spĺňa podmienky uvedené v predchádzajúcom bode týchto návrhov, porušujú článok 54 ES a príslušné ustanovenia uvedených nariadení. Takéto odmietnutie sa totiž v konečnom dôsledku a *de facto* zakladá len na mieste sídla alebo usadenia poskytovateľa, a teda článok 54 ES ho zakazuje. [23]

55. Domnievam sa, že toto posúdenie treba takisto rozšíriť o povinnosť vlastniť prevádzkovú licenciu, ktorej vydanie je úplne podmienené získaním *prepravnej licencie* v súlade s § 108 ods. LFG, pričom je zrejmé, že na jej vydanie sa od majiteľa prepravnej licencie nevyžaduje splnenie žiadnej dodatočnej podmienky, ktorá by dopĺňala podmienky stanovené na vydanie prepravnej licencie. [24]

56. Dopĺňam, že tento prístup sa nezdá byť veľmi odlišný od prístupu, ktorý obhajuje Rakúska republika vo svojich písomných

22 — Nariadenie Komisie (ES) č. 1702/2003 z 24. septembra 2003 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (Ú. v. ES L 243, s. 6; Mim. vyd. 07/007, s. 456).

23 — Podľa judikatúry predpisy týkajúce sa rovnosti zaobchádzania medzi štátnymi príslušníkmi a príslušníkmi iných členských štátov zakazujú nielen zjavnú diskrimináciu založenú na štátnej príslušnosti alebo, pokiaľ ide o spoločnosti, na mieste sídla, ale aj všetky skryté formy diskriminácie, ktoré pri uplatnení ďalších rozlišovacích kritérií v skutočnosti vedú k tomu istému výsledku. Pozri najmä rozsudok z 27. októbra 2009, ČEZ, C-115/08, Zb. s. I-10265, bod 92 a citovanú judikatúru.

24 — Ani rozhodnutie vnútroštátneho súdu, ani pripomienky Rakúskej republiky nespomínajú prípadné dodatočné podmienky.

pripomienkach, kde sa domnieva, že *požiadavka vlastniť licenciu je vzhľadom na to, že sa pri jej vydávaní zohľadňujú dôkazy a záruky, ktoré žiadateľ už predložil vo svojom štáte pôvodu,* odôvodnená. [25]

57. Pripomínam však, že spor vo veci samej sa netýka odmietnutia vydať prepravnú a prevádzkovú licenciu poskytovateľovi služieb príslušnými rakúskymi orgánmi bez toho, aby zohľadnili licenciu, resp. licencie, ktoré uvedený poskytovateľ získal v členskom štáte svojho usadenia, ale trestného konania pre porušenie LFG z dôvodu nezákonného výkonu činnosti prevádzkovania letov teplovzdušným balónom bez dvoch licencií, ktoré tento zákon požaduje.

58. Druhou otázkou sa vnútroštátny súd v skutočnosti snaží zistiť, či je na úrovni Spoločenstva potrebné, aby existovalo úplné vzájomné uznávanie prepravných a prevádzkových licencii vydávaných členskými štátmi prevádzkovateľom, ktorí vykonávajú prepravnú činnosť teplovzdušným balónom, pokiaľ sa podmienky na vydanie uvedených licencií považujú za rovnocenné.

25 — Bod 60 týchto pripomienok. Treba však spresniť, že tieto pripomienky sa týkajú výkladu článku 49 ES a nie článku 54 ES.

59. Vzhľadom na úvahy, ktoré som uviedol, treba na túto otázku odpovedať záporne. Článok 54 ES totiž členským štátom takéto povinnosti neukladá, pretože by to viedlo k zasahovaniu do právomocí politických inštitúcií Únie, ktoré sú poverené vykonaním slobodného poskytovania služieb v rámci spoločnej dopravnej politiky.

60. V každom prípade by odpoveď na túto otázku podľa mňa nebola odlišná, ak by Súdny dvor usúdil, že treba preskúmať zlučiteľnosť vnútroštátnej právnej úpravy, akou je LFG, nie s článkom 54 ES, ale s článkom 12 ES, ktorý v rámci pôsobnosti Zmluvy zakazuje akúkoľvek diskrimináciu na základe štátnej príslušnosti.

61. V prvom rade usudzujem, že uplatnenie tohto posledného ustanovenia na situáciu, o akú ide vo veci samej, nijako nenaráža na neprekonateľné prekážky.

62. Podľa môjho názoru takýto prístup totiž vyplýva najmä z výkladu bodu 26 už citovaného rozsudku Komisia/Grécko.

63. Uvedený prístup by mal pritom Súdnemu dvoru umožniť prekonať riešenie, ktoré bolo prijaté v už citovanom rozsudku Corsica Ferries (Francúzsko) týkajúcom sa služieb námornej dopravy.

64. Pripomínam, že v tejto veci Súdny dvor rozhodoval o otázke, či je v rozpore s článkom 59 EHS (zmenený na článok 59 ES, ďalej zmenený, teraz článok 49 ES) stanovenie diferencovanej dane vyberanej v rokoch 1981 a 1982 v závislosti od toho, či predmetné plavidlá zabezpečovali spojenie medzi Korzikou a kontinentálnym Francúzskom alebo medzi týmto ostrovom a prístavom nachádzajúcim sa v inom členskom štáte. Po tom, ako Súdny dvor pripomenul, že slobodné poskytovanie služieb v oblasti námornej dopravy upravujú ustanovenia Zmluvy týkajúce sa dopravy a nie článok 59 a nasl. EHS, [26] a že podľa článku 84 ods. 2 EHS Rada môže rozhodnúť, do akej miery a na základe akého konania bude možné prijať vhodné ustanovenia v oblasti námornej dopravy, [27] konštatoval, že v období dotknutom vo veci samej (v rokoch 1981 a 1982) sa slobodné poskytovanie služieb v odvetví námornej dopravy ešte nevykonávalo, ale nadobudlo účinnosť až v roku 1987 po prijatí nariadenia (EHS) č. 4055/1986, [28] čo teda znamenalo, že štáty mohli uplatniť ustanovenia takého druhu, o aké ide vo veci samej. [29]

65. Treba však pripomenúť, že Súdny dvor nepreskúmal právnu úpravu dotknutú v tejto veci z hľadiska všeobecných ustanovení Zmluvy, vrátane najmä článku 7 EHS (zmenený na článok 6 ES, ďalej zmenený, teraz článok 12 ES), ako mu to jeho generálny advokát navrhoval. [30] Podľa generálneho advokáta totiž bolo „zrejmé“, že v predmetnej veci sa nemožno domáhať zákazu diskriminácie na základe štátnej príslušnosti podľa článku 7 EHS, pretože vzhľadom na vyňatie dopravy z pôsobnosti všeobecných ustanovení Zmluvy týkajúcich sa slobodného poskytovania služieb, ktoré majú identifikovať a uplatňovať tento zákaz, by bolo jeho uplatnenie v rozpore so štruktúrou týchto ustanovení. Inými slovami, generálny advokát sa zrejme obával, že uplatnenie článku 7 EHS vo veci, o ktorej Súdny dvor rozhodoval, by v podstate znemožnilo uplatnenie všeobecných predpisov

26 — Rozsudok Corsica Ferries (Francúzsko), už citovaný, bod 11.

27 — Tamže, bod 12.

28 — Nariadenie Rady z 22. decembra 1986, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovať služby na námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami (Ú. v. ES L 378, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 174).

29 — Pozri rozsudok Corsica Ferries (Francúzsko), už citovaný, body 13 a 14.

30 — Pozri body 12 a 13 návrhov, ktoré predniesol generálny advokát Lenz vo veci, v ktorej bol vyhlásený rozsudok Corsica Ferries (Francúzsko), už citovaný.

slobodného poskytovania služieb na dopravu, ako je stanovené v článku 61 EHS (zmenený na článok 61 ES, ďalej zmenený, teraz článok 51 ES), pretože zásada uvedená v článku 7 EHS bola v oblasti poskytovania služieb zavedená článkom 59 EHS. [31]

66. Nie som si istý, či sa treba domnievať, že mlčanie v rozsudku Corsica Ferries (Francúzsko) o tejto otázke sa má chápať ako potvrdenie návrhu generálneho advokáta Lenza. Hoci je nesporné, že všeobecná zásada zákazu diskriminácie, ako je vyjadrená v článku 12 ES, [32] bola skutočne, pokiaľ ide o oblasť slobodného poskytovania služieb, zavedená článkom 49 ES, je všeobecne známe, že tento článok sa neobmedzuje na zrušenie diskriminačných opatrení, ale sa v širšom zmysle vzťahuje na „obmedzenia", teda všetky opatrenia, ktoré robia menej atraktívnymi alebo znemožňujú výkon slobodného poskytovania služieb. [33] Rozdiel medzi jednak všeobecnými ustanoveniami Zmluvy, ku ktorým patrí článok 12 ES, a jednak článkom 49 ES, vyplýva takisto z celkového výkladu, ktorý treba poskytnúť judikatúre Súdneho dvora. Podľa tejto judikatúry, hoci sa majú ciele sledované článkom 49 ES, pokiaľ ide o dopravu, teda vykonať v rámci spoločnej dopravnej politiky [34] a hoci sa na námornú a leteckú dopravu, pokiaľ Rada nerozhodne inak, nevzťahujú pravidlá Zmluvy týkajúce sa spoločnej dopravnej politiky, tak ako ostatné spôsoby dopravy, podliehajú všeobecným pravidlám Zmluvy. [35] Je len ťažko predstaviteľné, že by uvedená judikatúra chcela vylúčiť také základné ustanovenie, akým je článok 12 ES, z odkazu na všeobecné pravidlá Zmluvy.

67. V druhom rade, čo sa týka článku 12 ES v kontexte takej veci, o akú ide vo veci samej, zákaz uvedený v tomto ustanovení nepochybne bráni tomu, aby členský štát podriadil činnosť poskytovateľa služieb usadeného v inom členskom štáte podmienke, podľa ktorej musí mať tento poskytovateľ sídlo alebo bydlisko

31 — Pozri v tejto súvislosti najmä rozsudky z 28. októbra 1999, Vestergaard, C-55/98, Zb. s. I-7641, bod 17, a z 11. decembra 2003, AMOK, C-289/02, Zb. s. I-15059, bod 26.

32 — O hodnote všeobecnej zásady zákazu uvedenej v článku 12 ES pozri rozsudok ČEZ, už citovaný, body 89 a 91.

33 — Pozri najmä rozsudky z 25. júla 1991, Säger, C-76/90, Zb. s. I-4221, bod 12; z 8. júna 2000, Komisia/Taliansko, Zb. s. I-4417, bod 9, ako aj z 29. apríla 2009, Komisia/Taliansko, Zb. s. I-3491, bod 62 a citovanú judikatúru.

34 — Pozri najmä rozsudky z 22. mája 1985, Parlament/Rada, 13/83, Zb. s. 1513, bod 62, ako aj z 30. apríla 1986, Asjes a i., 209/84 až 213/84, Zb. s. 1425, bod 37.

35 — Rozsudok zo 4. apríla 1974, Komisia/Francúzsko, 167/73, Zb. s. 359, bod 32. Pozri tiež rozsudok Asjes a i., už citovaný, bod 45.

na území prvého členského štátu.[36] Okrem toho pripomínam, že Rakúska republika sa vo svojich písomných pripomienkach nijako nepokúsila odôvodniť túto diskrimináciu.

68. Rozsah pôsobnosti zákazu diskriminácie na základe štátnej príslušnosti stanoveného v článku 12 ES však nemôže viesť k uloženiu povinnosti členským štátom vzájomne uznávať prepravné a prevádzkové licencie vydané v iných členských štátoch, hoci by tieto licencie svedčili o dodržaní rovnocenných záruk poskytovateľom služieb, ako to uviedol vnútroštátny súd vo svojej druhej prejudiciálnej otázke. Opačné riešenie by mohlo priznať článku 12 ES rovnakú pôsobnosť, dokonca širšiu, než má článok 49 ES,[37] čo by viedlo k obchádzaniu neuplatniteľnosti tohto posledného ustanovenia na oblasť dopravy. Navyše, podobne ako som už uviedol v bode 59 týchto návrhov v súvislosti s článkom 54 ES, ak by Súdny dvor prijal taký výklad rozsahu pôsobnosti článku12 ES, ktorý by presahoval rozsah pôsobnosti článku 49 ES, viedlo by to k zasahovaniu do právomocí politických inštitúcií Únie, ktoré sú poverené vykonaním slobodného poskytovania služieb v oblasti dopravy.

69. Navrhujem teda Súdnemu dvoru, aby na prvú a druhú prejudiciálnu otázku odpovedal v tom zmysle, že článok 54 ES, alebo prípadne článok 12 ES na jednej strane bránia tomu, aby právna úprava členského štátu na účely organizovania komerčných letov teplovzdušným balónom na jeho území požadovala, aby poskytovateľ služieb usadený v inom členskom štáte mal sídlo alebo bydlisko v prvom členskom štáte, a na druhej strane, že okrem toho, čo sa týka podmienky bydliska alebo sídla na štátnom území, ani článok 54 ES, ani článok 12 ES nebránia tomu, aby členský štát poskytovateľovi služieb, ktorý je majiteľom licencie na organizovanie komerčných letov teplovzdušným balónom vydanej v členskom štáte jeho usadenia, ukladal povinnosť získať nové licencie v členskom štáte, na ktorého území sa poskytovanie služieb vykonáva, avšak pod podmienkou, že pri vydávaní uvedených licencií príslušné orgány tohto členského

36 — Pozri v tejto súvislosti rozsudok z 1. októbra 2009, Gottwald, C-103/08, Zb. s. I-9117, bod 28.

37 — Pripomínam, že pokiaľ ide o súlad predbežného konania o povolení poskytovania služieb v členskom štáte s článkom 49 ES, Súdny dvor rozhodol, že podmienky, ktoré musia byť splnené na získanie tohto povolenia, sa nemôžu prekrývať so zákonnými rovnocennými podmienkami, ktoré už boli splnené v členskom štáte usadenia. Pozri rozsudok z 11. marca 2004, Komisia/Francúzsko, C-496/01, Zb. s. I-2351, bod 71 a citovanú judikatúru.

štátu zohľadnia záruky, ktoré žiadateľ už poskytol v členskom štáte usadenia.

70. Pokiaľ ide o tretiu prejudiciálnu otázku, vnútroštátny súd sa v podstate [38] pýta na prípadnú nezlučiteľnosť sankcií, ktoré boli uložené poskytovateľovi služieb usadenému v inom členskom štáte a vykonávajúcemu činnosť na rakúskom území bez prepravnej a prevádzkovej licencie požadovanej LFG, so Zmluvou.

71. V tejto súvislosti predovšetkým pripomínam, že podľa ustanovení LFG je požiadavka mať bydlisko alebo sídlo v Rakúsku podmienkou na získanie uvedených licencií. Keďže je však táto podmienka podľa môjho názoru nezlučiteľná s článkom 54 ES, prípadne s článkom 12 ES, žalobca vo veci samej, ktorý je usadený v Nemecku, v žiadnom prípade nemohol získať uvedené licencie bez umiestnenia svojho podnikateľského sídla v Rakúsku.

72. Z tohto dôvodu a vzhľadom na to, že zo spisu nevyplýva, či je výpočet výšky uloženej pokuty a *a fortiori* výpočet náhradného trestu primeraný v závislosti od jednotlivých nesplnených podmienok na vydanie licencií, vnútroštátny súd by mal v súlade s judikatúrou vylúčiť uplatnenie správnych sankcií za nesplnenú administratívnu formalitu, keďže splnenie tejto formality bolo znemožnené daným členským štátom v dôsledku porušenia práva Únie. [39]

73. Navrhujem teda na tretiu otázku odpovedať v tom zmysle, že nemožno uplatniť správne sankcie uložené poskytovateľovi služieb komerčných letov teplovzdušným balónom z dôvodu, že tento poskytovateľ nemá prepravnú licenciu a prevádzkovú licenciu požadované vnútroštátnou právnou úpravou členského štátu, v ktorom sa služby poskytujú, ktorá v rozpore s článkom 54 ES, prípadne v rozpore s článkom 12 ES podmieňuje ich vydanie sídlom alebo bydliskom v tomto členskom štáte.

38 — Zdá sa, že v znení tretej prejudiciálnej otázky vnútroštátny súd kladie dôraz na dodatočnú podmienku vydania licencií požadovaných LFG, a to na podmienku, podľa ktorej poskytovateľ služieb musí teplovzdušný balón, ktorý používa na komerčné lety osôb na území Rakúska, zaregistrovať v tomto členskom štáte. Táto podmienka však asi nevyplýva ani z dotknutých vnútroštátnych ustanovení vo veci samej, ani zo skutočností sporu v tejto veci. Okrem toho dve prejudiciálne otázky sa tejto podmienky netýkali, pričom ani jej zlučiteľnosť s ustanoveniami Zmluvy vnútroštátny súd neuviedol vo svojom návrhu na začatie prejudiciálneho konania. Usudzujem teda, že nie je potrebné vykonať preskúmanie tejto podmienky, o čo vlastne vnútroštátny súd ani nežiadal.

39 — Pokiaľ ide o trestné sankcie, pozri rozsudok zo 6. marca 2007, Placanica a i., C-338/04, C-359/04 a C-360/04, Zb. s. I-1891, bod 69.

VI — Návrh

74. Vzhľadom na predchádzajúce úvahy navrhujem na prejudiciálne otázky, ktoré položil Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich, odpovedať takto:

„1. Článok 54 ES, prípadne článok 12 ES bránia tomu, aby právna úprava členského štátu na účely organizovania komerčných letov teplovzdušným balónom na jeho území požadovala, aby poskytovateľ služieb usadený v inom členskom štáte mal sídlo alebo bydlisko v prvom členskom štáte.

2. Okrem toho, čo sa týka podmienky bydliska alebo sídla na štátnom území, ani článok 54 ES, ani článok 12 ES nebránia tomu, aby členský štát poskytovateľovi služieb, ktorý je majiteľom licencie na organizovanie komerčných letov teplovzdušným balónom vydanej v členskom štáte jeho usadenia, ukladal povinnosť získať nové licencie v členskom štáte, na ktorého území sa poskytovanie služieb vykonáva, avšak pod podmienkou, že pri vydávaní uvedených licencií príslušné orgány tohto členského štátu zohľadnia záruky, ktoré žiadateľ už poskytol v členskom štáte usadenia.

3. Správne sankcie uložené poskytovateľovi služieb komerčných letov teplovzdušným balónom z dôvodu, že tento poskytovateľ nemá prepravnú licenciu a prevádzkovú licenciu požadované vnútroštátnou právnou úpravou členského štátu, v ktorom sa služby poskytujú, ktorá v rozpore s článkom 54 ES, prípadne v rozpore s článkom 12 ES podmieňuje ich vydanie sídlom alebo bydliskom v tomto členskom štáte, nemožno uplatniť.“