CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL PAOLO MENGOZZI prezentate la 7 septembrie 2010[1]

I — Introducere

1. Prezenta cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea articolului 49 CE și următoarele în cadrul unei acțiuni formulate de un resortisant german împotriva unei decizii a unei autorități austriece de aplicare a unei amenzi administrative pentru motivul că acest resortisant a încălcat dispozițiile naționale referitoare la organizarea de zboruri cu balonul cu aer cald în Austria.

2. Interesul prezentei cauze, care a determinat Curtea să o reatribuie Marii Camere, beneficiind pentru pronunțare de concluziile avocatului general, precum și să redeschidă procedura orală, se referă la problema de a determina în lumina căror norme de drept primar sau de drept derivat ale Uniunii trebuie examinată prestarea de asemenea servicii de transport.

1 — Limba originală: franceza.

II — Cadrul juridic

A — *Dreptul austriac*

3. Articolul 102 din Legea privind transportul aerian (Luftfahrtgesetz), cu modificările ulterioare (denumită în continuare „LFG”)[2], condiționează în special transportul comercial de pasageri, poștal și/sau de mărfuri efectuate de aeronave fără motor de obținerea, pe de o parte, a unei licențe de transport, astfel cum este prevăzută la articolul 104 și următoarele din LFG, și, pe de altă parte, a unei licențe de operare, astfel cum este prevăzută la articolul 108 din respectiva lege, eliberate de autoritățile austriece competente.

4. În temeiul articolului 106 din LFG, licența de transport este eliberată:

— dacă solicitantul este un resortisant al unui stat parte la Acordul privind Spațiul Economic European din 2 mai 1992[3], locuiește în Austria, este de încredere și competent din punct de vedere profesional;

2 — BGBl. 253/1957 și, respectiv, BGBl. I, 83/2008.

3 — JO L 1, p. 3.

— dacă este asigurată securitatea operării și dacă este dovedită capacitatea financiară a întreprinderii și

— dacă se face dovada că au fost contractate asigurările prevăzute la articolul 164 din LFG sau în Regulamentul (CE) nr. 785/2004[4].

5. Articolul 106 din LFG precizează de asemenea că, în cazul în care operatorul economic nu este o persoană fizică, întreprinderea trebuie să aibă sediul în Austria și capitalul social trebuie deținut în majoritate de resortisanți ai unui stat parte la Acordul privind Spațiul Economic European.

6. Potrivit articolului 108 din LFG, o licență pentru operare este eliberată din momentul în care întreprinderea de transport aerian este titulara unei licențe de transport și în care este garantată securitatea traficului.

7. Pe de altă parte, în aplicarea articolului 169 din LFG, exercitarea activității de transport aerian comercial de pasageri în absența licențelor impuse în articolul 102 din LFG este pedepsită cu o amendă într-un cuantum de minimum 3 630 de euro.

B — *Dreptul german*

8. Articolul 20 alineatul (1) al doilea paragraf din Legea privind traficul aerian (Luftverkehrsgesetz)[5] impune eliberarea unei licențe de operare care să permită exercitarea unei activități de transport aerian comercial de pasageri și de mărfuri în baloane. În ceea ce privește condițiile de eliberare, accentul este pus asupra seriozității impuse responsabililor de transport.

9. Potrivit articolului 20 alineatul (2) din legea menționată, licența poate fi însoțită de dispoziții speciale. Ea este refuzată atunci când împrejurările permit să se presupună că există o amenințare pentru securitatea publică sau ordinea publică, în mod special atunci când persoana care a formulat cererea sau alte persoane responsabile de transport nu sunt demne de încredere. Ea este refuzată atunci când nu poate fi făcută dovada existenței mijloacelor financiare sau a garanțiilor corespunzătoare, necesare unei operări comerciale conforme exigențelor în materie de securitate. Ea poate fi de asemenea refuzată atunci când este prevăzută utilizarea de aparate care nu sunt înmatriculate la registrul german de aeronave sau care nu

4 — Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave (JO L 138, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 14, p. 3).

5 — BGBl 2007 I, p. 698.

sunt proprietatea exclusivă a persoanei care a formulat cererea. Registrele de înmatriculare ale statelor reglementate de dreptul aerian al Comunității Europene sunt asimilate registrului german al aeronavelor.

III — Acțiunea principală și întrebările preliminare

10. Domnul Neukirchinger, rezident în Passau (Germania), exploatează în Germania o întreprindere de zboruri cu balonul cu aer cald. La 2 martie 1999, autoritățile germane i-au eliberat o autorizație de decolare în afara aerodromului pentru a efectua zboruri în baloane autonome cu plecare din locuri nestabilite anterior, situate în afara zonelor cu o densitate mare a populației. Această autorizație definește obligațiile detaliate privind modalitatea de a efectua zboruri cu balonul și caracteristicile balonului. Domnul Neukirchinger a devenit ulterior administratorul Bayernhimmel Ballonfahrt GmbH, societate stabilită în Germania și care a obținut o licență de operare eliberată la 15 aprilie 2003 de autoritățile germane.

11. La 19 iunie 2007, domnul Neukirchinger a efectuat începând din Wies (Austria) un zbor cu balonul, însoțit de un botez al aerului.

12. La 22 ianuarie 2008, Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen (administrația cantonului austriac Grieskirchen) a adoptat cu privire la domnul Neukirchinger o decizie administrativă cu caracter represiv („Straferkenntnis") însoțită de o amendă de 3 630 de euro și, în caz de imposibilitate de recuperare, o pedeapsă privativă de libertate de 181 de zile. Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen a considerat că zborul comercial efectuat la 19 iunie 2007 constituie o infracțiune în temeiul articolului 169 din LFG, acesta fiind efectuat fără licențele prevăzute la articolul 102 din LFG.

13. În acțiunea sa cu privire la această decizie, formulată în fața Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich (Austria), domnul Neukirchinger a evidențiat în mod special că a condiționa activitatea de zboruri cu balonul de obținerea de licențe de transport și de operare încalcă libertățile fundamentale prevăzute de Tratatul CE și că nu ar fi necesar ca o întreprindere austriacă de zboruri cu balonul să obțină, în ceea ce o privește, din nou asemenea licențe în Germania dacă ea dispune deja de cele eliberate în Austria.

14. Apreciind că zborurile cu balonul cu aer cald nu constituie prestări de servicii de transport și arătând că operarea de aeronave fără motor nu era armonizată la nivel comunitar, Unabhängiger Verwaltungssenat des

Landes Oberösterreich a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele trei întrebări preliminare:

„1) Articolul 49 [CE] și următoarele trebuie interpretate în sensul că se opun unei norme naționale care prevede că, pentru organizarea de zboruri cu balonul în Austria, o persoană stabilită într-un alt stat membru (Germania), care este titulară a unei licențe pentru organizarea de zboruri comerciale cu balonul, eliberată în conformitate cu normele juridice ale acestui stat, trebuie să aibă sediul social sau reședința în Austria […]?

2) Articolul 49 [CE] și următoarele trebuie interpretate în sensul că se opun unei norme naționale care prevede că titularul unei licențe pentru organizarea de zboruri comerciale cu balonul, care este stabilit în alt stat membru decât cel în care este în vigoare norma respectivă și care este autorizat în conformitate cu dreptul acelui stat membru, ar trebui, pentru a exercita această activitate în alt stat membru, să obțină o nouă licență, ale cărei condiții de eliberare sunt, în esență, identice cu cele ale licenței care i-a fost deja acordată în țara sa de origine, însă, în plus, trebuie să aibă sediul social sau reședința în țara în care sunt organizate zborurile (în speță, Austria)?

3) Dispozițiile articolului 102 coroborate cu cele ale articolelor 104 și 106 din [LFG] sunt contrare articolului 49 [CE] în condițiile în care titularul unei licențe care este stabilit în Germania riscă, utilizând în Austria această licență, aplicarea unor sancțiuni administrative și, prin urmare, îi este împiedicat accesul pe piață, în măsura în care, în temeiul articolului 106 alineatul (1) din [LFG], o astfel de licență, precum și o licență de operare nu pot fi obținute fără înființarea unui sediu și/sau stabilirea unei reședințe și fără înmatricularea în Austria a unui balon cu aer cald deja înmatriculat în Germania?”

IV — Procedura în fața Curții

15. Conform articolului 23 din Statutul Curții de Justiție, Republica Austria, Republica Polonia, precum și Comisia Comunităților Europene au depus observații scrise.

16. Prin decizia din 1 septembrie 2009, Curtea a retrimis cauza în fața Camerei a doua. Întrucât niciuna dintre părțile interesate prevăzute la articolul 23 din Statutul Curții de Justiție nu a cerut să fie audiate observațiile sale orale, Curtea a decis să se pronunțe fără

a avea loc o ședință de audiere a pledoariilor. În plus, Curtea a decis judecarea cauzei fără concluziile avocatului general.

17. La 4 februarie 2010, Camera a doua a decis, în aplicarea articolului 44 alineatul (4) din Regulamentul de procedură al Curții, să retrimită cauza în fața acesteia, care a reatribuit-o Marii Camere și a decis că să solicite concluziile avocatului general.

18. La 21 aprilie 2010, Marea Cameră a dispus redeschiderea procedurii orale, invitând părțile interesate prevăzute la articolul 23 din Statutul Curții de Justiție să se exprime cu privire la problema stabilirii, având în vedere articolul 51 alineatul (1) CE, a normei de drept primar sau de drept derivat al Uniunii care ar putea, dacă este cazul, să se aplice liberei prestări a unui serviciu constând în transportul aerian comercial de pasageri cu balonul cu aer cald.

19. Domnul Neukirchinger, Republica Austria, Autoritatea AELS de Supraveghere și Comisia Europeană au prezentat observațiile lor orale asupra acestei probleme cu ocazia ședinței din 15 iunie 2010.

V — Analiză

20. Amintim că, în esență, LFG subordonează transportul de pasageri și/sau de mărfuri efectuat cu balonul cu aer cald de către un operator economic stabilit într-un alt stat membru condiției ca el să fie titularul licențelor de transport și de operare austriece, a căror eliberare este în special supusă condiției ca operatorul economic să dispună de o reședință sau, în cazul unei persoane juridice, de un sediu social în Austria.

21. Principala dificultate din această cauză constă în problema de a determina dacă zborurile comerciale de pasageri cu balonul cu aer cald intră în sfera dispozițiilor Tratatului CE referitoare la libera prestare a serviciilor (articolul 49 CE și următoarele din tratat) sau dacă această activitate intră în domeniul de aplicare al dispozițiilor tratatului menționat referitoare la politica comună în domeniul transporturilor (articolele 70 CE-80 CE).

22. Limitându-ne la o definiție generală a transportului, care constă în a deplasa una sau mai multe persoane și/sau mărfuri dintr-un loc în altul cu ajutorul vehiculelor, ar putea interveni anumite îndoieli în ceea ce privește apartenența baloanelor cu aer cald sau a montgolfierelor la categoria mijloacelor de transport. În special, este notoriu că,

din cauza dependenței lor de vânt și în pofida progresului tehnic, aceste mijloace nu garantează decât într-o manieră aproximativă sosirea la locul de destinație programat[6].

23. În aceeași ordine de idei, se poate sugera de asemenea că, din cauza caracterului în definitiv marginal al activității de zboruri cu balonul, aceasta din urmă se apropie mai mult de prestarea de servicii turistice decât de piața de transporturi comerciale de pasageri și/sau de mărfuri. În această privință, subliniem că, în recenta Hotărâre Presidente del Consiglio dei Ministri[7], Curtea a examinat caracterul discriminatoriu al unei taxe regionale instituite în caz de escală turistică a aeronavelor utilizate pentru transportul privat de persoane, precum și a ambarcațiunilor de agrement care afectează numai operatorii economici ce au domiciliul fiscal în afara teritoriului regional numai în lumina articolelor 49 CE și 50 CE, amintind jurisprudența sa potrivit căreia aceste articole includ și libertatea destinatarilor, în mod special a turiștilor, de a beneficia de prestarea de servicii[8]. În prezenta cauză, trebuie observat că zborul aflat la originea litigiului principal, efectuat cu plecarea dintr-o pajiște situată într-o localitate austriacă, a fost marcat de un botez al aerului calificat ca fiind „tradițional" de către instanța de trimitere. Nu ar fi exclus ca prestarea oferită să fie considerată ca fiind esențial destinată să răspundă nevoilor recreative, ceea ce ar fi susceptibil să o atragă în domeniul de aplicare al articolelor 49 CE și 50 CE.

24. Deși decizia de trimitere nu este motivată în acest sens, considerațiile care au fost formulate pot de asemenea explica din ce cauză instanța de trimitere solicită Curții un răspuns privind interpretarea articolului 49 CE.

25. Totodată, trei motive ne determină să considerăm că prestațiile în cauză în acțiunea principală se încadrează în domeniul navigației aeriene.

26. Mai întâi, astfel cum au indicat domnul Neukirchinger în fața instanței de trimitere și, respectiv, Autoritatea AELS de Supraveghere

6 — În unul dintre primele sale romane de aventuri, *Cinq semaines en ballon* (*Cinci săptămâni în balon*), Jules Verne, evocând, prin intermediul unui articol din Daily Telegraph, periplul african care îl aștepta pe unul dintre eroii săi, Samuel Fergusson, relata cu emfază: „[a]cest descoperitor («discoverer») îndrăznește își propune să traverseze în balon toată Africa de la est la vest. Dacă suntem bine informați, punctul de plecare al acestei călătorii surprinzătoare ar fi Insula Zanzibar de pe coasta orientală. Cât despre punctul de sosire, numai bunul Dumnezeu îl poate ști." [traducere liberă] (Verne, J., *Cinq semaines en ballon, voyage de découverte en Afrique par trois anglais*, Bibliothèque d'éducation et de récréation, Hetzel et Cie, Paris, 1863, p. 8).

7 — Hotărârea din 17 noiembrie 2009 (C-169/08, Rep., p. I-10821, punctele 20-28).

8 — *Ibidem* (punctul 25 și jurisprudența citată).

cu ocazia ședinței în fața Curții, baloanele cu aer cald aparțin categoriei de aeronave prevăzute de Convenția de bază privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944[9]. Pe de altă parte, este de asemenea cert, astfel cum a menționat Comisia în observațiile sale scrise, că, pentru perioada corespunzătoare situației de fapt din acțiunea principală, aceste aeronave erau de asemenea supuse dispozițiilor tehnice și normelor de securitate prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2002 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației[10], precum și asupra condițiilor enunțate de Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave[11], ale căror prime referiri din preambul fac trimitere explicită la articolul 80 alineatul (2) CE, care permite Consiliului Uniunii Europene să adopte măsurile adecvate pentru navigația aeriană, în cadrul capitolului privind transporturile din tratat.

27. Prin urmare, ar fi lipsit de coerență, din punctul nostru de vedere, să se considere că zborurile comerciale cu balonul cu aer cald se încadrează într-o anumită parte în navigația aeriană și, pe cale de consecință, în domeniul de aplicare al dispozițiilor tratatului referitoare la politica comună în domeniul transporturilor, în timp ce, în ceea ce privește o altă parte, ar intra în sfera dispozițiilor generale ale tratatului referitoare la libera prestare a serviciilor.

28. Totodată, astfel cum reiese din lectura deciziei de trimitere, activitatea reclamantului din acțiunea principală, calificată de instanța de trimitere drept „transport aerian comercial de pasageri într-un balon cu aer cald", este reglementată, atât în Germania, cât și în Austria, de legislațiile respective ale acestor state membre referitoare la traficul aerian, precum și de autoritățile aeronautice naționale competente.

29. În sfârșit, circumstanțele acțiunii principale se disting de cele care au condus la pronunțarea Hotărârii Presidente del Consiglio dei Ministri, citată anterior. Astfel, în

9 — *Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1, p. 295. Anexa 2 la această convenție, care se referă la „regulile aerului", specifică într-adevăr că baloanele se încadrează în categoria aeronavelor. În observațiile sale scrise, Comisia definește un balon sau un montgolfier în modalitatea următoare, și anume „o aeronavă fără motor care se ridică în aer prin forța portantă și este dirijată în atmosferă utilizând vântul".

10 — JO L 240, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 9, p. 179. A se observa că Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei din 20 noiembrie 2003 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 31, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 13, p. 5), adoptat în temeiul Regulamentului nr. 1592/2002, definea *lato sensu* aeronavele ca fiind „orice aparat care se poate susține în atmosferă datorită reacțiilor aerului, altele decât reacțiile aerului pe suprafața terestră".

11 — JO L 138, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 14, p. 3.

timp ce, în această ultimă cauză, taxa regională de escală nu afecta decât operatorii economici ai mijloacelor de transport, și nu prestațiile de transport înseși[12], ceea ce permite să se explice motivele pentru care Curtea a fost determinată să analizeze raporturile dintre această taxă și dispozițiile generale ale tratatului referitoare la libera prestare a serviciilor[13], exigențele impuse de LFG se raportează tocmai la prestarea de servicii de transport aerian efectuat cu balonul cu aer cald.

30. Așadar, considerăm că zborurile comerciale cu balonul cu aer cald, precum cele realizate de reclamantul din acțiunea principală, aparțin domeniului navigației aeriene.

31. Or, conform articolului 51 alineatul (1) CE, libera circulație a serviciilor în domeniul transporturilor se încadrează în dispozițiile titlului din Tratatul CE privind transporturile, printre care figurează articolul 80 alineatul (2) CE.

32. Curtea a dedus din coroborarea acestor dispoziții că, în sectorul transporturilor, obiectivul inițial de eliminare progresivă a restricțiilor la libera prestare a serviciilor ar trebui atins în cadrul politicii comune în domeniul transporturilor[14].

33. În ceea ce privește serviciile de transport aerian, ultima etapă a liberalizării lor în cadrul Comunității a fost depășită odată cu adoptarea a trei regulamente ale Consiliului în data de 23 iulie 1992, în mod comun denumite „al treilea pachet aerian", în temeiul articolului 84 alineatul (2) din Tratatul CEE [devenit articolul 84 alineatul (2) din Tratatul CE, devenit la rândul său, după modificare, articolul 80 alineatul (2) CE][15]. Aceste acte urmează adoptării primului și a celui de al doilea din „pachetele aeriene", în luna decembrie 1987 și, respectiv, în luna iunie 1990.

34. Cu toate acestea, trebuie arătat că, în temeiul articolului 1 alineatul (2) din Regulamentul nr. 2407/92 privind licențele operatorilor de transport aerieni – care face parte integrantă din al treilea pachet aerian și care era în vigoare la momentul situației de fapt din acțiunea principală – transportul aerian de pasageri și transportul aerian poștal și/sau de mărfuri *efectuat cu aeronave fără motor nu intră sub incidența regulamentului menționat*. Același articol adaugă că pentru

12 — A se vedea punctul 24.

13 — A se vedea punctele 25 și 26.

14 — A se vedea Hotărârea din 13 decembrie 1989, Corsica Ferries (Franța) (C-49/89, Rec., p. 4441, punctul 11 și jurisprudența citată).

15 — A se vedea Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 privind licențele operatorilor de transport aerian, (JO L 240, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 76), Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, p. 8, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 167) și Regulamentul (CEE) nr. 2409/92 privind tarifele serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă (JO L 240, p. 15, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 176).

astfel de „operațiuni se aplică legislația internă în ceea ce privește licențele de funcționare și legislația comunitară și internă în ceea ce privește certificatul de transport aerian (AOC)”[16].

35. Serviciile prestate cu ajutorul unei asemenea aeronave, la fel ca și cele furnizate de reclamantul din acțiunea principală, nu sunt, așadar, acoperite de al treilea pachet aerian, cu excepția a ceea ce privește, în parte, eliberarea certificatului de transport aerian.

36. Se pare că acesta este motivul pentru care Comisia propune să se răspundă la întrebările adresate din perspectiva articolului 54 CE, chiar a dispozițiilor generale ale tratatului, inspirându-se de la punctul 26 al Hotărârii Comisia/Grecia[17].

37. Astfel, la acest punct al hotărârii menționate – care privea compatibilitatea cu Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim)[18] a unei reglementări naționale ce rezerva doar navelor care arborează pavilion grec dreptul de a furniza servicii de remorcaj în mare liberă –, Curtea a statuat că „din coroborarea articolului 51 alineatul (1) CE cu articolul 80 alineatul (2) CE rezultă că serviciile ce fac parte din sectorul navigației maritime, dar care nu intră în sfera de aplicare a Regulamentului nr. 3577/92 sau a altor acte normative adoptate în temeiul articolului 80 alineatul (2) CE, *sunt în continuare supuse legislației statelor membre, în conformitate cu articolul 54 CE și cu alte dispoziții generale ale tratatului*”[19].

38. Ar putea fi tentant, la acest stadiu al analizei, să ne limităm la a aplica preceptele acestei hotărâri în prezenta cauză și, prin urmare, să verificăm dacă respectivele condiții impuse de LFG respectă articolul 54 CE și/sau celelalte dispoziții generale ale tratatului, printre care în acest caz articolul 12 CE, care interzice discriminările pe motiv de cetățenie sau de naționalitate.

39. Cu toate acestea, trebuie examinată obiecțiunea ridicată cu ocazia ședinței de Republica Austria, potrivit căreia articolul 54 CE nu poate să se aplice în domeniul transporturilor, deoarece această dispoziție, la fel

16 — Articolul 2 litera (d) din Regulamentul nr. 2407/92 definește certificatul de transportator aerian (AOC) în modul următor, și anume: „un document acordat unei întreprinderi sau unui grup de întreprinderi de către autoritățile competente ale statelor membre și care atestă că operatorul de transport aerian în cauză dispune de capacitatea profesională și organizatorică necesară pentru a asigura funcționarea aeronavelor în condiții de siguranță în cadrul activităților de transport aerian menționate în certificat”.

17 — Hotărârea din 11 ianuarie 2007 (C-251/04, Rep., p. I-67).

18 — JO L 364, p. 7, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 83.

19 — Sublinierea noastră.

ca articolul 49 CE, aparține părții a treia din titlul III capitolul 3 din Tratatul CE, care potrivit articolului 51 alineatul (1) CE, nu ar reglementa libera prestare a serviciilor în acest domeniu.

40. Amintim că, în temeiul articolului 54 CE, „atât timp cât restricțiile impuse liberei prestări a serviciilor nu sunt eliminate, fiecare dintre statele membre le aplică, fără a face distincție în funcție de cetățenie ori naționalitate sau reședință ori sediu tuturor prestatorilor de servicii menționați la articolul 49 primul paragraf [CE]”.

41. Locul pe care îl ocupă articolul 54 CE în economia Tratatului CE ar milita pentru teza expusă de Republica Austria, potrivit căreia această dispoziție nu reglementează serviciile încadrate în domeniile navigației maritime sau aeriene, la fel ca și celelalte dispoziții care formează titlul III capitolul 3 din partea a treia din Tratatul CE.

42. Cu toate acestea, două elemente ne determină să nuanțăm puternic această apreciere.

43. Pe de o parte, după cum am evidențiat deja, în Hotărârea Comisia/Grecia, citată anterior, Curtea a subordonat exercitarea competenței reziduale a statelor membre într-un domeniu ce intră în sfera navigației maritime, nereglementat de dispozițiile dreptului derivat al Uniunii, respectării articolului 54 CE și a *altor* dispoziții *generale* ale tratatului, care implică, prin urmare, se pare, că acest articol are o aplicabilitate generală, necircumscrisă serviciilor care țin de partea a treia din titlul III capitolul 3 din Tratatul CE.

44. Pe de altă parte, astfel cum a amintit Comisia în timpul ședinței, deoarece, contrar altor dispoziții de natură tranzitorie, articolul 54 CE nu a fost abrogat în momentul revizuirii Tratatului CE și conținutul nemodificat al acestui articol figurează de acum la articolul 61 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), această dispoziție trebuie să poată să păstreze un efect util. Or, deși este clar că, de la finalul perioadei tranzitorii, restricțiile la libera circulație a serviciilor au fost eliminate și că, în consecință, articolul 54 CE a devenit lipsit de interes pentru serviciile care intră în sfera părții a treia din titlul III capitolul 3 din Tratatul CE[20], el poate, în schimb, să păstreze o funcție reziduală în domeniul transporturilor. Astfel, deoarece realizarea deplină și integrală a liberei prestări a serviciilor trebuie, în acest domeniu, să aibă loc prin intermediul unei acțiuni legislative la nivelul Uniunii, desfășurată în cadrul capitolului privind transporturile, atât timp cât o acțiune nu a fost adoptată sau a fost

20 — Acesta se pare că reiese din Hotărârea din 26 noiembrie 1975, Coenen și alții (39/75, Rec., p. 1547, punctul 8).

adoptată doar parțial, restricțiile la libera prestare a serviciilor în domeniul transporturilor nu au fost încă eliminate. Obligația enunțată în articolul 54 CE poate, așadar, să își păstreze efectul util.

45. Această dispoziție pare să aibă o dublă semnificație, îmbinând în același timp principiul tratamentului național și cel al clauzei națiunii celei mai favorizate[21]. Astfel, tolerând numai aplicarea restricțiilor „nediscriminatorii", articolul 54 CE interzice, în consecință, toate măsurile discriminatorii pe motiv de cetățenie sau de naționalitate sau de reședință. Aceasta semnifică de asemenea că, în așteptarea eliminării celorlalte restricții la prestarea de servicii, statele membre trebuie să acorde ansamblului prestatorilor de servicii ale celorlalte state membre tratamentul cel mai puțin restrictiv acordat eventual unuia dintre aceștia. Cu alte cuvinte, fiind vorba despre aceste restricții indistinct aplicabile, această dispoziție nu obligă statele membre să acorde prestatorilor de servicii tratamentul pe care îl acordă propriilor naționali, dar se prezintă, într-un anume fel, ca și clauza națiunii celei mai favorizate.

46. Dacă această analiză ar fi împărtășită de Curte, răspunsul la prima întrebare adresată de instanța de trimitere ar fi mai ușor. Astfel, nu există nicio îndoială că o legislație națională care subordonează prestarea serviciilor realizată de o persoană juridică stabilită într-un alt stat membru condiției ca această persoană să aibă un sediu social sau să aibă reședința pe teritoriul național constituie o încălcare flagrantă a articolului 54 CE. Prin urmare, în observațiile sale scrise, Republica Austria nu caută nicidecum să justifice o asemenea diferență de tratament și subliniază că ar trebui să fie propusă în cadrul următoarei revizuiri a acestei legi o modificare a LFG care urmărește să elimine această condiție.

47. În schimb, răspunsul la a doua întrebare pare să creeze mai multe dificultăți, cu excepția, bineînțeles, a părții din această întrebare referitoare la condiția de a dispune de o reședință sau de un sediu social care deja

21 — Această dublă semnificație a fost pusă în evidență de numeroși autori. A se vedea în special Draetta, U., „Commento all'art. 65", coordonatori Quadri, R., și alții, *Trattato istitutivo della CEE Commentario*, Giuffrè, Milano, 1965, vol. I, p. 493 și 494; Truchot, L., coordonator Léger, P., *Commentaire article par article des traités UE et CE*, Helbing Liechtehahn, Dalloz, Bruylant, ediția 1, Paris, 2000, p. 477. Trebuie totuși menționat că o parte din doctrină reține numai din lectura acestui text interdicția de discriminare (a se vedea, de exemplu, Van den Bogaert, S., *Practical Regulation of the Mobility of Sportsmen in the EU post Bosman*, Kluwer Law International, Haga, 2005, p. 122) sau simpla reiterare a aplicării tratamentului național [a se vedea, între altele, Lugato, M., „Commento agli articoli 49-55", coordonator Tizzano, A., *Commentario ai Trattati dell'Unione europea e della Comunità europea*, Giuffrè, Milano, 2004, p. 415], în timp ce, în mod contrar, un alt curent doctrinal consideră că articolul 54 CE nu cuprinde decât o clauză a națiunii celei mai favorizate (a se vedea în special Goldman, B., și alții, *Droit commercial européen*, Dalloz, ediția 5, Paris, 1994, p. 273).

ar trebui să facă obiectul răspunsului la prima întrebare.

48. Astfel delimitată, a doua întrebare trebuie să conducă la a se determina dacă cerința impusă de o legislație națională, cum ar fi LFG, fiecăruia dintre operatorii de zboruri cu balonul cu aer cald de a fi titularul atât al unei licențe de transport, cât și al unei licențe de operare este contrară articolului 54 CE, chiar dacă acest operator ar fi obținut, în statul membru de stabilire, licențe ale căror condiții de eliberare sunt identice sau echivalente cu cele cerute pe teritoriul statului membru unde se efectuează prestarea de servicii.

49. În această privință, este cert că, exceptând în mod evident condiția de a dispune de o reședință sau de un sediu social pe teritoriul național, cerința, impusă furnizorilor care operează pe teritoriul austriac, de a deține cele două licențe sus-menționate se aplică fără distincție de naționalitate sau de reședință.

50. Prin urmare, articolul 54 CE nu se opune, în principiu, unei asemenea cerințe, eliminarea restricțiilor care decurg din aceasta trebuind să fie, dacă este cazul, efectuată în cadrul actelor adoptate în baza dispozițiilor capitolului din tratat privind transporturile.

51. Este cu toate acestea permisă întrebarea dacă, *în cadrul unei proceduri de eliberare a licențelor menționate*, această apreciere nu ar trebui să fie temperată.

52. Cu privire la obligația prescrisă de articolele 102 și 106 din LFG de a deține *o licență de transport*, condițiile cerute cu ocazia eliberării unei asemenea licențe – cu excepția, repetăm, a celei referitoare la deținerea unei reședințe sau a unui sediu social în Austria – care se referă la demonstrarea de capacități profesionale și financiare suficiente, la respectarea regulilor de securitate, precum și la dovada că au fost asigurate riscurile de operare, par, cel puțin în parte, să fi făcut deja obiectul unei apropieri a legislațiilor statelor membre la nivel comunitar.

53. Astfel, amintim că, deși articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul nr. 2407/92 exclude în principiu din domeniul său de aplicare activitățile de transport aerian efectuat de aeronave fără motor, acesta precizează totuși că „pentru astfel de operațiuni […] se aplică legislația comunitară și internă în ceea ce privește certificatul de transport aerian (AOC)” și că articolul 2 litera (d) din

regulamentul menționat îl definește pe acesta din urmă ca fiind „un document acordat unei întreprinderi sau unui grup de întreprinderi de către autoritățile competente ale statelor membre și care atestă că operatorul de transport aerian în cauză dispune de capacitatea profesională și organizatorică necesară pentru a asigura funcționarea aeronavelor în condiții de siguranță în cadrul activităților de transport aerian menționate în certificat". În plus, astfel cum justifică Republica Austria și Comisia, normele tehnice și de securitate prevăzute de Regulamentul nr. 1592/2002, inclusiv cele adoptate în temeiul său, în special cele privind certificatul de navigabilitate[22], se aplică baloanelor cu aer cald. Pe de altă parte, în ceea ce privește dovada acoperirii riscurilor de operare, articolul 106 din LFG face trimitere explicită la Regulamentul nr. 785/2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave.

54. Or, în asemenea circumstanțe, estimăm că autoritățile unui stat membru care ar refuza în totalitate să ia în considerare licența de transport eliberată de statul membru de stabilire al prestatorului de servicii, chiar dacă un asemenea document ar atesta, cel puțin în parte, că acesta din urmă îndeplinește condițiile menționate la punctul precedent din prezentele concluzii, nu ar respecta articolul 54 CE și dispozițiile evidente ale regulamentelor sus-menționate. Într-adevăr, un asemenea refuz ar fi, în definitiv și în fapt, întemeiat numai pe locul sediului sau locul de stabilire al furnizorului și, prin urmare, ar fi interzis de articolul 54 CE[23].

55. Această apreciere pare că trebuie să fie răspândită în ceea ce privește obligația de a deține o *licență de operare*, a cărei eliberare pare în totalitate subordonată obținerii licenței de transport, conform articolului 108 alineatul 2 din LFG, și pentru obținerea căreia nicio condiție suplimentară față de cele impuse pentru eliberarea unei licențe de transport nu pare să fie cerută titularului acestei ultime licențe[24].

56. Adăugăm că această abordare nu pare în final prea îndepărtată de cea susținută în observațiile scrise ale Republicii Austria,

22 — Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei din 24 septembrie 2003 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor, precum și certificarea întreprinderilor de proiectare și producție (JO L 243, p. 6, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 101).

23 — Potrivit jurisprudenței, regulile egalității de tratament între naționali și resortisanții altor state membre interzic nu numai discriminările evidente pe motiv de cetățenie sau de naționalitate sau de sediu în ceea ce privește societățile, ci și toate formele disimulate de discriminare care, prin aplicarea altor criterii de distincție, ajung în realitate la același rezultat. A se vedea în special Hotărârea din 27 octombrie 2009, ČEZ (C-115/08, Rep., p. I-10265, punctul 92 și jurisprudența citată).

24 — Nici decizia de trimitere, nici observațiile Republicii Austria nu menționează eventuale condiții suplimentare.

deoarece aceasta consideră că, *din moment ce procedura de eliberare a licenței ține cont de justificările și de garanțiile pe care solicitantul le-a dat deja în statul membru de origine*, cerința unei licențe ar fi justificată[25].

57. Totuși, amintim că acțiunea principală nu se referă la refuzul din partea autorităților austriece competente să elibereze licențele de transport și de operare unui prestator de servicii fără să fi luat în considerare licența/licențele obținută/obținute de respectivul prestator în statul membru de stabilire, ci la o procedură represivă a infracțiunii la LFG pentru exercitarea ilegală a activității de operator de zboruri cu balonul cu aer cald, *în absența* celor două licențe cerute de această lege.

58. Or, a doua întrebare adresată de instanța de trimitere vizează, în realitate, să se stabilească dacă trebuie să existe la nivel comunitar o recunoaștere reciprocă completă a licențelor de transport și de operare eliberate în statele membre operatorilor care exercită activitatea de transport cu balonul cu aer cald, din moment ce condițiile cerute pentru eliberarea respectivelor licențe sunt considerate ca fiind echivalente.

25 — Punctul 60 din observațiile menționate. Trebuie totodată precizat că aceste observații se referă la interpretarea articolului 49 CE, și nu la cea a articolului 54 CE.

59. Având în vedere considerațiile pe care le-am expus, această întrebare trebuie să primească un răspuns negativ. Articolul 54 CE nu poate astfel impune asemenea obligații din partea statelor membre, sub sancțiunea de a conduce la o atingere adusă competențelor instituțiilor politice ale Uniunii care sunt însărcinate să implementeze libera prestare a serviciilor în cadrul politicii comune în domeniul transporturilor.

60. În orice caz, răspunsul la această întrebare nu ar fi diferit, în opinia noastră, dacă s-ar considera de către Curte că ar trebui să examineze compatibilitatea unei legislații naționale cum ar fi LFG nu în lumina articolului 54 CE, ci a articolului 12 CE, care interzice, în domeniul de aplicare al tratatului, orice discriminare pe motiv de cetățenie sau de naționalitate.

61. În primul rând, estimăm că aplicabilitatea acestei ultime dispoziții la o situație precum cea din acțiunea principală nu intră deloc în conflict cu obstacole insurmontabile.

62. Astfel, o asemenea abordare reiese, în opinia noastră, în special din interpretarea punctului 26 din Hotărârea Comisia/Grecia, citată anterior.

63. Ea ar trebui totuși să determine Curtea să depășească soluția reținută în Hotărârea Corsica Ferries (Franța), citată anterior, referitoare la serviciile de transport maritim.

64. Amintim că, în această cauză, Curtea era sesizată să determine dacă era contrar articolului 59 din Tratatul CEE (devenit articolul 59 din Tratatul CE, devenit la rândul său, după modificare, articolul 49 CE) să instituie o taxă diferențiată, percepută în 1981 și în 1982, după cum navele în cauză asigurau legături între Corsica și Franța continentală sau între această insulă și un port situat în alt stat membru. După ce a amintit că libera prestare a serviciilor în domeniul transporturilor era reglementată de dispozițiile din titlul referitor la transporturi, și nu de articolul 59 și următoarele din Tratatul CEE[26] și că, potrivit articolului 84 alineatul (2) din Tratatul CEE, Consiliul putea decide dacă, în ce măsură și prin ce procedură puteau fi adoptate dispoziții corespunzătoare pentru navigația maritimă[27], Curtea a constatat că, în perioada în cauză în acțiunea principală (anii 1981 și 1982), libera prestare a serviciilor în sectorul transporturilor maritime nu era încă realizată, ci a intrat în vigoare abia în 1987, în urma adoptării Regulamentului (CEE) nr. 4055/86[28], ceea ce, în consecință, semnifica faptul că statele membre aveau dreptul să aplice dispoziții de tipul celor care erau vizate în acțiunea principală[29].

65. Or, trebuie arătat că reglementarea vizată în această cauză nu a fost examinată de Curte în raport cu dispozițiile generale ale tratatului, dintre care, în special, articolul 7 din Tratatul CEE (devenit articolul 6 din Tratatul CE, devenit la rândul său, după modificare, articolul 12 CE), astfel cum sugerase avocatul său general[30]. Astfel, potrivit acestuia din urmă, părea „evident” că nu se putea invoca în cauză interdicția de discriminare pe motiv de cetățenie sau de naționalitate prevăzută la articolul 7 din Tratatul CEE, deoarece, având în vedere excluderea transporturilor din domeniul de aplicare al dispozițiilor generale ale tratatului referitoare la libera prestare a serviciilor destinate să concretizeze și să realizeze această interdicție, recurgerea la acestea ar fi apărut ca fiind contrară economiei acestor dispoziții. În alți termeni, avocatul general părea să se teamă că aplicarea articolului 7 din Tratatul CEE în cauza cu care fusese sesizată Curtea ar fi echivalat, în esență, cu eludarea inaplicării normelor generale ale liberei prestări a serviciilor în domeniul transporturilor, astfel cum este prevăzută la articolul 61 din

26 — Hotărârea Corsica Ferries (Franța), citată anterior (punctul 11).

27 — *Ibidem* (punctul 12).

28 — Regulamentul Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe, JO L 378, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 173.

29 — A se vedea Hotărârea Corsica Ferries (Franța), citată anterior (punctele 13 și 14).

30 — A se vedea punctele 12 și 13 din Concluziile avocatului general Lenz prezentate în cauza în care a fost pronunțată Hotărârea Corsica Ferries (Franța), citată anterior.

Tratatul CEE (devenit articolul 61 din Tratatul CE, devenit la rândul său, după modificare, articolul 51 CE), în măsura în care principiul enunțat în articolul 7 din Tratatul CEE a fost pus în aplicare, în domeniul prestării de servicii, prin articolul 59 din Tratatul CEE[31].

66. Nu suntem siguri că trebuie considerat că tăcerea din Hotărârea Corsica Ferries (Franța) cu privire la acest aspect trebuie înțeleasă ca o achiesare la propunerea formulată de avocatul general Lenz. Astfel, deși este adevărat că principiul general al nediscriminării, astfel cum este exprimat la articolul 12 CE[32], a fost în mod efectiv pus în aplicare, în ceea ce privește domeniul liberei prestări a serviciilor, prin articolul 49 CE, este notoriu că acesta din urmă nu se limitează la abolirea măsurilor discriminatorii, ci vizează, în mod mai extins, „restricțiile", și anume orice măsură care deranjează sau face mai puțin atrăgătoare exercitarea liberei prestări a serviciilor[33]. Distincția dintre, pe de o parte, dispozițiile generale ale tratatului, din care face parte articolul 12 CE, și, pe de altă parte, articolul 49 CE rezultă și din interpretarea globală care trebuie dată jurisprudenței Curții. Astfel, potrivit acestei jurisprudențe, deși obiectivele urmărite de articolul 49 CE trebuie puse în aplicare, în ceea ce privește transporturile, în cadrul politicii comune în domeniul transporturilor[34] și chiar dacă transporturile maritime și aeriene sunt exceptate, în afara cazului în care Consiliul decide altfel, de la normele tratatului referitoare la politica comună în domeniul transporturilor, ele rămân totuși supuse, în același temei ca și celelalte modalități de transport, normelor generale ale tratatului[35]. Este dificil de conceput că o asemenea jurisprudență ar fi vrut să excludă o dispoziție fundamentală precum articolul 12 CE din trimiterea făcută la normele generale ale tratatului.

67. Acestea fiind spuse, în ceea ce privește, în al doilea rând, interpretarea articolului 12 CE în contextul unei cauze precum cea principală, interdicția pe care o enunță această dispoziție se opune indubitabil ca un stat membru să subordoneze activitatea unui prestator de servicii stabilit în alt stat membru condiției ca acest prestator să posede un sediu social sau o reședință pe teritoriul primului

31 — A se vedea în această privință în special Hotărârea din 28 octombrie 1999, Vestergaard (C-55/98, Rec., p. I-7641, punctul 17), și Hotărârea din 11 decembrie 2003, AMOK (C-289/02, Rec., p. I-15059, punctul 26).

32 — În ceea ce privește valoarea de principiu general a interdicției enunțate la articolul 12 CE, a se vedea Hotărârea ČEZ, citată anterior (punctele 89 și 91).

33 — A se vedea în special Hotărârea din 25 iulie 1991, Säger (C-76/90, Rec., p. I-4221, punctul 12), Hotărârea din 8 iunie 2000, Comisia/Italia (C-264/99, Rec., p. I-4417, punctul 9), precum și Hotărârea din 29 aprilie 2009, Comisia/Italia (C-518/06, Rep., p. I-3491, punctul 62 și jurisprudența citată).

34 — A se vedea în special Hotărârea din 22 mai 1985, Parlamentul European/Consiliul (13/83, Rec., p. 1513, punctul 62), precum și Hotărârea din 30 aprilie 1986, Asjes și alții (209/84-213/84, Rec., p. 1425, punctul 37).

35 — Hotărârea din 4 aprilie 1974, Comisia/Franța(167/73, Rec., p. 359, punctul 32). A se vedea de asemenea Hotărârea Asjes și alții citată anterior (punctul 45).

stat membru[36]. Pe de altă parte, amintim că, în observațiile sale scrise, Republica Austria nu a încercat în niciun mod să justifice o asemenea discriminare.

68. În schimb, întinderea interdicției de nediscriminare pe motiv de cetățenie sau de naționalitate, enunțată în articolul 12 CE, nu se poate extinde la a impune statelor membre recunoașterea reciprocă a licențelor de transport și de operare eliberate în celelalte state membre, chiar dacă aceste licențe ar atesta respectarea de către prestatorii de servicii a garanțiilor echivalente, astfel cum formulează instanța de trimitere cea de a doua întrebare preliminară. Astfel, o soluție inversă ar tinde să acorde articolului 12 CE o întindere identică, chiar mai întinsă decât cea a articolului 49 CE[37] și, prin urmare, ar conduce la eludarea inaplicabilității acestei ultime dispoziții în domeniul transporturilor. În plus, astfel cum am arătat la punctul 59 din prezentele concluzii cu privire la articolul 54 CE, a adopta o interpretare a întinderii articolului 12 CE care ar depăși-o chiar pe cea a articolului 49 CE ar determina Curtea să aducă atingere competențelor instituțiilor politice ale Uniunii însărcinate să pună în aplicare libera prestare a serviciilor în domeniul transporturilor.

69. Sugerăm ca, prin urmare, Curtea să răspundă la prima și, respectiv, la cea de a doua întrebare preliminară în sensul că, pe de o parte, articolul 54 CE sau, dacă este cazul, articolul 12 CE se opune ca legislația unui stat membru să impună, pentru organizarea de zboruri comerciale cu balonul cu aer cald pe teritoriul său, ca un prestator de servicii stabilit într-un alt stat membru să aibă un sediu social sau o reședință în primul stat membru și, pe de altă parte, cu excepția condiției de a dispune de o reședință sau de un sediu social pe teritoriul național, nici articolul 54 CE, nici articolul 12 CE nu se opun ca un stat membru să impună ca un prestator de servicii, titular de licențe pentru organizarea de zboruri comerciale cu balonul cu aer cald eliberate în statul membru de stabilire, să trebuiască să obțină licențe noi în statul membru pe teritoriul căruia sunt efectuate prestările de servicii, cu condiția ca, cu ocazia eliberării acestor licențe, autoritățile competente ale acestui stat membru să ia în considerare garanțiile

36 — A se vedea în această privință Hotărârea din 1 octombrie 2009, Gottwald (C-103/08, Rep., p. I-9117, punctul 28).

37 — Amintim că, în ceea ce privește legalitatea în raport cu articolul 49 CE a unei proceduri de autorizare prealabilă pentru exercitarea prestării de servicii într-un stat membru, Curtea apreciază că respectivele condiții care trebuie respectate pentru a obține o asemenea autorizație nu pot dubla condițiile legale echivalente deja îndeplinite în statul membru de stabilire. A se vedea Hotărârea din 11 martie 2004, Comisia/Franța (C-496/01, Rec., p. I-2351, punctul 71 și jurisprudența citată).

pe care solicitantul le-a furnizat deja în statul membru de stabilire.

70. Cu privire la a treia întrebare preliminară, instanța de trimitere ridică, în esență[38], problema eventualei incompatibilități cu tratatul a sancțiunilor aplicate prestatorului de servicii stabilit într-un alt stat membru care și-a exercitat activitatea pe teritoriul austriac fără să dispună de licențele de transport și de operare impuse de LFG.

71. În această privință, amintim, înainte de toate, că potrivit lecturii dispozițiilor LFG, cerința de a dispune de o reședință sau de un sediu social în Austria constituie o condiție de a obține licențele menționate. Or, această condiție fiind, în opinia noastră, incompatibilă cu articolul 54 CE sau, dacă este cazul, cu articolul 12 CE, reclamantul din acțiunea principală, stabilit în Germania, nu ar fi putut niciodată să obțină, în orice caz, astfel de licențe fără să își stabilească domiciliul profesional în Austria.

72. Prin urmare, în măsura în care nu rezultă din dosar că respectivul calcul al cuantumului amenzilor aplicate și *a fortiori* calculul pedepsei de substituire sunt efectuate, într-o manieră proporționată, în funcție de diferitele condiții de eliberare a licențelor care ar fi fost încălcate, instanța națională ar trebui, conform jurisprudenței, să înlăture aplicarea de sancțiuni administrative pentru o formalitate administrativă neîndeplinită atunci când îndeplinirea acestei formalități este imposibilă în statul membru vizat, cu încălcarea dreptului Uniunii[39].

73. Propunem, prin urmare, să se răspundă la a treia întrebare preliminară în sensul că trebuie să rămână neaplicate sancțiunile administrative aplicate unui prestator de servicii de zboruri comerciale cu balonul cu aer cald stabilit într-un stat membru pentru motivul că acest prestator nu dispune de licențe de transport și de operare impuse de legislația națională a statului membru unde sunt prestate serviciile, care subordonează eliberarea lor condiției de a avea un sediu social sau o reședință în acest ultim stat membru, cu încălcarea articolului 54 CE sau, dacă este cazul, a articolului 12 CE.

38 — În formularea celei de a treia întrebări preliminare, instanța de trimitere evidențiază o condiție, se pare, suplimentară de eliberare a licențelor impuse de LFG, și anume cea potrivit căreia prestatorul de servicii trebuie să înmatriculeze în Austria balonul cu aer cald utilizat pentru transportul comercial de pasageri pe teritoriul acestui stat membru. Totuși, această condiție nu pare să rezulte din textul dispozițiilor naționale în cauză în acțiunea principală, nici să reiasă din elementele litigiului în această cauză. Mai mult, cele două întrebări preliminare precedente nu s-au referit la această condiție, a cărei compatibilitate cu dispozițiile tratatului nu a fost nici ea menționată de instanța de trimitere în trimiterea preliminară. Estimăm, așadar, că nu este necesar să se efectueze examinarea acestei condiții, ceea ce, de altfel, nu este solicitat de instanța de trimitere.

39 — A se vedea, cu privire la sancțiuni penale, Hotărârea din 6 martie 2007, Placanica și alții (C-338/04, C-359/04 și C-360/04, Rep., p. I-1891, punctul 69).

VI — Concluzie

74. Având în vedere considerațiile care precedă, propunem să se răspundă după cum urmează la întrebările adresate de Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich:

„1) Articolul 54 CE sau, dacă este cazul, articolul 12 CE se opune ca legislația unui stat membru să impună, pentru organizarea de zboruri comerciale cu balonul cu aer cald pe teritoriul său, ca un prestator de servicii stabilit într-un alt stat membru să aibă un sediu social sau o reședință în primul stat membru.

2) Cu excepția condiției de a dispune de o reședință sau de un sediu social pe teritoriul național, nici articolul 54 CE, nici articolul 12 CE nu se opun ca un stat membru să impună ca un prestator de servicii, titular de licențe pentru organizarea de zboruri comerciale cu balonul cu aer cald eliberate în statul membru de stabilire, să trebuiască să obțină licențe noi în statul membru pe teritoriul căruia sunt efectuate prestările de servicii, cu condiția ca, la eliberarea acestor licențe, autoritățile competente ale acestui stat membru să ia în considerare garanțiile pe care solicitantul le-a furnizat deja în statul membru de stabilire.

3) Trebuie să rămână neaplicate sancțiunile administrative aplicate unui prestator de servicii de zboruri comerciale cu balonul cu aer cald stabilit într-un stat membru pentru motivul că acest prestator nu dispune de licențe de transport și de operare impuse de legislația națională a statului membru unde sunt prestate serviciile, care subordonează eliberarea lor condiției de a avea un sediu social sau o reședință în acest ultim stat membru, cu încălcarea articolului 54 CE sau, dacă este cazul, a articolului 12 CE.”