

WYROK TRYBUNAŁU (wielka izba)

z dnia 25 stycznia 2011 r.\*

W sprawie C-382/08

mającej za przedmiot wnioski o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich (Austria) postanowieniem z dnia 19 sierpnia 2008 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 25 sierpnia 2008 r., w postępowaniu:

**Michael Neukirchinger**

przeciwko

**Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen,**

TRYBUNAŁ (wielka izba),

w składzie: V. Skouris, prezes, A. Tizzano, J.N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J.C. Bonichot, D. Šváby, prezesi izb, A. Rosas, U. Lõhmus, E. Levits, L. Bay Larsen (sprawozdawca) i M. Berger, sędziowie,

\* Język postępowania: niemiecki.

rzecznik generalny: P. Mengozzi,  
sekretarz: B. Fülöp, administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 15 czerwca 2010 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu M. Neukirchingera przez niego samego,
- w imieniu rządu austriackiego przez C. Pesendorfer i G. Eberharda, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu polskiego przez M. Dowgielewicza i M. Szpunara, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez E. Traversę oraz B.R. Killmanna, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Urzędu Nadzoru EFTA przez X. Lewisa, działającego w charakterze pełnomocnika,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 7 września 2010 r.,

wydaje następujący

## Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 49 WE i nast.
  
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu między M. Neukirchingerem a Bezirks-hauptmannschaft Grieskirchen (starostwem powiatowym Grieskirchen), w przedmiocie decyzji, w drodze której organ ten nałożył na skarżącego w postępowaniu przed sądem krajowym grzywnę administracyjną z tytułu naruszenia przepisów regulujących organizację lotów balonem.

## Ramy prawne

### *Uregulowania Unii*

- 3 Trzy pierwsze motywy rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz.U. L 240, s. 1) stwierdzają:

„ważne jest ustanowienie polityki w zakresie transportu lotniczego dla rynku wewnętrznego w okresie upływającym dnia 31 grudnia 1992 r. zgodnie z art. 8A traktatu;

rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w ramach którego zapewniony jest swobodny przepływ towarów, osób, usług oraz kapitału;

stosowanie zasady swobody świadczenia usług w sektorze transportu lotniczego musi uwzględniać właściwości tego sektora”.

4 Zgodnie z art. 1 rozporządzenia nr 2407/92:

„1. Niniejsze rozporządzenie dotyczy wymagań w zakresie przyznawania i utrzymywania licencji na prowadzenie działalności przez państwa członkowskie wobec przewoźników lotniczych posiadających miejsce prowadzenia działalności we Wspólnocie.

2. Przewóz lotniczy pasażerów, poczty i/lub ładunku, samolotem [statkiem powietrznym] bez napędu silnikowego i/lub samolotem [statkiem powietrznym] o napędzie silnikowym ultralekkim, jak również lokalne loty nieobjęte przewozu między różnymi lotniskami nie podlegają niniejszemu rozporządzeniu. W odniesieniu do takich działalności stosuje się ustawodawstwo krajowe dotyczące przyznawania licencji na prowadzenie działalności, jeżeli takie istnieje, oraz prawo wspólnotowe i prawo krajowe dotyczące świadectwa przewoźnika lotniczego (świadectwo AOC)”.

5 Rozporządzenie nr 2407/92 zostało uchylone rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (wersja przekształcona)

(Dz.U. L 293, s. 3). Zgodnie z art. 28 tego rozporządzenia, zatytułowanym „Wejście w życie”, weszło ono w życie następnego dnia po publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, co miało miejsce dnia 31 października 2008 r.

### *Uregulowania krajowe*

- 6 Luftfahrtgesetz (ustawa z dnia 2 grudnia 1957 r. prawo lotnicze, BGBl. 253/1957), zmieniona ustawą ogłoszoną dnia 16 czerwca 2008 r. (BGBl. I, 83/2008) (zwana dalej „LFG”), przewiduje w § 11 ust. 1:

„Statkami powietrznymi są urządzenia przeznaczone do transportu osób lub rzeczy w atmosferze, bez połączenia mechanicznego z ziemią, zarówno cięższe od powietrza (np. samoloty, szybowce, parolotnie i lotnie, skrzydłowce, śmigłowce, wiatrakowce i spadochrony) lub lżejsze od powietrza (np. sterowce i balony wolne)”.

- 7 Paragraf 102 ust. 1 LFG stanowi:

„Przedsiębiorstwa, które zamierzają, za pomocą statku powietrznego bez napędu silnikowego lub z silnikiem ultralekkim, przewozić w handlowym transporcie lotniczym pasażerów, pocztę lub towary, albo wykonywać jedynie loty okrężne bez przewozu między różnymi lotniskami, są zobowiązane wystąpić do federalnego ministra transportu, rozwoju i technologii lub do organu właściwego na podstawie upoważnienia,

o którym mowa w § 140b, o wydanie licencji przewidzianej w § 104 i nast., a także licencji na prowadzenie działalności przewidzianej w § 108”.

8 Paragraf 104 LFG przewiduje:

„1. We wniosku o wydanie licencji na wykonywanie przewozów należy uprawdopodobnić w wystarczającym stopniu posiadanie środków finansowych na założenie i prowadzenie przedsiębiorstwa.

2. We wniosku należy wskazać ponadto:

a) imię i nazwisko (nazwę), miejsce zamieszkania (siedziby) i miejsce faktycznego wykonywania działalności,

b) nazwiska, miejsce zamieszkania i obywatelstwo osób uprawnionych do reprezentowania przedsiębiorstwa,

c) planowane rodzaje działalności, np. loty okrężne,

d) [...]

e) planowany sektor przestrzeni powietrznej, to jest terytorium, na którym przedsiębiorstwo będzie prowadzić działalność,

f) planowaną liczbę i rodzaj statków powietrznych,

g) planowaną formę przedsiębiorstwa.

[...].”

9 Paragraf 106 LFG stanowi:

„1. Licencję na wykonywanie przewozów wydaje się pod następującymi warunkami:

a) wnioskodawca ma obywatelstwo państwa-strony porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym [z dnia 2 maja 1992 r. (Dz.U. 1994, L 1, s. 1)], zamieszkuje na terytorium Austrii, cechuje się wystarczającą wiarygodnością i kompetencjami,

b) zapewnione jest bezpieczeństwo działalności oraz udowodniona została zdolność finansowa przedsiębiorstwa oraz

c) zawarto umowy ubezpieczenia, o którym mowa w art. 164 rozporządzenia (WE) nr 785/2004.

2. Jeśli przedsiębiorca nie jest osobą fizyczną, przedsiębiorstwo musi mieć siedzibę na terytorium Austrii, a większość udziałów muszą posiadać podmioty pochodzące z państw-stron porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym”.

10 Zgodnie z § 108 LFG:

„1. Prowadzenie przedsiębiorstwa transportu lotniczego dozwolone jest jedynie na podstawie licencji wydanej na wniosek posiadacza licencji na wykonywanie przewozów przez federalnego ministra transportu, rozwoju i technologii lub organu właściwego na podstawie upoważnienia, o którym mowa w § 140b (licencja na prowadzenie działalności).

2. Licencję na prowadzenie działalności wydaje się po spełnieniu warunków określonych w licencji na wykonywanie przewozów i pod warunkiem zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Licencję wydaje się na piśmie, pod rygorem nieważności”.

11 Zgodnie z § 169 ust. 1 akapit czwarty LFG wykonywanie handlowych przewozów pasażerskich bez licencji przewidzianych w § 102 tej ustawy zagrożone jest grzywną w wysokości od 3 630 EUR.

### **Postępowanie przed sądem krajowym i pytania prejudycjalne**

12 Z postanowienia odsyłającego wynika, że decyzją administracyjną o charakterze karnym z dnia 22 stycznia 2008 r. Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen nałożyło na M. Neukirchingera grzywnę w wysokości 3 630 EUR, z zamianą, w razie niemożności pobrania, na 181 dni aresztu.



- 13 Zainteresowanemu zarzucono wykonanie w dniu 19 czerwca 2007 r. handlowego przewozu lotniczego pasażerów balonem na ogrzane powietrze, ze startem z łąki w miejscu zwanym Wies, w Kallham, w landzie Oberösterreich, bez licencji na wykonywanie przewozów ani licencji na prowadzenie działalności, a więc z naruszeniem § 104 i nast. LFG, a także 108 LFG.
- 14 M. Neukirchinger, który posiada licencję na prowadzenie działalności w zakresie handlowego transportu lotniczego pasażerów i towarów balonem wydaną w Niemczech, wniósł skargę do sądu na tę decyzję, podnosząc w szczególności, że swobody jednolitego rynku pozwalają przedsiębiorcy działającemu w sektorze transportu lotniczego, mającemu licencję niemiecką, prowadzić tę samą działalność na terytorium Austrii.
- 15 Ponieważ M. Neukirchinger udał się tymczasowo do innego państwa członkowskiego w związku ze świadczeniem usługi, zdaniem sądu krajowego okoliczności faktyczne sprawy mieszczą się prawdopodobnie w zakresie zastosowania swobody świadczenia usług.
- 16 Sąd krajowy zwraca ponadto uwagę, że M. Neukirchinger otrzymał, wydane przez Landeshauptmanna landu Oberösterreich, działającego w charakterze organu do spraw transportu lotniczego właściwego w pierwszej instancji dla działalności będącej przedmiotem sprawy, ogólne pozwolenie na wykonywanie lotów, przewidziane w § 9 LFG, ważne na rok 2008 na całym terytorium tego landu. Wydanie takiego pozwolenia wymaga, między innymi, uznania przez ten organ ważności licencji, którą M. Neukirchinger otrzymał w Niemczech.

- 17 Uznawszy, że rozstrzygnięcie zawisłego przed nim sporu wymaga interpretacji art. 49 i nast. WE, Unabhängiger Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- „1) Czy art. 49 [WE] i nast. [...] należy interpretować w ten sposób, że sprzeczna jest z nimi norma krajowa, która w odniesieniu do osoby mającej siedzibę lub miejsce zamieszkania w innym państwie członkowskim, a mianowicie w Niemczech, i dysponującej wydaną zgodnie z jego prawem licencją na wykonywanie handlowych lotów balonem, dla organizacji lotów balonem w Austrii wymaga siedziby lub miejsca zamieszkania w tym państwie (§ 106 [LFG])?
- 2) Czy art. 49 [WE] i nast. [...] należy interpretować w ten sposób, że sprzeczna jest z nimi norma krajowa, zgodnie z którą mający siedzibę lub miejsce zamieszkania w innym państwie członkowskim posiadacz wydanej zgodnie z jego prawem licencji na wykonywanie handlowych lotów balonem, w celu wykonywania lotów balonem w innym państwie członkowskim musi uzyskać kolejną licencję, której wymogi zasadniczo są takie same jak wymogi licencji wydanej mu już w państwie pochodzenia, ale z dodatkowym warunkiem posiadania przez wnioskodawcę siedziby lub miejsca zamieszkania w państwie organizacji lotów, to jest, w niniejszej sprawie w Austrii?
- 3) Czy przepisy § 102 w związku z §§ 104 i 106 [LFG] są sprzeczne z art. 49 [WE], jeżeli posiadacz licencji mający miejsce zamieszkania lub siedzibę w Niemczech z tytułu posługiwania się swoją licencją w Austrii pociągany jest do odpowiedzialności karnoadministracyjnej i w ten sposób zakazuje się mu dostępu do rynku, uwzględniając przy tym okoliczność, że zgodnie z § 106 ust. 1 [LFG] takiej licencji oraz licencji na prowadzenie działalności nie można uzyskać bez założenia

odrębnej siedziby lub rejestracji miejsca zamieszkania i bez zarejestrowania w Austrii, zarejestrowanego uprzednio w Niemczech, balonu na ogrzane powietrze?”

- 18 Postanowieniem z dnia 21 kwietnia 2010 r. procedura ustna została otwarta na nowo, a podmioty wskazane w art. 23 statutu Trybunału Sprawiedliwości zostały wezwane do wypowiedzenia się w kwestii, który – w świetle art. 51 ust. 1 WE – przepis prawa pierwotnego lub prawa wtórnego Unii mógłby ewentualnie mieć zastosowanie do swobody świadczenia usługi polegającej na handlowym przewozie powietrznym pasażerów balonem na ogrzane powietrze.

### **W przedmiocie pytań prejudycjalnych**

#### *Uwagi wstępne*

- 19 Jak zauważa rzecznik generalny w pkt 25–30 opinii, usługa tego rodzaju, jak w sprawie przed sądem krajowym należy do dziedziny transportu, a konkretnie transportu lotniczego, o którym mowa w art. 80 ust. 2 WE.
- 20 W braku odmiennej wskazówki w traktacie należy bowiem uznać, że pojęcie transportu lotniczego w rozumieniu wspomnianego postanowienia obejmuje także ten rodzaj transportu, który sąd krajowy określa jako handlowy przewóz lotniczy pasażerów balonem na ogrzane powietrze. Ostatecznie, jak podkreśla rzecznik generalny w pkt 26 opinii, Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzona w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., również obejmuje swoim zakresem zastosowania balony na ogrzane powietrze.

- 21 O ile zgodnie z art. 80 ust. 2 WE transport morski i lotniczy są – do czasu odmienną decyzji ustawodawcy wspólnotowego – wyłączone z zakresu przepisów tytułu V trzeciej części traktatu WE, dotyczących wspólnej polityki transportowej, o tyle podlegają one, podobnie jak pozostałe rodzaje transportu, zasadom ogólnym traktatu (wyroki: z dnia 4 kwietnia 1974 r. w sprawie 167/73 Komisja przeciwko Francji, Rec. s. 359, pkt 32; a także z dnia 30 kwietnia 1986 r. w sprawach połączonych od 209/84 do 213/84 Asjes i in., Rec. s. 1425, pkt 45).
- 22 Jednakże, w odniesieniu do swobody świadczenia usług, zgodnie z art. 51 ust. 1 WE art. 49 WE nie znajduje wprost zastosowania do transportu lotniczego (zob. podobnie wyroki: z dnia 13 grudnia 1989 r. w sprawie C-49/89 Corsica Ferries (France), Rec. s. 4441, pkt 10 i przytoczone tam orzecznictwo; a także z dnia 5 listopada 2002 r. w sprawie C-467/98 Komisja przeciwko Danii, zwanym „wyrokiem w sprawie otwartego nieba”, Rec. s. I-9519, pkt 123).
- 23 W odniesieniu do handlowego przewozu lotniczego pasażerów balonem na ogrzane powietrze, jak w sprawie przed sądem krajowym, należy wskazać, że ustawodawca wspólnotowy wydał na podstawie art. 80 ust. 2 WE szereg aktów, które mogą, jak zauważa Komisja Europejska, dotyczyć tej formy transportu lotniczego. Chodzi tutaj, w czasie gdy miały miejsce okoliczności faktyczne sprawy przed sądem krajowym, o rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (Dz.U. L 240, s. 1) oraz o rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 373, s. 4), zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1900/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. (Dz.U. L 377, s. 176).
- 24 Jeśli chodzi konkretnie o licencje wydawane przewoźnikom lotniczym, wykonanie art. 84 ust. 2 traktatu EWG (następnie art. 84 ust. 2 traktatu WE, następnie, po zmianie, art. 80 ust. 2 WE) nastąpiło w drodze rozporządzenia nr 2407/92, obowiązującego w czasie, gdy miały miejsce okoliczności faktyczne sprawy przed sądem krajowym.

- 25 Wprowadzie na podstawie art. 1 ust. 2 rozporządzenia nr 2407/92 Rada wyłączyła z jego zakresu zastosowania licencje wydawane przewoźnikom lotniczym, w przypadku gdy, między innymi, przewóz pasażerów dokonywany jest statkiem powietrznym bez napędu silnikowego, a więc również balonem na ogrzane powietrze. Rada wprost wskazała we wspomnianym przepisie, że tego rodzaju przewozy podlegają wyłącznie ustawodawstwu krajowemu w odniesieniu do licencji na prowadzenie działalności oraz ustawodawstwu krajowemu i Unii Europejskiej w odniesieniu do świadectwa przewoźnika lotniczego.
- 26 Jednakże, jak wynika z dwóch pierwszych motywów rozporządzenia nr 2407/92, celem, jaki Rada zamierzała osiągnąć, wydając to rozporządzenie, było ustanowienie polityki w zakresie transportu lotniczego w okresie upływającym dnia 31 grudnia 1992 r., aby stopniowo wprowadzać rynek wewnętrzny, obejmujący przestrzeń bez granic wewnętrznych, w ramach którego zapewniony jest swobodny przepływ towarów, osób, usług oraz kapitału. Obowiązek ustanowienia przez Wspólnotę, do tego dnia, rynku wewnętrznego w dziedzinie transportu został wprowadzony w art. 8A traktatu EWG (następnie art. 7A traktatu WE, następnie, po zmianie, art. 14 WE).
- 27 Tego rodzaju szeroko zakrojony cel obejmuje zaś co do zasady handlowy przewóz lotniczy pasażerów balonem na ogrzane powietrze, jak w sprawie przed sądem krajowym.
- 28 Stąd, o ile wyłączenie zawarte w art. 1 ust. 2 rozporządzenia nr 2407/92 tłumaczy się w sposób oczywisty szczególnymi właściwościami transportu lotniczego, które nie uzasadniają objęcia handlowego przewozu lotniczego pasażerów balonem na ogrzane powietrze, jak w sprawie przed sądem krajowym, przepisami przewidzianymi w tym rozporządzeniu, o tyle nie wynika z tego, by w drodze tego wyłączenia ustawodawca wspólnotowy zamierzał całkowicie wyjąć tego rodzaju transport z zakresu zastosowania traktatu.

- 29 Z powyższych rozważań wynika, że handlowy przewóz lotniczy pasażerów balonem na ogrzane powietrze, jak w sprawie przed sądem krajowym, mieści się w zakresie zastosowania traktatu WE i podlega w związku z tym jego zasadom ogólnym, jak art. 12 WE.
- 30 Zatem udzielenie sądowi krajowemu użytecznej odpowiedzi wymaga dokonania analizy postawionych pytań pod kątem art. 12 WE, który ustanawia generalną zasadę niedyskryminacji ze względu na przynależność państwową (zob. w szczególności wyroki: z dnia 11 stycznia 2007 r. w sprawie C-40/05 Lyyski, Zb.Orz. s. I-99, pkt 33; z dnia 5 marca 2009 r. w sprawie C-222/07 UTECA, Zb.Orz. s. I-1407, pkt 37).

*W przedmiocie pytań od pierwszego do trzeciego*

- 31 Poprzez pytania od pierwszego do trzeciego, które należy rozpatrywać łącznie, sąd krajowy zmierza w istocie do ustalenia, czy art. 12 WE stoi na przeszkodzie stosowaniu przepisów państwa członkowskiego, tego rodzaju jak w sprawie przed sądem krajowym, które, przy organizacji lotów balonem na terytorium tego państwa, pod groźbą kary administracyjnej w razie ich naruszenia:
- od podmiotu mającego miejsce zamieszkania lub siedzibę w innym państwie członkowskim i posiadającego w tym państwie licencję na organizację handlowych lotów balonem wymagają miejsca zamieszkania lub siedziby w przyjmującym państwie członkowskim oraz
  - zobowiązują ten podmiot do uzyskania nowej licencji, bez uwzględnienia w należyty sposób, że warunki uzyskania takiej licencji są co do zasady takie same, jak warunki otrzymania licencji wydanej już w innym państwie członkowskim.

- 32 W tej kwestii z utrwalonego orzecznictwa wynika, że zasady dotyczące równego traktowania swoich obywateli i obcokrajowców zakazują nie tylko jawnej dyskryminacji opartej na przynależności państwowej lub na kryterium siedziby w przypadku osób prawnych, lecz również wszelkich ukrytych form dyskryminacji, które – poprzez zastosowanie innych kryteriów rozróżnienia – prowadzą faktycznie do tego samego skutku (wyrok z dnia 27 października 2009 r. w sprawie C-115/08 *ČEZ*, Zb.Orz s. I-10265, pkt 92 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 33 Po pierwsze, ustawodawstwo państwa członkowskiego, jak w sprawie przed sądem krajowym, które uzależnia możliwość organizowania handlowych lotów balonem od wymogu posiadania miejsca zamieszkania lub siedziby w tym państwie członkowskim, wprowadza kryterium rozróżnienia oparte na miejscu zamieszkania, w przypadku osób fizycznych, lub siedzibie, w przypadku osób prawnych.
- 34 Jeśli chodzi o kryterium rozróżnienia oparte na miejscu zamieszkania, prowadzi ono w istocie do tych samych skutków co dyskryminacja oparta na kryterium obywatelstwa, jako że działa przede wszystkim na niekorzyść obywateli innych państw członkowskich, gdyż to najczęściej cudzoziemcy nie mają miejsca zamieszkania w państwie przyjmującym (zob. podobnie, w szczególności, wyroki: z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie C-224/97 *Ciola*, Rec. s. I-2517, pkt 14; z dnia 16 stycznia 2003 r. w sprawie C-388/01 *Komisja przeciwko Włochom*, Rec. s. I-721, pkt 14; z dnia 15 marca 2005 r. w sprawie C-209/03 *Bidar*, Zb.Orz. s. I-2119, pkt 53).
- 35 Zróżnicowane traktowanie może być uzasadnione jedynie w przypadku, gdy opiera się na obiektywnie uzasadnionych przesłankach niezależnych od przynależności państwowej zainteresowanych oraz jest proporcjonalne do uzasadnionego celu realizowanego przez prawo krajowe (ww. wyrok w sprawie *Bidar*, pkt 54 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 36 Z akt sprawy przekazanych Trybunałowi nie wynika zaś, by w odniesieniu do uregulowań tego rodzaju jak w sprawie przed sądem krajowym istniało takie uzasadnienie.
- 37 Natomiast kryterium rozróżnienia oparte na siedzibie osoby prawnej stanowi co do zasady dyskryminację opartą na przynależności państwowej, co wynika z orzecznictwa przytoczonego w pkt 32 niniejszego wyroku.
- 38 Po drugie, uregulowanie tego rodzaju jak w sprawie przed sądem krajowym zobowiązuje podmiot mający miejsce zamieszkania lub siedzibę w innym państwie członkowskim i posiadający w tym państwie licencję na organizację handlowych lotów balonem do uzyskania nowej licencji, bez uwzględnienia w należyty sposób, że warunki uzyskania takiej licencji są co do zasady takie same, jak warunki otrzymania licencji wydanej już w innym państwie członkowskim. W ten sposób uregulowanie to wprowadza kryterium rozróżnienia, które prowadzi w istocie do takiego samego skutku jak kryterium oparte na przynależności państwowej.
- 39 Odmawiając uwzględnienia licencji wydanej w innym państwie członkowskim uregulowanie to zobowiązuje bowiem zainteresowanego do ponownego dokonania wszystkich czynności niezbędnych w celu uzyskania licencji, jeżeli zamierza on organizować loty balonem w przyjmującym państwie członkowskim. Zobowiązanie takie zaś w rzeczywistości dotyczy przede wszystkim obywateli innych państw członkowskich lub osób prawnych mających siedzibę w innych państwach członkowskich.
- 40 Rząd austriacki twierdzi, że obowiązek uzyskania licencji wydanej przez władze austriackie jest uzasadniony koniecznością ochrony życia i zdrowia pasażerów oraz



bezpieczeństwa transportu lotniczego. Ponadto kwestionuje on ustalenie sądu krajowego, zgodnie z którym warunki wydania licencji, jaką M. Neukirchinger uzyskał w Niemczech, są w istocie takie same, jak wymagania stosowane w Austrii.

- 41 W odniesieniu do tego twierdzenia należy przypomnieć, że do Trybunału nie należy orzekanie w przedmiocie wykładni przepisów krajowych, lecz musi on uwzględnić, w ramach podziału kompetencji między sądami Unii Europejskiej a sądami krajowymi, kontekst faktyczny i normatywny, w który wpisuje się pytanie prejudycjalne, określony w postanowieniu odsyłającym (zob. wyroki: z dnia 25 października 2001 r. w sprawie C-475/99 *Ambulanz Glöckner*, Rec. s. I-8089, pkt 10; z dnia 13 listopada 2003 r. w sprawie C-153/02 *Neri*, Rec. s. I-13555, pkt 35). Nie jest więc zadaniem Trybunału rozstrzygnięcie kwestii słuszności oceny tego rodzaju, jak dokonana przez sąd krajowy w odniesieniu do podobieństwa uregulowań obu zainteresowanych państw członkowskich w zakresie warunków wydawania licencji będących przedmiotem sprawy przed sądem krajowym.
- 42 Jeśli chodzi o ochronę interesów, na które powołuje się rząd austriacki, stanowią one niezaprzeczalnie uzasadnione względy. Jednakże działanie państwa członkowskiego polegające na zobowiązaniu podmiotu będącego w takiej sytuacji jak M. Neukirchinger do uzyskania nowej licencji, bez uwzględnienia w należyty sposób, że warunki uzyskania takiej licencji są co do zasady takie same, jak warunki otrzymania licencji wydanej mu już w innym państwie członkowskim, nie jest, jak słusznie zauważają rząd polski oraz Komisja, proporcjonalne do tych uzasadnionych celów. Ponieważ bowiem warunki wydania licencji transportowych będących przedmiotem sprawy przed sądem krajowym są w obu państwach członkowskich takie same, należy uznać, iż interesy, na które powołuje się rząd austriacki, zostały już wzięte pod uwagę przy wydawaniu pierwszej licencji w Niemczech.

- 43 Jak wynika z powyższego, uregulowanie tego rodzaju, jak w sprawie przed sądem krajowym stanowi w istocie dyskryminację opartą na przynależności państwowej, wzmocnioną karami administracyjnymi nakładanymi w przypadku naruszenia tego uregulowania.
- 44 W związku z tym na postawione pytania trzeba udzielić odpowiedzi, że art. 12 WE stoi na przeszkodzie stosowaniu przepisów państwa członkowskiego, tego rodzaju jak w sprawie przed sądem krajowym, które, przy organizacji lotów balonem na terytorium tego państwa, pod groźbą kary administracyjnej w razie ich naruszenia:
- od podmiotu mającego miejsce zamieszkania lub siedzibę w innym państwie członkowskim i posiadającego w tym państwie licencję na organizację handlowych lotów balonem, wymagają miejsca zamieszkania lub siedziby w przyjmującym państwie członkowskim oraz
  - zobowiązują ten podmiot do uzyskania nowej licencji, bez uwzględnienia w należyty sposób, że warunki uzyskania takiej licencji są co do zasady takie same, jak warunki otrzymania licencji wydanej już w innym państwie członkowskim.

### **W przedmiocie kosztów**

- 45 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (wielka izba) orzeka, co następuje:

**Artykuł 12 WE stoi na przeszkodzie stosowaniu przepisów państwa członkowskiego, tego rodzaju jak w sprawie przed sądem krajowym, które, przy organizacji lotów balonem na terytorium tego państwa, pod groźbą kary administracyjnej w razie ich naruszenia:**

- **od podmiotu mającego miejsce zamieszkania lub siedzibę w innym państwie członkowskim i posiadającego w tym państwie licencję na organizację handlowych lotów balonem, wymagają miejsca zamieszkania lub siedziby w przyjmującym państwie członkowskim oraz**
  
- **zobowiązują ten podmiot do uzyskania nowej licencji, bez uwzględnienia w należyty sposób, że warunki uzyskania takiej licencji są co do zasady takie same, jak warunki otrzymania licencji wydanej już w innym państwie członkowskim.**

Podpisy