

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)

της 25ης Ιανουαρίου 2011 *

Στην υπόθεση C-382/08,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, υποβληθείσα από το Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich (Αυστρία) με απόφαση της 19ης Αυγούστου 2008, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 25 Αυγούστου 2008, στο πλαίσιο της δίκης

Michael Neukirchinger

κατά

Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους Β. Σκουρή, Πρόεδρο, Α. Tizzano, J.N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J.-C. Bonichot, D. Šváby, προέδρους τμήματος, Α. Rosas, U. Lohmus, E. Levits, L. Bay Larsen (εισηγητή) και M. Berger, δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

γενικός εισαγγελέας: P. Mengozzi
γραμματέας: B. Fülöp, διοικητικός υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 15ης Ιουνίου 2010,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- ο M. Neukirchinger, εκπροσωπούμενος από τον ίδιο,
- η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τη C. Pesendorfer και τον G. Eberhard,
- η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους M. Dowgielewicz και M. Szpunar,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους E. Traversa και B.-R. Killmann,
- η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ, εκπροσωπούμενη από τον X. Lewis,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 7ης Σεπτεμβρίου 2010,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- ¹ Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 49 ΕΚ επ.
- ² Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του M. Neukirchinger και της Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen (διοικήσεως του καντονίου του Grieskirchen) σχετικά με απόφαση της διοικητικής αυτής αρχής να επιβάλει στον προσφεύγοντα της κύριας δίκης διοικητικό πρόστιμο για μη τήρηση των κανόνων οργανώσεως πτήσεων με αερόστατο.

Το νομικό πλαίσιο

Η ρύθμιση της Ένωσης

- ³ Στις τρεις πρώτες αιτιολογικές σκέψεις του κανονισμού (ΕΟΚ) 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (ΕΕ L 240, σ. 1), εκτίθενται:

«[...] επιβάλλεται να καθιερωθεί πολιτική αεροπορικών μεταφορών για την εσωτερική αγορά κατά τη διάρκεια χρονικής περιόδου η οποία λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 1992 όπως προβλέπεται στο άρθρο 8 Α της Συνθήκης.

[...] η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα μέσα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων.

[...] κατά την εφαρμογή στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά του τομέα αυτού».

4 Κατά το άρθρο 1 του κανονισμού 2407/92:

«1. Ο παρών κανονισμός αφορά τις απαιτήσεις για τη χορήγηση από τα κράτη μέλη αδειών εκμετάλλευσης σε αερομεταφορείς εγκατεστημένους στην Κοινότητα και τη διατήρηση των αδειών αυτών σε ισχύ.

2. Η αεροπορική μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου ή/και φορτίων με μη μηχανοκίνητα ή/και υπερελαφρά μηχανοκίνητα αεροσκάφη καθώς και οι τοπικές πτήσεις που δεν συνεπάγονται μεταφορά μεταξύ διαφορετικών αεροδρομίων δεν υπόκεινται στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Στις δραστηριότητες αυτές εφαρμόζονται η τυχόν υπάρχουσα εθνική νομοθεσία για τις άδειες εκμετάλλευσης και η κοινοτική και εθνική νομοθεσία σχετικά με το πιστοποιητικό αερομεταφοράς.»

5 Ο κανονισμός 2407/92 καταργήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμεταλλεύσεως των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα

(αναδιατύπωση) (ΕΕ L 293, σ. 3). Βάσει του άρθρου του 28, το οποίο επιγράφεται «Έναρξη ισχύος», ο τελευταίος κανονισμός τέθηκε σε ισχύ την επόμενη ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, η ημερομηνία δε αυτή ήταν η 31η Οκτωβρίου 2008.

Η εθνική ρύθμιση

- ⁶ Ο νόμος της 2ας Δεκεμβρίου 1957 περί αεροπορικών μεταφορών (Luftfahrtgesetz, BGBl. 253/1957), όπως τροποποιήθηκε με νόμο που δημοσιεύθηκε στις 26 Ιουνίου 2008 [BGBl. I, 83/2008 (στο εξής: LFG)], ορίζει στο άρθρο του 11, παράγραφος 1:

«Τα αεροσκάφη είναι συσκευές προσαρμοσμένες για την αεροπορική μεταφορά προσώπων ή αντικειμένων, χωρίς μηχανικό δεσμό με το έδαφος, είτε είναι βαρύτερες από τον αέρα (π.χ.: αεροπλάνα, ανεμόπτερα, μηχανοκίνητα αλεξίπτωτα πλαγιάς και αιωρόπτερα, ορνιθόπτερα, ελικόπτερα, γυροπλάνα και αλεξίπτωτα) είτε είναι ελαφρύτερες από τον αέρα (π.χ.: αερόπλοια και επανδρωμένα αερόστατα).»

- ⁷ Το άρθρο 102, παράγραφος 1, του LFG ορίζει:

«Οι επιχειρήσεις που, μέσω μη μηχανοκίνητων αεροσκαφών ή αεροσκαφών με υπερελαφρύ κινητήρα, επιθυμούν να μεταφέρουν, στο πλαίσιο εμπορικών αερομεταφορών, επιβάτες, ταχυδρομείο και/ή φορτία, ή να προβαίνουν μόνο σε κυκλικές πτήσεις χωρίς δραστηριότητα μεταφοράς μεταξύ διαφόρων αεροπορικών βάσεων, υποχρεούνται να ζητήσουν, από τον ομοσπονδιακό υπουργό μεταφορών, καινοτομίας και τεχνολογίας, ή από την αρμόδια αρχή βάσει εξουσιοδότησεως κατά το άρθρο 140b,

άδεια μεταφοράς υπό την έννοια των άρθρων 104 επ. καθώς και άδεια εκμεταλλεύσεως υπό την έννοια του άρθρου 108.»

8 Το άρθρο 104 του LFG ορίζει:

«1. Στην αίτηση χορηγήσεως άδειας μεταφοράς πρέπει να αναφέρονται με σαφήνεια τα διαθέσιμα χρηματοοικονομικά μέσα για την ίδρυση και εκμετάλλευση της επιχειρήσεως.

2. Στην αίτηση πρέπει επιπλέον να αναγράφονται:

a) το ονοματεπώνυμο (επωνυμία), η κατοικία (έδρα) και ο τόπος εκμεταλλεύσεως της επιχειρήσεως,

b) το όνομα, η κατοικία και η ιθαγένεια των προσώπων που έχουν την εξουσία εκπροσωπήσεως της επιχειρήσεως,

c) οι προβλεπόμενες δραστηριότητες, π.χ. κυκλικές πτήσεις,

d) [...]

e) ο προβλεπόμενος τομέας πτήσεως, δηλαδή το έδαφος όπου η επιχείρηση πρέπει να ασκεί τη δραστηριότητά της,

f) ο αριθμός και το είδος των προβλεπόμενων αεροσκαφών,

g) η προβλεπόμενη οργάνωση της επιχειρήσεως.

[...]»

9 Το άρθρο 106 του LFG ορίζει:

«1. Η άδεια μεταφοράς πρέπει να χορηγείται όταν

a) ο αιτών έχει την ιθαγένεια ενός από τα μέρη της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο [της 2ας Μαΐου 1992 (ΕΕ 1994, L 1, σ. 1)], κατοικεί στην Αυστρία και έχει την αναγκαία αξιοπιστία και τις αναγκαίες ικανότητες,

b) είναι κατοχυρωμένη η ασφάλεια της εκμεταλλεύσεως και έχει αποδειχθεί η χρηματοοικονομική ικανότητα της επιχειρήσεως, και

c) έχουν συναφθεί οι συμβάσεις ασφαλίσεως που προβλέπονται από το άρθρο 164 ή από τον κανονισμό (ΕΚ) 785/2004.

2. Αν ο επιχειρηματίας δεν είναι φυσικό πρόσωπο, η επιχείρηση πρέπει να εδρεύει στην Αυστρία και το βασικό μέρος των εταιρικών μεριδίων πρέπει να ανήκει σε υπηκόους ενός από τα μέρη της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.»

¹⁰ Κατά το άρθρο 108 του LFG:

«1. Η εκμετάλλευση επιχειρήσεως αεροπορικών μεταφορών επιτρέπεται μόνο μετά από άδεια χορηγηθείσα, κατόπιν αιτήσεως του κατόχου άδειας μεταφοράς, από τον ομοσπονδιακό υπουργό μεταφορών, καινοτομίας και τεχνολογίας, ή από την αρμόδια αρχή βάσει εξουσιοδοτήσεως κατά το άρθρο 140b (άδεια εκμεταλλεύσεως).

2. Η εκμετάλλευση πρέπει να επιτρέπεται όταν τηρούνται οι όροι που τάχθηκαν με την άδεια μεταφοράς και όταν είναι κατοχυρωμένη η ασφάλεια των μεταφορών. Η άδεια πρέπει να χορηγηθεί γραπτώς, άλλως είναι άκυρη.»

¹¹ Βάσει του άρθρου 169, παράγραφος 1, τέταρτο εδάφιο, του LFG, χρηματική κύρωση ποσού τουλάχιστον 3 630 ευρώ επιβάλλεται σε περίπτωση εμπορικής αεροπορικής μεταφοράς επιβατών χωρίς τις άδειες που προβλέπει το άρθρο 102 του εν λόγω νόμου.

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

¹² Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι, με κατασταλτικού χαρακτήρα διοικητική απόφαση της 22ας Ιανουαρίου 2008, η Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen επέβαλε στον M. Neukirchinger πρόστιμο 3 630 ευρώ και, για την περίπτωση που δεν καταστεί δυνατή η είσπραξη, διέταξε προσωποκράτησή του 181 ημερών.

- 13 Στον ενδιαφερόμενο προσήφθη ότι, στις 19 Ιουνίου 2007, προέβη σε εμπορική αεροπορική μεταφορά επιβατών με αερόστατο θερμού αέρος, με αναχώρηση από χορτολιβαδική έκταση στο Wies του Kallham, εντός του Land Oberösterreich, χωρίς σχετική άδεια μεταφοράς ούτε άδεια εκμεταλλεύσεως, αντιθέτως προς όσα ορίζονται αντιστοίχως στα άρθρα 104 επ. και 108 του LFG.
- 14 Ο M. Neukirchinger, ο οποίος διαθέτει άδεια εκμεταλλεύσεως όσον αφορά δραστηριότητες εμπορικής μεταφοράς επιβατών και φορτίων με αερόστατα, η οποία χορηγήθηκε στη Γερμανία, άσκησε κατά της διοικητικής αυτής αποφάσεως προσφυγή ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου διατεινόμενος, μεταξύ άλλων, ότι η ελεύθερη κυκλοφορία παρέχει σε αδειοδοτημένο στη Γερμανία επιχειρηματία αεροπορικών πτήσεων τη δυνατότητα να ασκήσει τη δραστηριότητά του στην Αυστρία.
- 15 Λαμβανομένου υπόψη ότι ο M. Neukirchinger μετέβη προσωρινά σε άλλο κράτος μέλος για την παροχή μιας υπηρεσίας, κατά το αιτούν δικαστήριο, τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως της κύριας δίκης a priori εμπίπτουν στο δικαίωμα ελεύθερης παροχής υπηρεσιών.
- 16 Το αιτούν δικαστήριο εκθέτει επίσης ότι στον M. Neukirchinger χορηγήθηκε, από τον Landeshauptmann (κυβερνήτη) του Land Oberösterreich, ενεργούντα ως πρωτοβάθμια αεροπορική αρχή στον σχετικό τομέα δραστηριοτήτων, γενική άδεια απογειώσεως, σύμφωνα με το άρθρο 9 του LFG, η οποία ίσχυσε το 2008 σε ολόκληρο το έδαφος του εν λόγω Land. Επιπλέον, η χορήγηση τέτοιας άδειας συνεπάγεται αναγνώριση από την αρχή αυτή του κύρους της άδειας που χορηγήθηκε στον M. Neukirchinger στη Γερμανία.

- 17 Εκτιμώντας ότι η λύση της διαφοράς της οποίας έχει επιληφθεί καθιστά αναγκαία την ερμηνεία των άρθρων 49 ΕΚ επ., το Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να θέσει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

- «1) Έχουν τα άρθρα 49 [ΕΚ] επ. την έννοια ότι αντιβαίνει σε αυτά εθνική ρύθμιση η οποία απαιτεί όπως πρόσωπο εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος [στη Γερμανία], το οποίο διαθέτει άδεια για την οργάνωση εμπορικών πτήσεων αεροστάτου η οποία του χορηγήθηκε βάσει της έννομης τάξεως του ως άνω κράτους μέλους, έχει την κατοικία ή την έδρα του στην ημεδαπή, προκειμένου να πραγματοποιεί πτήσεις αεροστάτου στην Αυστρία (άρθρο 106 [του LFG]);

- 2) Έχουν τα άρθρα 49 [ΕΚ] επ. την έννοια ότι αντιβαίνει προς αυτά εθνική ρύθμιση βάσει της οποίας πρόσωπο εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος, το οποίο βάσει της έννομης τάξεώς του είναι αναγνωρισμένος κάτοχος αδείας για την οργάνωση εμπορικών πτήσεων αεροστάτου, θα πρέπει για την οργάνωση εμπορικών πτήσεων αεροστάτου σε άλλο κράτος μέλος να λάβει και άλλη άδεια για τη χορήγηση της οποίας οι προϋποθέσεις που απαιτούνται είναι κατ' αποτελεσμα ίδιες με αυτές που διέπουν τη χορηγήθεισα στη χώρα καταγωγής άδεια, εντούτοις με την πρόσθετη προϋπόθεση ο αιτών να έχει την έδρα του ή την κατοικία του στην ημεδαπή (εν προκειμένω στην Αυστρία);

- 3) Αντιβαίνουν οι ρυθμίσεις του άρθρου 102 σε συνδυασμό με τα άρθρα 104 και 106 του [LFG] στο άρθρο 49 [ΕΚ] στην περίπτωση που ο εγκατεστημένος στη Γερμανία κάτοχος αδείας διώκεται βάσει των διατάξεων του διοικητικού κατασταλτικού δικαίου επειδή χρησιμοποίησε στην Αυστρία την άδειά του και με τον τρόπο αυτόν εμποδίζεται η πρόσβασή του στην αγορά, τούτο δε λαμβανομένου υπόψη ότι βάσει του άρθρου 106, παράγραφος 1, του [LFG] δεν μπορεί να ζητηθεί τέτοια άδεια καθώς και άδεια εκμεταλλεύσεως επιχειρήσεως χωρίς την απόκτηση

χωριστής εγκαταστάσεως και/ή κατοικίας και χωρίς νέα νηολόγηση στην Αυστρία ενός ήδη νηολογημένου στη Γερμανία αεροστάτου θερμού αέρος;»

- ¹⁸ Με διάταξη της 21ης Απριλίου 2010, διατάχθηκε η επανάληψη της προφορικής διαδικασίας και εκείνοι τους οποίους αφορά το άρθρο 23 του Οργανισμού του Δικαστηρίου κλήθηκαν να διατυπώσουν την τυχόν άποψή τους επί του ζητήματος ποιος είναι, λαμβανομένου υπόψη του άρθρου 51, παράγραφος 1, ΕΚ, ο κανόνας του πρωτογενούς ή παραγώγου δικαίου της Ένωσης που θα μπορούσε να έχει εφαρμογή επί της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών που συνίστανται στην εμπορική μεταφορά επιβατών με αερόστατο θερμού αέρος.

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

- ¹⁹ Όπως ο γενικός εισαγγελέας παρατηρεί στα σημεία 25 έως 30 των προτάσεών του, μια υπηρεσία όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη εμπίπτει στον τομέα των μεταφορών και, ειδικότερα, στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, τον οποίο αφορά το άρθρο 80, παράγραφος 2, ΕΚ.
- ²⁰ Συγκεκριμένα, ελλείψει οποιασδήποτε αντίθετης ενδείξεως στη Συνθήκη ΕΚ, η έννοια των αεροπορικών μεταφορών κατά την εν λόγω διάταξη πρέπει να νοηθεί ως καλύπτουσα και μια μεταφορά την οποία το αιτούν δικαστήριο χαρακτηρίζει ως εμπορική μεταφορά επιβατών με αερόστατο θερμού αέρος. Άλλωστε, όπως ο γενικός εισαγγελέας υπογραμμίζει στο σημείο 26 των προτάσεών του, η Σύμβαση περί της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, που υπεγράφη στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944, υπάγει και αυτή τα αερόστατα θερμού αέρος στο πεδίο εφαρμογής της.

- 21 Καίτοι βάσει του άρθρου 80, παράγραφος 2, ΕΚ, εφόσον ο κοινοτικός νομοθέτης δεν έχει αποφασίσει άλλως, οι θαλάσσιες και οι αεροπορικές μεταφορές εξαιρούνται από τους κανόνες του κεφαλαίου V του τρίτου μέρους της Συνθήκης που αφορούν την κοινή πολιτική μεταφορών, εντούτοις οι μεταφορές αυτές, όπως οι λοιποί τρόποι μεταφοράς, εξακολουθούν να υπόκεινται στους γενικούς κανόνες της Συνθήκης (αποφάσεις της 4ης Απριλίου 1974, 167/73, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή τόμος 1974, σ. 179, σκέψη 32, και της 30ής Απριλίου 1986, 209/84 έως 213/84, *Asjes* κ.λπ., Συλλογή 1986, σ. 1425, σκέψη 45).
- 22 Παρά ταύτα, όσον αφορά την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, βάσει του άρθρου 51, παράγραφος 1, ΕΚ, το άρθρο 49 ΕΚ δεν έχει αυτό καθ' εαυτό εφαρμογή στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (βλ., στο ίδιο πνεύμα, αποφάσεις της 13ης Δεκεμβρίου 1989, C-49/89, *Corsica Ferries (France)*, Συλλογή 1989, σ. 4441, σκέψη 10 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία, και της 5ης Νοεμβρίου 2002, C-467/98, Επιτροπή κατά Δανίας, καλείται «ελεύθερη αεροπλοΐα», Συλλογή 2002, σ. I-9519, σκέψη 123).
- 23 Όσον αφορά την εμπορική μεταφορά επιβατών με αερόστατο θερμού αέρος, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, πρέπει να επισημανθεί ότι ο κοινοτικός νομοθέτης έχει θεσπίσει διάφορες διατάξεις βάσει του άρθρου 80, παράγραφος 2, ΕΚ, οι οποίες, όπως παρατηρεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, δύνανται να αφορούν αυτή τη μορφή αεροπορικών μεταφορών. Τέτοιου είδους διατάξεις περιείχαν, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης, ο κανονισμός (ΕΚ) 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2002, για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας (ΕΕ L 240, σ. 1), και ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ L 373, σ. 4), ο οποίος τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 1900/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006 (ΕΕ L 377, σ. 176).
- 24 Ειδικότερα, όσον αφορά τις άδειες αερομεταφορέα, το άρθρο 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ (το οποίο κατέστη άρθρο 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΚ και στη συνέχεια, κατόπιν τροποποίησης, άρθρο 80, παράγραφος 2, ΕΚ) τέθηκε σε εφαρμογή με την έκδοση του κανονισμού 2407/92, ο οποίος ήταν εφαρμοστέος κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης.

- 25 Αληθεύει βεβαίως ότι, βάσει του άρθρου 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 2407/92, το Συμβούλιο απέκλεισε από το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού τις άδειες αερομεταφορέα, μεταξύ άλλων, αν η αεροπορική μεταφορά επιβατών γίνεται με μη μηχανοκίνητα αεροσκάφη, περιλαμβανομένων επομένως των αερόστατων θερμού αέρος. Όσον αφορά τις μεταφορές αυτού του είδους, το Συμβούλιο ρητώς διευκρίνισε, στην εν λόγω διάταξη, ότι οι μεταφορές αυτές εμπίπτουν μόνο στην εθνική νομοθεσία για τις άδειες εκμεταλλεύσεως και από κοινού στην εθνική νομοθεσία και στη νομοθεσία της Ένωσης για το πιστοποιητικό αερομεταφορέα.
- 26 Παρά ταύτα, όπως προκύπτει από τις δύο πρώτες αιτιολογικές σκέψεις του κανονισμού 2407/92, ο σκοπός που το Συμβούλιο επεδίωκε με την έκδοση του εν λόγω κανονισμού ήταν να εφαρμοστεί, από τις 31 Δεκεμβρίου 1992, μια πολιτική αεροπορικών μεταφορών ώστε να πραγματοποιηθεί σταδιακά η εσωτερική αγορά, η οποία συνεπάγεται έναν χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα εντός του οποίου διασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων. Η υποχρέωση της Κοινότητας να πραγματώσει, από την ημερομηνία εκείνη, την εσωτερική αγορά, μεταξύ άλλων τομέων και στον τομέα των μεταφορών, προβλεπόταν από το άρθρο 8 Α της Συνθήκης ΕΟΚ (το οποίο κατέστη, κατόπιν τροποποίησης, άρθρο 7 Α της Συνθήκης ΕΚ και, στη συνέχεια, κατόπιν τροποποίησης, άρθρο 14 ΕΚ).
- 27 Πάντως, ο ευρύς αυτός σκοπός α priori καταλαμβάνει και μια εμπορική μεταφορά επιβατών με αερόστατο θερμού αέρος, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη.
- 28 Κατά συνέπεια, καίτοι ο αποκλεισμός που προβλέπεται από το άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 2407/92 οφείλεται προφανώς στο γεγονός ότι οι ιδιομορφίες του τομέα των αεροπορικών μεταφορών δεν δικαιολογούσαν να υπόκειται στους κανόνες του εν λόγω κανονισμού μια εμπορική μεταφορά επιβατών με αερόστατο θερμού αέρος όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, εντούτοις δεν έπεται ότι, με τον αποκλεισμό αυτόν, ο κοινοτικός νομοθέτης είχε ως σκοπό να αποκλείσει πλήρως από το πεδίο εφαρμογής της Συνθήκης αυτόν τον τρόπο μεταφοράς.

- ²⁹ Εξ όλων των ανωτέρω προκύπτει ότι εμπορική μεταφορά επιβατών με αερόστατο θερμού αέρος, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Συνθήκης ΕΚ και επομένως υπόκειται σε γενικό κανόνα της όπως το άρθρο 12 ΕΚ.
- ³⁰ Κατά συνέπεια, για να δοθεί χρήσιμη απάντηση στο αιτούν δικαστήριο, τα ερωτήματα που τέθηκαν πρέπει να εξεταστούν υπό το πρίσμα του άρθρου 12 ΕΚ, το οποίο διατυπώνει τη γενική αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω ιθαγενείας (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 11ης Ιανουαρίου 2007, C-40/05, *Lyyski*, Συλλογή 2007, σ. I-99, σκέψη 33, και της 5ης Μαρτίου 2009, C-222/07, *UTECA*, Συλλογή 2009, σ. I-1407, σκέψη 37).

Επί του πρώτου, του δεύτερου και του τρίτου ερωτήματος

- ³¹ Με το πρώτο έως το τρίτο ερώτημά του, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί στην ουσία να διευκρινιστεί αν το άρθρο 12 ΕΚ αποκλείει ρύθμιση κράτους μέλους, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία, για την οργάνωση πτήσεων με αερόστατο εντός αυτού του κράτους μέλους και με την απειλή διοικητικών κυρώσεων σε περίπτωση μη τηρήσεως της ρυθμίσεως αυτής,
- απαιτεί από πρόσωπο, το οποίο κατοικεί ή είναι εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος και διαθέτει σε αυτό το δεύτερο κράτος μέλος άδεια οργάνωσης εμπορικών πτήσεων με αερόστατο, να έχει κατοικία ή έδρα στο πρώτο κράτος μέλος και
 - επιβάλλει στο ίδιο πρόσωπο υποχρέωση αποκτήσεως νέας άδειας χωρίς να λαμβάνεται δεόντως υπόψη το γεγονός ότι οι προϋποθέσεις αδειοδοτήσεως είναι στην ουσία ίδιες με εκείνες βάσει των οποίων του έχει ήδη χορηγηθεί άδεια στο δεύτερο κράτος μέλος.

- 32 Εν προκειμένω, αποτελεί πάγια νομολογία ότι οι κανόνες περί ίσης μεταχειρίσεως των ημεδαπών και των μη ημεδαπών απαγορεύουν όχι μόνον τις εμφανείς διακρίσεις λόγω ιθαγενείας, ή λόγω έδρας προκειμένου περί εταιριών, αλλά και όλες τις συγκαλυμμένες μορφές διακρίσεως που, με την εφαρμογή άλλων κριτηρίων διαφοροποίησης, στην πράξη καταλήγουν στο ίδιο αποτέλεσμα (απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 2009, C-115/08, *CEZ*, Συλλογή 2009, σ. I-10265, σκέψη 92 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 33 Πρώτον, εφόσον ρύθμιση κράτους μέλους, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, επιβάλλει να υπάρχει κατοικία ή έδρα στο ίδιο κράτος μέλος για να καταστεί δυνατό να οργανωθούν εκεί εμπορικές πτήσεις με αερόστατο, η ρύθμιση αυτή εισάγει ένα κριτήριο διαφοροποίησης το οποίο στηρίζεται, για τα φυσικά πρόσωπα, στον τόπο της κατοικίας τους και, για τις εταιρίες, στον τόπο της έδρας τους.
- 34 Αφενός, όσον αφορά το κριτήριο διαφοροποίησης που στηρίζεται στην κατοικία, το κριτήριο αυτό στην πράξη καταλήγει στο ίδιο αποτέλεσμα με τις διακρίσεις λόγω ιθαγενείας, εφόσον δημιουργεί τον κίνδυνο να αποβεί εις βάρος κυρίως των υπηκόων άλλων κρατών μελών, στο μέτρο που οι μη κάτοικοι ημεδαπής είναι το συνηθέστερο αλλοδαποί (βλ., μεταξύ άλλων, στο ίδιο πνεύμα, αποφάσεις της 29ης Απριλίου 1999, *Ciola*, C-224/97, Συλλογή 1999, σ. I-2517, σκέψη 14· της 16ης Ιανουαρίου 2003, C-388/01, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 2003, σ. I-721, σκέψη 14, και της 15ης Μαρτίου 2005, C-209/03, *Bidar*, Συλλογή 2005, σ. I-2119, σκέψη 53).
- 35 Μια τέτοια διαφορετική μεταχείριση δύναται να δικαιολογηθεί μόνον αν στηρίζεται σε αντικειμενικές σκέψεις, ανεξάρτητες από την ιθαγένεια των σχετικών προσώπων και αναλογικές με τον σκοπό που θεμιτά επιδιώκεται από το εθνικό δίκαιο (προαναφερθείσα απόφαση *Bidar*, σκέψη 54 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

- 36 Παρά ταύτα, από τη δικογραφία που υποβλήθηκε στο Δικαστήριο δεν προκύπτει ότι συντρέχει τέτοιος δικαιολογητικός λόγος όταν πρόκειται για ρύθμιση όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη.
- 37 Αφετέρου, όσον αφορά το κριτήριο διαφοροποιήσεως που στηρίζεται στον τόπο της έδρας, το κριτήριο αυτό, κατ' αρχήν, δημιουργεί διακρίσεις λόγω ιθαγενείας, όπως προκύπτει από τη νομολογία που παρατέθηκε στη σκέψη 32 της παρούσας αποφάσεως.
- 38 Δεύτερον, ρύθμιση κράτους μέλους, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, επιβάλλει σε πρόσωπο, το οποίο κατοικεί ή είναι εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος και διαθέτει σε αυτό το δεύτερο κράτος μέλος άδεια για την οργάνωση εμπορικών πτήσεων με αερόστατο, υποχρέωση αποκτήσεως νέας άδειας στο πρώτο κράτος μέλος, χωρίς να λαμβάνεται δεόντως υπόψη το γεγονός ότι οι προϋποθέσεις αδειοδότησεως είναι στην ουσία ίδιες με εκείνες βάσει των οποίων του έχει ήδη χορηγηθεί άδεια στο δεύτερο κράτος μέλος. Κατ' αυτόν τον τρόπο, μια τέτοια ρύθμιση εισάγει κριτήριο διαφοροποιήσεως το οποίο στην πράξη καταλήγει στο ίδιο αποτέλεσμα με κριτήριο στηριζόμενο στην ιθαγένεια.
- 39 Συγκεκριμένα, αρνούμενη να λάβει υπόψη την άδεια που χορηγήθηκε εντός του δεύτερου κράτους μέλους, μια τέτοια ρύθμιση επιβάλλει στο περί ου πρόκειται πρόσωπο, αν αυτό θέλει να οργανώσει εμπορικές πτήσεις με αερόστατο στο έδαφος του πρώτου κράτους μέλους, την υποχρέωση να προβεί για δεύτερη φορά σε όλα τα αναγκαία διαβήματα για τη λήψη άδειας. Πάντως, στην πράξη, η υποχρέωση που επιβάλλεται από το κράτος αυτό αφορά κυρίως υπηκόους άλλων κρατών μελών ή εταιρίες που εδρεύουν σε άλλα κράτη μέλη.
- 40 Η Αυστριακή Κυβέρνηση διατείνεται ότι η υποχρέωση λήψεως άδειας χορηγηθείσας από τις αυστριακές αρχές δικαιολογείται από λόγους προστασίας της ζωής και της

υγείας των μεταφερομένων προσώπων και από λόγους ασφάλειας της αεροπλοΐας. Επιπλέον, αμφισβητεί τη διαπίστωση του αιτούντος δικαστηρίου ότι, αφενός, οι προϋποθέσεις χορηγήσεως της άδειας που χορηγήθηκε στον M. Neukirchinger στη Γερμανία και, αφετέρου, εκείνες που απαιτούνται στην Αυστρία είναι στην ουσία ίδιες.

⁴¹ Όσον αφορά την εν λόγω αμφισβήτηση, πρέπει να υπομνησθεί ότι το Δικαστήριο οφείλει να λαμβάνει υπόψη, στο σύστημα της κατανομής των αρμοδιοτήτων μεταξύ του Δικαστηρίου και των εθνικών δικαστηρίων, το πραγματικό και κανονιστικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το προδικαστικό ζήτημα, όπως το πλαίσιο αυτό ορίζεται από την απόφαση περί παραπομπής (αποφάσεις της 25ης Οκτωβρίου 2001, C-475/99, *Ambulanz Glöckner*, Συλλογή 2001, σ. I-8089, σκέψη 10, και της 13ης Νοεμβρίου 2003, C-153/02, *Neri*, Συλλογή 2003, σ. I-13555, σκέψη 35). Κατά συνέπεια, δεν είναι έργο του Δικαστηρίου να αποφανθεί επί μιας εκτιμήσεως όπως εκείνη στην οποία το αιτούν δικαστήριο προέβη σχετικά με την ομοιότητα μεταξύ της ρυθμίσεως των δύο περί ων πρόκειται κρατών μελών ως προς τις προϋποθέσεις χορηγήσεως των επίμαχων στην κύρια δίκη αδειών.

⁴² Όσο για την προστασία των συμφερόντων στα οποία αναφέρεται η Αυστριακή Κυβέρνηση, τα συμφέροντα αυτά συνιστούν αναντίρρητα θεμιτούς σκοπούς. Παρά ταύτα, το γεγονός ότι κράτος μέλος επιβάλλει σε πρόσωπο όπως ο M. Neukirchinger υποχρέωση αποκτήσεως νέας άδειας, χωρίς να λαμβάνεται δεόντως υπόψη το γεγονός ότι οι προϋποθέσεις αδειοδοτήσεως είναι στην ουσία ίδιες με εκείνες βάσει των οποίων του έχει ήδη χορηγηθεί άδεια σε άλλο κράτος μέλος, δεν είναι, όπως ορθώς παρατηρούν η Πολωνική Κυβέρνηση και η Επιτροπή, αναλογικό με τους θεμιτούς σκοπούς που επιδιώκονται. Συγκεκριμένα, εφόσον στην ουσία είναι ίδιες οι προϋποθέσεις χορηγήσεως, εντός των δύο κρατών μελών, των επίμαχων στην κύρια δίκη αδειών μεταφοράς, πρέπει να θεωρηθεί ότι τα συμφέροντα στα οποία αναφέρεται η Αυστριακή Κυβέρνηση έχουν ήδη ληφθεί υπόψη κατά τη χορήγηση της πρώτης άδειας εντός της Γερμανίας.

- 43 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι ρύθμιση όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη εισάγει, στην πραγματικότητα, διακρίσεις λόγω ιθαγενείας, επιτεινόμενες από τις διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση μη τηρήσεως της ρυθμίσεως αυτής.
- 44 Κατά συνέπεια, στα ερωτήματα που τέθηκαν πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 12 ΕΚ αποκλείει ρύθμιση κράτους μέλους, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία, για την οργάνωση πτήσεων με αερόστατο εντός αυτού του κράτους μέλους και με την απειλή διοικητικών κυρώσεων σε περίπτωση μη τηρήσεως της ρυθμίσεως αυτής,
- απαιτεί από πρόσωπο, το οποίο κατοικεί ή είναι εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος και διαθέτει σε αυτό το δεύτερο κράτος μέλος άδεια οργάνωσης εμπορικών πτήσεων με αερόστατο, να έχει κατοικία ή έδρα στο πρώτο κράτος μέλος και
 - επιβάλλει στο ίδιο πρόσωπο υποχρέωση αποκτήσεως νέας άδειας χωρίς να λαμβάνεται δεόντως υπόψη το γεγονός ότι οι προϋποθέσεις αδειοδοτήσεως είναι στην ουσία ίδιες με εκείνες βάσει των οποίων του έχει ήδη χορηγηθεί άδεια στο δεύτερο κράτος μέλος.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 45 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τμήμα μείζονος συνθέσεως) αποφαινεται:

Το άρθρο 12 ΕΚ αποκλείει ρύθμιση κράτους μέλους, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία, για την οργάνωση πτήσεων με αερόστατο εντός αυτού του κράτους μέλους και με την απειλή διοικητικών κυρώσεων σε περίπτωση μη τηρήσεως της ρυθμίσεως αυτής,

- απαιτεί από πρόσωπο, το οποίο κατοικεί ή είναι εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος και διαθέτει σε αυτό το δεύτερο κράτος μέλος άδεια οργάνωσης εμπορικών πτήσεων με αερόστατο, να έχει κατοικία ή έδρα στο πρώτο κράτος μέλος και
- επιβάλλει στο ίδιο πρόσωπο υποχρέωση αποκτήσεως νέας άδειας χωρίς να λαμβάνεται δεόντως υπόψη το γεγονός ότι οι προϋποθέσεις αδειοδότησεως είναι στην ουσία ίδιες με εκείνες βάσει των οποίων του έχει ήδη χορηγηθεί άδεια στο δεύτερο κράτος μέλος.

(υπογραφές)