



Jurisprudentie

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL

Y. BOT

van 30 april 2013¹

Zaak C-628/11

Strafzaak

tegen

International Jet Management GmbH

[verzoek van het Oberlandesgericht Braunschweig (Duitsland) om een prejudiciële beslissing]

„Verbod van elke discriminatie op grond van nationaliteit — Commerciële vluchten van een derde land naar een lidstaat — Regeling van een lidstaat volgens welke luchtvaartmaatschappijen die niet beschikken over een door deze lidstaat verleende exploitatievergunning voor elke vlucht vanuit een derde land een vergunning moeten verkrijgen”

1. Met de onderhavige prejudiciële verwijzing wordt het Hof gevraagd of artikel 18 VWEU aldus moet worden uitgelegd dat het eraan in de weg staat dat een lidstaat van communautaire luchtvaartmaatschappijen die in het bezit zijn van een in een andere lidstaat overeenkomstig verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap² verleende exploitatievergunning, een vergunning verlangt voor het binnenvliegen van zijn luchtruim om privévluchten op afroep vanuit een derde land naar zijn grondgebied uit te voeren.

2. De belangrijkste moeilijkheid in de zaak die ons hier wordt voorgelegd, betreft de vraag of artikel 18 VWEU toepasselijk is op een situatie als die in het hoofdgeding, gelet op de betrokken materie, namelijk het verrichten van luchtdiensten tussen een derde land en een lidstaat door een communautaire luchtvaartmaatschappij.

3. In de onderhavige conclusie zal ik om te beginnen uiteenzetten waarom ik van mening ben dat deze bepaling zeer zeker op de feiten van het hoofdgeding toepasselijk is.

4. Vervolgens zal ik uiteenzetten waarom de genoemde bepaling volgens mij aldus moet worden uitgelegd dat zij eraan in de weg staat dat een lidstaat van communautaire luchtvaartmaatschappijen die in het bezit zijn van een in een andere lidstaat afgegeven exploitatievergunning, een vergunning verlangt voor het binnenvliegen van zijn luchtruim om privévluchten op afroep vanuit een derde land naar zijn grondgebied uit te voeren.

1 — Oorspronkelijke taal: Frans.

2 — PB L 293, blz. 3.

I – Toepasselijke bepalingen

A – *Recht van de Unie*

1. Verordening (EG) nr. 847/2004

5. Artikel 3 van verordening (EG) nr. 847/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen³ bepaalt dat „[e]en lidstaat [...] geen nieuwe overeenkomst met een derde land aan[gaat] die een vermindering inhoudt van het aantal communautaire luchtvaartmaatschappijen die volgens bestaande overeenkomsten kunnen worden aangewezen om diensten te verstrekken op routes tussen zijn grondgebied en het derde land, noch voor de hele markt van het luchtvervoer tussen beide partijen, noch voor specifieke stedenparen”.

6. Artikel 5 van deze verordening bepaalt:

„Wanneer een lidstaat overeenstemming bereikt over een overeenkomst of wijzigingen in een overeenkomst of de bijlagen daarvan waarbij wordt voorzien in beperkingen van het gebruik van verkeersrechten of van het aantal communautaire luchtvaartmaatschappijen dat kan worden aangewezen als begunstigde van verkeersrechten, zorgt de betrokken lidstaat ervoor dat de verkeersrechten op niet-discriminerende wijze onder de daarvoor in aanmerking komende luchtvaartmaatschappijen van de Gemeenschap worden verdeeld volgens een transparante procedure.”

2. Verordening nr. 1008/2008

7. Punt 10 van de considerans van verordening nr. 1008/2008 luidt:

„Om de interne luchtvaartmarkt te voltooien, moeten de resterende beperkingen die tussen lidstaten gelden, zoals de beperkingen op codesharing op routes naar derde landen of op de prijsstelling voor routes naar derde landen met een tussenstop in een andere lidstaat (vluchten van de zesde vrijheid), worden opgeheven.”

8. Artikel 1, lid 1, van deze verordening bepaalt:

„Deze verordening regelt de afgifte van vergunningen aan communautaire luchtvaartmaatschappijen, het recht van communautaire luchtvaartmaatschappijen om intracommunautaire luchtdiensten te exploiteren en de prijszetting van intracommunautaire luchtdiensten.”

9. Artikel 2 van de genoemde verordening bepaalt:

„In deze verordening wordt verstaan onder:

1. „exploitatievergunning’: een door de bevoegde vergunningverlenende autoriteit aan een onderneming verleende vergunning waarbij haar wordt toegestaan, al naargelang van het in de vergunning vermelde, luchtdiensten te verstrekken;

[...]

3 — PB L 157, blz. 7, met rectificaties in PB L 195, blz. 3, en PB 2007, L 204, blz. 27.

4. „luchtdienst’: een vlucht of een reeks vluchten waarop tegen betaling en/of als chartervlucht passagiers, vracht en/of post worden vervoerd;

[...]

8. „bewijs luchtvaartexploitant’, hierna „AOC’ (air operator’s certificate) te noemen: een aan een onderneming afgegeven certificaat waarin wordt verklaard dat de luchtvaartexploitant beschikt over de beroepsbekwaamheid en organisatie om de veiligheid van de in dat certificaat gespecificeerde activiteiten te garanderen, overeenkomstig de relevante bepalingen van de Gemeenschapswetgeving of, voor zover van toepassing, het nationaal recht;

[...]

10. „luchtvaartmaatschappij’: een onderneming met een geldige exploitatievergunning of een equivalent daarvan;

11. „communautaire luchtvaartmaatschappij’: een luchtvaartmaatschappij met een geldige, door een bevoegde vergunningverlenende autoriteit overeenkomstig hoofdstuk II afgegeven exploitatievergunning;

[...]

13. „intracommunautaire luchtdienst’: een luchtdienst die binnen de Gemeenschap wordt geëxploiteerd;

14. „verkeersrecht’: het recht om een luchtdienst te exploiteren tussen twee communautaire luchthavens;

[...]”

10. Artikel 3, lid 1, van verordening nr. 1008/2008 bepaalt:

„Een in de Gemeenschap gevestigde onderneming mag geen passagiers, post en/of vracht tegen vergoeding en/of als chartervlucht door de lucht vervoeren, tenzij haar de desbetreffende exploitatievergunning is verleend.

Een onderneming die aan de in dit hoofdstuk gestelde eisen voldoet, heeft recht op een exploitatievergunning.”

11. Artikel 4 van deze verordening bepaalt:

„De bevoegde vergunningverlenende autoriteit van een lidstaat verleent een onderneming slechts een exploitatievergunning indien:

- a) haar hoofdvestiging zich in die lidstaat bevindt;
- b) de onderneming houder is van een geldig AOC dat is afgegeven door een nationale autoriteit van de lidstaat waarvan de vergunningverlenende autoriteit bevoegd is voor het verlenen, weigeren, intrekken of opschorten van de exploitatievergunning van de communautaire luchtvaartmaatschappij;

[...]

- d) de exploitatie van luchtdiensten haar hoofdbedrijf vormt, dat alleen wordt uitgeoefend of in combinatie met enige andere commerciële exploitatie van luchtvaartuigen of met de herstelling en het onderhoud van luchtvaartuigen;

[...]"

12. Artikel 15 van verordening nr. 1008/2008, met het opschrift „Het verlenen van intracommunautaire luchtdiensten”, dat is opgenomen in hoofdstuk III, „Toegang tot routes”, bepaalt:

„1. Communautaire luchtvaartmaatschappijen hebben het recht intracommunautaire luchtdiensten te exploiteren.

2. De lidstaten mogen de exploitatie van intracommunautaire luchtdiensten door een communautaire luchtvaartmaatschappij niet afhankelijk stellen van enige vergunning of toelating. De lidstaten eisen van de communautaire luchtvaartmaatschappijen geen documenten of informatie die zij al aan de bevoegde vergunningverlenende autoriteit hebben verstrekt, indien de desbetreffende informatie tijdig kan worden verkregen van de bevoegde vergunningverlenende autoriteit.

[...]

5. Onverminderd de bepalingen van bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten en met inachtneming van de communautaire mededingingsregels die van toepassing zijn op ondernemingen, staat de betrokken lidstaat of staan de betrokken lidstaten communautaire luchtvaartmaatschappijen toe om luchtdiensten te combineren en deel te nemen aan codesharingregelingen met andere luchtvaartmaatschappijen voor luchtdiensten van en naar een luchthaven op hun grondgebied of via een dergelijke luchthaven naar een punt (punten) in derde landen.

Een lidstaat kan in het kader van een bilaterale overeenkomst inzake luchtdiensten met het betrokken derde land, beperkingen opleggen aan codesharingregelingen tussen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen van een derde land, met name indien het betrokken derde land geen vergelijkbare commerciële kansen biedt aan communautaire luchtvaartmaatschappijen die diensten exploiteren vanuit de betrokken lidstaat. De lidstaten zorgen er daarbij voor dat de op grond van zulke overeenkomsten opgelegde beperkingen tussen communautaire luchtvaartmaatschappijen de concurrentie niet vervalsen en niet discriminerend zijn alsmede dat zij niet restrictiever zijn dan nodig is.”

B – *Duits recht*

13. § 2, lid 1, van de luchtverkeerswet (Luftverkehrsgesetz) in de redactie van de bekendmaking van 10 mei 2007 (BGBl. 2007 I, blz. 698; hierna: „LuftVG”) bepaalt dat Duitse luchtvaartuigen slechts mogen vliegen wanneer zij over een desbetreffende vergunning (vliegvergunning) beschikken en, wanneer dat is voorgeschreven, in het Duitse luchtvaartuigregister (register van luchtvaartuigen) zijn ingeschreven. Deze bepaling schrijft overigens voor dat een luchtvaartuig slechts mag vliegen wanneer het type luchtvaartuig officieel is goedgekeurd, wanneer het over het bij besluit betreffende het technisch toezicht op luchtvaartuigen voorgeschreven bewijs van vluchtveiligheid beschikt, wanneer de eigenaar van het luchtvaartuig een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering heeft gesloten en wanneer het luchtvaartuig zodanig is uitgerust dat het de technisch aanvaardbare geluidshinderdrempel niet overschrijdt.

14. Krachtens § 2, lid 7, van deze wet kunnen luchtvaartuigen die binnen het toepassingsgebied van de wet niet zijn geregistreerd en officieel zijn goedgekeurd, er slechts binnenvliegen of er op andere wijze worden binnengebracht om er te vliegen, nadat vergunning daartoe is verkregen. Dat laatste is niet noodzakelijk wanneer in een verdrag tussen het land van herkomst en de Bondsrepubliek Duitsland of een voor beide staten bindende overeenkomst anders is bepaald.

15. Lid 8 van deze § 2 voorziet erin dat de in de leden 6 en 7 bedoelde vergunning kan worden verleend in het algemeen of voor een bijzonder geval; aan de vergunning kunnen voorwaarden worden verbonden en zij kan voor bepaalde tijd worden verleend.

16. Overeenkomstig § 58 LuftVG maakt hij die, opzettelijk dan wel door nalatigheid, zonder de in § 2, lid 7, bedoelde vergunning met een luchtvaartuig het toepassingsgebied van de onderhavige wet binnenvliegt of er op andere wijze een luchtvaartuig binnenbrengt, zich schuldig aan een overtreding. Deze overtreding kan worden bestraft met een geldboete van ten hoogste 10 000 EUR.

17. § 94 van het besluit betreffende exploitatievergunningen voor luchtvaartuigen (Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung) in de redactie van de bekendmaking van 10 juli 2008 (BGBl. 2008 I, blz. 1229; hierna: „LuftVZO”) bepaalt dat de in § 2, lid 7, LuftVG bedoelde vergunning voor het binnenvliegen van het luchtruim van de Bondsrepubliek Duitsland wordt verleend door het Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (het bondsministerie voor Vervoer, Bouw en Stadsontwikkeling) of door een door dat ministerie aangewezen autoriteit.

18. § 95, lid 1, LuftVZO bepaalt dat de vergunningaanvraag de volgende gegevens moet bevatten: de naam en het adres van de eigenaar van het luchtvaartuig, het type luchtvaartuig en de staat waar het is ingeschreven alsmede het registratienummer ervan, de verwachte datum en het tijdstip van aankomst alsook het vermoedelijke tijdstip van de terugvlucht of van de vlucht naar een andere bestemming, de luchthaven van vertrek en van aankomst alsmede de luchthavens op het federale grondgebied waar eventueel tussenlandingen worden uitgevoerd, het aantal passagiers en de aard van de vracht en de hoeveelheid daarvan, het doel van de vlucht, met name in het geval van vervoer van een besloten groep, opgaaf van de plaats waar deze groep zich oorspronkelijk heeft verzameld, en in geval van een chartervlucht de naam, het adres en de dochteronderneming van de ondernemer. De vergunningverlenende autoriteit kan nog andere inlichtingen verlangen. Het Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, of een andere daardoor aangewezen autoriteit, maakt de nadere bijzonderheden van de wijze van indiening van vergunningaanvraag bekend bij algemene bestuursmaatregel.

19. Krachtens § 95, lid 2, LuftVZO moet de vergunning voor niet-geregelde commerciële vluchten met landing (incidentele diensten), uitgezonderd in het in lid 3 van dezelfde § bedoelde geval, uiterlijk twee volle werkdagen voor het vertrek van de voorgenomen vlucht bij de vergunningverlenende autoriteit worden aangevraagd, en in geval van een serie van meer dan vier vluchten, uiterlijk vier weken voor het vertrek van de voorgenomen vluchten.

II – Feiten van het hoofdgeding

20. International Jet Management GmbH⁴ is een luchtvaartmaatschappij, die is gevestigd te Wenen-Schwechat (Oostenrijk). Zij voert vanuit derde landen, in het onderhavige geval uit Rusland en Turkije, op afroep privévluchten uit naar bestemmingen in de lidstaten van de Europese Unie.

4 — Hierna: „International Jet Management”.

21. Zij is houdster van een door het Oostenrijkse ministerie van Vervoer overeenkomstig verordening nr. 1008/2008 verleende exploitatievergunning. Zij is verder in het bezit van een bewijs luchtvaartexploitant als bedoeld in artikel 6 van deze verordening, afgegeven door Austro Control GmbH, een met overheidstaken belaste onderneming waarvan de aandelen in handen zijn van de Republiek Oostenrijk.

22. Bij vonnis van 24 mei 2011 heeft het Amtsgericht Braunschweig International Jet Management veroordeeld tot een geldboete van 500 EUR wegens overtredingen door nalatigheid, tot vier geldboetes van 1 890 EUR wegens opzettelijke overtredingen en tot zes geldboetes van 600 EUR, wederom wegens opzettelijke overtredingen. Deze rechter achtte bewezen dat International Jet Management vanaf 9 december 2008 tot 15 maart 2009 vluchten vanuit Moskou (Rusland) en Ankara (Turkije) naar Duitsland heeft uitgevoerd zonder in het bezit te zijn van de volgens § 2, lid 7, LuftVG junctis de §§ 94 e.v. LuftVZO vereiste vergunning voor het binnenvliegen van het Duitse luchtruim.

23. In drie gevallen had het Luftfahrtbundesamt (de federale luchtvaartautoriteit) haar de vergunning voor het binnenvliegen van het Duitse luchtruim geweigerd op grond dat zij geen zogenoemde niet-beschikbaarheidsverklaring had overgelegd. Deze verklaring toont aan dat de communautaire luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van een andere lidstaat is gevestigd, tevoren bij de Duitse luchtvaartmaatschappijen inlichtingen heeft ingewonnen teneinde zich ervan te vergewissen dat geen van hen beschikbaar is om de betrokken vlucht onder vergelijkbare voorwaarden uit te voeren. In de andere gevallen had het Luftfahrtbundesamt ten tijde van de litigieuze vluchten nog niet op de vergunningaanvraag beslist.

24. International Jet Management heeft tegen het vonnis van 24 mei 2011 hoger beroep ingesteld bij de Eerste strafkamer van het Oberlandesgericht Braunschweig en vordert dat dat vonnis wordt vernietigd en dat zij zelf wordt vrijgesproken. Zij voert daartoe om te beginnen aan dat de voorwaarden waaronder de geldboete kan worden opgelegd niet verenigbaar zijn met het recht van de Unie en dat verordening nr. 1008/2008 haar reeds het recht verleend om zonder vergunning het Europese luchtruim binnen te vliegen. Zij is op de tweede plaats van mening dat het in artikel 18 VWEU vastgestelde non-discriminatiebeginsel verbiedt om dergelijke geldboeten op te leggen. Ten slotte stelt zij dat de Duitse regeling onverenigbaar is met artikel 56 VWEU, inzake het vrij verrichten van diensten binnen de Unie.

25. Aangezien de verwijzende rechter twijfelt over de uitlegging die moet worden gegeven aan het recht van de Unie, heeft hij de behandeling van de zaak geschorst en het Hof meerdere prejudiciële vragen voorgelegd.

III – De prejudiciële vragen

26. Het Oberlandesgericht Braunschweig heeft het Hof de volgende prejudiciële vragen voorgelegd:

- „1) Is artikel 18 VWEU (voorheen artikel [12 EG]) van toepassing wanneer een lidstaat ([namelijk de] Bondsrepubliek Duitsland) van een luchtvaartmaatschappij die beschikt over een in een andere lidstaat ([namelijk de] Republiek Oostenrijk) verleende geldige exploitatievergunning in de zin van de artikelen 3 en 8 van verordening nr. 1008/2008 [...], verlangt dat zij voor privévluchten op afroep (niet-geregelde commerciële vluchten) vanuit derde landen naar het grondgebied van deze lidstaat over een vergunning voor het binnenvliegen van het luchtruim beschikt?
- 2) Indien de eerste prejudiciële vraag bevestigend wordt beantwoord, is het dan reeds op zich onverenigbaar met artikel 18 VWEU [...] om een vergunning voor het binnenvliegen van het luchtruim te verlangen, wanneer een dergelijke vergunning, die op straffe van een geldboete is

voorgeschreven, voor vluchten vanuit derde landen wel wordt verlangd van luchtvaartmaatschappijen met een in een andere lidstaat afgegeven exploitatievergunning, maar niet van luchtvaartmaatschappijen met een in [Duitsland] afgegeven exploitatievergunning?

- 3) Indien artikel 18 VWEU [...] weliswaar van toepassing is op de in de eerste prejudiciële vraag bedoelde situatie, maar het vergunningvereiste op zich niet als discriminerend wordt aangemerkt (tweede prejudiciële vraag), kan de Bondsrepubliek Duitsland dan, zonder het discriminatieverbod te schenden, aan de verlening van een vergunning voor het binnenvliegen van haar luchtruim voor vluchten vanuit derde landen – het bezit waarvan op straffe van een geldboete is voorgeschreven – de voorwaarde verbinden dat de uit een andere lidstaat afkomstige luchtvaartmaatschappij ten genoegen van de vergunningverlenende autoriteiten aantoont dat de luchtvaartmaatschappijen met een in [Duitsland] afgegeven exploitatievergunning niet in staat zijn om deze vluchten uit te voeren (niet-beschikbaarheidsverklaring)?”

IV – Mijn beoordeling

27. Met zijn eerste en tweede prejudiciële vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 18 VWEU aldus moet worden uitgelegd dat het eraan in de weg staat dat een lidstaat van communautaire luchtvaartmaatschappijen die in het bezit zijn van een in een andere lidstaat verleende exploitatievergunning, een vergunning verlangt voor het binnenvliegen van zijn luchtruim om privévluchten op afroep vanuit een derde land naar zijn grondgebied uit te voeren.

28. De belangrijkste moeilijkheid in deze zaak betreft de vraag of de situatie in het hoofdgeding, namelijk het verrichten van luchtdiensten tussen een derde land en een lidstaat door een communautaire luchtvaartmaatschappij, binnen de werkingssfeer van het VWEU valt en derhalve het non-discriminatiebeginsel toepasselijk kan zijn.

A – Toepasselijkheid van artikel 18 VWEU op de situatie in het hoofdgeding

29. De luchtvaartsector neemt in het VWEU een zeer specifieke plaats in. Overeenkomstig artikel 4, lid 2, sub g, VWEU hebben de lidstaten en de Unie een gedeelde bevoegdheid op vervoersgebied. Krachtens artikel 58, lid 1, VWEU wordt het vrij verrichten van diensten op vervoersgebied geregeld door de bepalingen van de titel betreffende het vervoer, titel VI. Het vrij verrichten van diensten op vervoersgebied valt derhalve onder een van de algemene bepalingen afwijkende regeling.

30. Bovendien wordt de luchtvaart in deze titel VI, net als de zeevaart, apart behandeld en onderscheiden van de andere takken van vervoer. Artikel 100, leden 1 en 2, VWEU onttrekt ze immers aan genoemde de titel, zolang de wetgever van de Unie niet anders heeft besloten.⁵ Derhalve kunnen maatregelen tot liberalisering van de luchtvaart uitsluitend op de grondslag van artikel 100, lid 2, VWEU worden vastgesteld.

31. Met de vaststelling van verordening nr. 1008/2008 heeft de wetgever van de Unie de bevoegdheid uitgeoefend die hem bij artikel 100, lid 2, VWEU is toegekend, en de luchtdiensten op intracommunautaire routes geliberaliseerd. Artikel 1, lid 1, van deze verordening bepaalt immers dat zij met name het recht van communautaire luchtvaartmaatschappijen om intracommunautaire luchtdiensten te exploiteren, regelt. De wetgever van de Unie heeft daarentegen tot op heden de luchtroutes tussen derde landen en de lidstaten niet geliberaliseerd.

⁵ — Zie arresten van 4 april 1974, Commissie/Frankrijk (167/73, Jurispr. blz. 359, punt 32); 30 april 1986, Asjes e.a. (209/84-213/84, Jurispr. blz. 1425, punt 45), en 25 januari 2011, Neukirchinger (C-382/08, Jurispr. blz. I-139, punt 21).

32. Moeten deze routes, hoewel zij nog niet zijn geliberaliseerd, dientengevolge worden onderworpen aan de algemene bepalingen van het VWEU en meer in het bijzonder aan het non-discriminatiebeginsel?

33. De Duitse regering is van mening dat, gezien het feit dat verordening nr. 1008/2008 blijkens de artikelen 1, lid 1, en 15, leden 1 en 2, daarvan slechts op intracommunautaire luchtdiensten toepasselijk is, de wetgever van de Unie slechts op dat ene gebied gebruik heeft gemaakt van de bevoegdheid die hem bij artikel 100, lid 2, VWEU is toegekend. Titel VI van het VWEU regelt derhalve uitsluitend de intracommunautaire luchtdiensten en is niet toepasselijk op luchtdiensten die worden uitgevoerd vanuit een derde land naar een lidstaat, zodat deze diensten van de werkingssfeer van de Verdragen zijn uitgesloten. Artikel 18 VWEU is bijgevolg niet toepasselijk op de situatie in het hoofdgeding.

34. De Duitse regering is met andere woorden van mening dat, omdat er geen bepalingen van secundair recht bestaan die op de grondslag van artikel 100, lid 2, VWEU zijn vastgesteld en een situatie zoals die in het hoofdgeding regelen, deze situatie van de werkingssfeer van het VWEU moet worden uitgesloten.

35. Ik kan niet instemmen met deze opvatting. Volgens mij behoort het gebied waarop deze situatie betrekking heeft, namelijk het verrichten van luchtdiensten tussen een lidstaat en een derde land door een communautaire luchtvaartmaatschappij, tot de bevoegdheden van het recht van de Unie en moet het non-discriminatiebeginsel in acht worden genomen.

36. De Duitse regering vergist zich volgens mij in de betekenis en de draagwijdte die aan artikel 100, lid 2, VWEU juncto artikel 58, lid 1, VWEU moet worden gegeven.

37. De verwijzing naar artikel 100, lid 2, VWEU in artikel 58, lid 1, VWEU heeft slechts betrekking op het vrij verrichten van diensten. Aldus wordt aangegeven dat de liberalisering van de vervoersdiensten niet volgens de algemene regeling kan plaatsvinden, maar in het kader van titel VI van het VWEU betreffende het vervoer.

38. Artikel 100, lid 2, VWEU heeft slechts tot doel de werkingssfeer van deze titel VI te omschrijven, door de verschillende takken van vervoer te onderscheiden en te verduidelijken dat de bepalingen van deze titel niet automatisch op de luchtvaart en de zeevaart toepasselijk zijn.⁶ Het heeft derhalve, anders dan de Duitse regering stelt, niet tot doel alle luchtvaart van de werkingssfeer van het VWEU uit te sluiten zolang de wetgever van de Unie op de grondslag van deze bepaling geen wetgeving heeft vastgesteld.⁷

39. Zelfs al zou een vervoersdienst niet binnen de werkingssfeer van een op de grondslag van artikel 100, lid 2, VWEU vastgestelde bepaling van secundair recht vallen en aan de nationale wetgeving onderworpen blijven, moeten de lidstaten derhalve desalniettemin, wanneer zij met betrekking tot die dienst regelingen vaststellen, dat doen met inachtneming van artikel 61 VWEU en andere algemene bepalingen van het VWEU.⁸

40. Indien de opstellers van de verdragen ook de toepassing van de algemene bepalingen van het VWEU op de luchtvaartsector hadden willen uitsluiten naast die betreffende het vrij verrichten van diensten, zouden zij dat uitdrukkelijk hebben gedaan met een soortgelijke bepaling als artikel 58, lid 1, VWEU.⁹

6 — Zie arrest *Asjes e.a.*, reeds aangehaald (punten 43 en 44).

7 — Zie arrest *Commissie/Frankrijk*, reeds aangehaald (punt 31), alsook met betrekking tot de zeevaart, arrest van 23 oktober 2007, *Commissie/Raad* (C-440/05, Jurispr. blz. I-9097, punt 57 en de aldaar aangehaalde rechtspraak).

8 — Zie arrest van 11 januari 2007, *Commissie/Griekenland* (C-251/04, Jurispr. blz. I-67, punt 26), en arrest *Neukirchinger*, reeds aangehaald (punt 21).

9 — Zie in deze zin arrest *Commissie/Frankrijk*, reeds aangehaald (punt 28).

41. Artikel 18 VWEU is derhalve zeker toepasselijk op een situatie die nog geen regeling heeft gevonden in op de grondslag van artikel 100, lid 2, VWEU vastgesteld secundair recht.

42. Thans moet nog worden vastgesteld of, in aanmerking genomen dat het in het hoofdgeding gaat om het verrichten van luchtdiensten vanuit een derde land naar een lidstaat door een communautaire luchtvaartmaatschappij, deze situatie binnen de werkingssfeer van het VWEU valt als bedoeld in dat artikel.

43. Ik ben van mening dat dat het geval is.

44. In de eerste plaats, en omdat deze vraag met name ter terechtzitting is opgeworpen, ben ik van mening dat het feit dat de situatie in het hoofdgeding een ongeregelde vlucht betreft niet van invloed is op de oplossing die ik zal voorstellen. Het onderscheid tussen geregeld en ongeregeld luchtvervoer vervaagt immers steeds meer.¹⁰ Verordening nr. 1008/2008 zelf vermeldt de geregelde luchtdiensten uitsluitend een paar maal, wanneer de regelmaat van de vluchten van invloed is op de toepasselijkheid van de voorwaarden voor de verlening van de exploitatievergunning¹¹ of van belang is om de openbardienstverplichtingen te waarborgen.¹² Afgezien van deze zeer bijzondere uitzonderingen maakt deze verordening geen onderscheid tussen geregelde en ongeregelde vluchten wat betreft de toepasselijkheid van het daarin bepaalde, hetgeen mij, gelet op de doelstelling van de verordening, namelijk de financiële gezondheid van de luchtvaartmaatschappijen en bijgevolg de veiligheid garanderen, begrijpelijk voorkomt.

45. Verordening nr. 1008/2008 is zeker relevant voor de situatie in het hoofdgeding. Artikel 1, lid 1, van deze verordening bepaalt weliswaar dat zij het recht van communautaire luchtvaartmaatschappijen regelt om intracommunautaire luchtdiensten te exploiteren. Er kan echter niet aan worden voorbijgegaan dat de verordening eveneens de afgifte van vergunningen aan communautaire luchtvaartmaatschappijen regelt. In hoofdstuk II, dat aan de exploitatievergunning is gewijd, heeft de wetgever van de Unie immers met name de voorwaarden voor de verlening van de exploitatievergunning geharmoniseerd en regels vastgesteld met betrekking tot de geldigheid, de schorsing en de intrekking van deze vergunning. Wat dat betreft voorziet artikel 3, lid 1, tweede alinea, van dezelfde verordening erin dat een onderneming die aan de eisen van dit hoofdstuk voldoet, recht heeft op een exploitatievergunning. Lid 2 van dat artikel 3 bepaalt dat de bevoegde vergunningverlenende autoriteit geen exploitatievergunningen verleent of handhaaft wanneer niet aan de eisen van dit hoofdstuk is voldaan.

46. Deze harmonisatie, die betrekking heeft op de status van elke communautaire luchtvaartmaatschappij, geldt ongeacht de uitgevoerde vlucht, of het nu gaat om een intracommunautaire vlucht of om een vlucht tussen een lidstaat en een derde land. Artikel 4, sub d, van de verordening bepaalt immers dat de bevoegde vergunningverlenende autoriteit van een lidstaat een onderneming slechts een exploitatievergunning verleent indien de exploitatie van *luchtdiensten* haar hoofdbedrijf vormt, hetzij bij uitsluiting hetzij in combinatie met een andere commerciële exploitatie van luchtvaartuigen of met de herstelling en het onderhoud van luchtvaartuigen.

10 — Zie onder meer punt 5 van de considerans van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (PB L 46, blz. 1), alsook artikel 2, sub l, van verordening nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen (PB L 204, blz. 1).

11 — Zie de artikelen 5, lid 3, eerste en tweede alinea, en 8, lid 8, eerste en tweede alinea, van genoemde verordening.

12 — Zie artikel 16 van verordening nr. 1008/2008.

47. Het begrip „luchtdienst” is in artikel 2, punt 4, van verordening nr. 1008/2008 omschreven als „een vlucht of een reeks vluchten waarop tegen betaling en/of als chartervlucht passagiers, vracht en/of post worden vervoerd”. Dat begrip omvat derhalve alle vluchten, zowel intracommunautaire als tussen een derde land en een lidstaat. Dat wordt bevestigd door het feit dat de wetgever van de Unie onderscheid heeft gemaakt tussen een dergelijke dienst en een *intracommunautaire luchtdienst*, die in artikel 2, punt 13, van de verordening als „een luchtdienst die binnen de Gemeenschap wordt geëxploiteerd” is omschreven.

48. Voor het verrichten van luchtdiensten, welke dat ook mogen zijn, zal een communautaire luchtvaartmaatschappij derhalve over een overeenkomstig de relevante bepalingen van hoofdstuk II van verordening nr. 1008/2008 verleende exploitatievergunning moeten beschikken. Deze vergunning waarborgt dat de luchtvaartmaatschappij deze heeft verkregen met inachtneming van de gemeenschappelijke regels, met name van die betreffende de veiligheid, en moet derhalve door de andere lidstaten als geldig worden erkend. Deze verordening voert in feite, zonder dat uitdrukkelijk te stellen, het beginsel van onderlinge erkenning van de exploitatievergunningen in.

49. De exploitatievergunning moet eveneens worden beschouwd als een voorwaarde voor het verrichten van luchtdiensten door een communautaire luchtvaartmaatschappij, met name op routes vanuit derde landen naar een lidstaat.

50. Met een nationale maatregel als aan de orde in het hoofdgeding, die erop neerkomt dat de door een andere lidstaat verleende exploitatievergunning niet wordt erkend, kan de status van communautaire luchtvaartmaatschappij worden aangetast.

51. In de tweede plaats kan niet worden betwist dat andere regelingen van secundair recht, hoewel niet rechtstreeks betrekking hebbend op het verrichten van luchtdiensten op routes tussen een derde land en een andere lidstaat door een luchtvaartmaatschappij met een door een lidstaat verleende exploitatievergunning, op een situatie als in het hoofdgeding toepasselijk kunnen zijn. Aldus is overeenkomstig artikel 3, lid 1, sub b, van verordening nr. 261/2004 deze verordening bijvoorbeeld van toepassing „op passagiers die vertrekken vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het [EG]-Verdrag van toepassing is [...], indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in kwestie uitvoert, een communautaire luchtvaartmaatschappij is”.

52. Evenzo is verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen¹³ volgens artikel 2, lid 1, „van toepassing op alle luchtvervoerders en alle exploitanten van luchtvaartuigen die vluchten uitvoeren binnen, naar, vanuit of over het grondgebied van een lidstaat waarop het [EG]-Verdrag van toepassing is”.

53. Daarenboven moet eveneens worden opgemerkt dat verordening nr. 1107/2006 in artikel 1, leden 2 en 3, ervan bepaalt dat „[d]e bepalingen [ervan] van toepassing [zijn] op gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen en die gebruikmaken of voornemens zijn gebruik te maken van commerciële luchtdiensten voor passagiers voor het vertrek van, de doorreis via of de aankomst op een luchthaven, indien deze luchthaven gevestigd is op het grondgebied van een lidstaat waarop het [EG]-Verdrag van toepassing is. De artikelen 3, 4 en 10 zijn ook van toepassing op passagiers die vertrekken van een luchthaven die in een derde land is gevestigd, met als bestemming een luchthaven die is gevestigd op het grondgebied van een lidstaat waarop het [EG]-Verdrag van toepassing is, voor zover de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, een communautaire luchtvaartmaatschappij is.”

13 — PB L 138, blz. 1.

54. Ten slotte, en zonder uitputtend te zijn aangezien de wetgeving van de Unie op dit gebied overvloedig is, kan ik na de zogenoemde „open sky”-arresten¹⁴ niet voorbijgaan aan het feit dat de wetgever van de Unie verordening nr. 847/2004 heeft vastgesteld, die voorziet in een samenwerkingsprocedure tussen de lidstaten en de Europese Commissie wanneer de lidstaten overeenkomsten inzake luchtdiensten willen sluiten tussen de lidstaten en derde landen¹⁵ en blijkt dat het onderwerp van een overeenkomst deels onder de bevoegdheid van de Unie en deels onder die van de lidstaten valt.

55. Krachtens artikel 5 van verordening nr. 847/2004, met als opschrift „Verdeling van verkeersrechten^[16]”, geldt met name dat „[w]anneer een lidstaat overeenstemming bereikt over een overeenkomst of wijzigingen in een overeenkomst of de bijlagen daarvan waarbij wordt voorzien in beperkingen van het gebruik van verkeersrechten of van het aantal communautaire luchtvaartmaatschappijen dat kan worden aangewezen als begunstigde van verkeersrechten, [...] de betrokken lidstaat ervoor [zorgt] dat de verkeersrechten op *niet-discriminerende wijze* onder de daarvoor in aanmerking komende luchtvaartmaatschappijen van de [Unie] worden verdeeld volgens een transparante procedure”.¹⁷

56. Bijgevolg ben ik van mening dat, aangezien de wetgever van de Unie verschillende regelingen heeft vastgesteld die op de situatie in het hoofdgeding betrekking kunnen hebben, het verrichten van luchtdiensten vanuit een derde land naar een lidstaat door een communautaire luchtvaartmaatschappij binnen de werkingssfeer van het VWEU valt. Een dermate fundamentele regel als die betreffende het non-discriminatiebeginsel – is het nog nodig eraan te herinneren dat de Unie krachtens artikel 2 VEU berust op waarden die de lidstaten gemeen hebben, in een samenleving die met name door non-discriminatie wordt gekenmerkt? – moet toepasselijk zijn in de zaak die ons hier is voorgelegd en die talrijke aanknopingspunten met het recht van de Unie heeft.

57. De Franse regering is echter van mening dat de toepassing van artikel 18 VWEU op een situatie als in het hoofdgeding er in feite op neer zou komen dat artikel 58, lid 1, VWEU elke nuttige werking verliest. Wanneer een lidstaat verplicht zou zijn om de communautaire luchtvaartmaatschappijen die hun exploitatievergunning op zijn grondgebied hebben verkregen, en de communautaire luchtvaartmaatschappijen die deze vergunning op het grondgebied van een andere lidstaat hebben verkregen, gelijk te behandelen, zou dat namelijk betekenen dat het vrij verrichten van diensten van artikel 56 VWEU wordt uitgebreid tot de in onze zaak bedoelde vervoersdiensten. Ter ondersteuning van haar stelling haalt de Franse regering het arrest van 13 december 1989, Corsica Ferries (France)¹⁸, aan waarin het Hof heeft geoordeeld dat vóór de inwerkingtreding van verordening (EEG) nr. 4055/86¹⁹ het EEG-Verdrag, met name de artikelen 59, 61, 62 en 84, zich er niet tegen verzette dat een lidstaat ter zake van het gebruik door een schip van haveninstallaties op een tot zijn grondgebied behorend eiland belastingen hief bij de inschepping en de ontschepping van passagiers die van of naar havens in een andere lidstaat reizen, terwijl deze belastingen in het geval van vervoer tussen twee op het nationale grondgebied gelegen havens enkel werden geheven bij inschepping in een haven op dat eiland.

58. Ik ben het niet eens met het standpunt van de Franse regering.

14 — Arresten van 5 november 2002, Commissie/Verenigd Koninkrijk (C-466/98, Jurispr. blz. I-9427), Commissie/Denemarken (C-467/98, Jurispr. blz. I-9519), Commissie/Zweden (C-468/98, Jurispr. blz. I-9575), Commissie/Finland (C-469/98, Jurispr. blz. I-9627), Commissie/België (C-471/98, Jurispr. blz. I-9681), Commissie/Luxemburg (C-472/98, Jurispr. blz. I-9741), Commissie/Oostenrijk (C-475/98, Jurispr. blz. I-9797) en Commissie/Duitsland (C-476/98, Jurispr. blz. I-9855).

15 — Zie artikel 1 van genoemde verordening.

16 — Het verkeersrecht kan worden omschreven als het recht om een luchtdienst te exploiteren tussen twee luchthavens. Zie in deze zin artikel 2, punt 14, van verordening nr. 1008/2008.

17 — Cursivering van mij.

18 — C-49/89, Jurispr. blz. 4441.

19 — Verordening van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen (PB L 378, blz. 1, met rectificaties in PB 1987, L 30, blz. 87, en PB 1988, L 117, blz. 33).

59. Het arrest *Corsica Ferries (France)* kan naar mijn mening de toepasselijkheid van artikel 18 VWEU op de situatie in het hoofdgeding niet ter discussie stellen. Om te beginnen heeft het Hof immers, zoals advocaat-generaal Mengozzi in zijn conclusie in de zaak die aanleiding heeft gegeven tot het arrest *Neukirchinger*, reeds aangehaald, terecht heeft opgemerkt, in het arrest *Corsica Ferries (France)* de aan de orde zijnde regeling niet vanuit de invalshoek van artikel 7 EEG-Verdrag (thans artikel 18 VWEU) onderzocht.²⁰

60. Verder berust het vrij verrichten van diensten niet uitsluitend op het verbod van discriminerende maatregelen op grond van de nationaliteit van de dienstverrichter. Het berust eveneens op de afschaffing van alle door nationale regelingen opgelegde beperkingen die, hoewel ze zonder onderscheid toepasselijk zijn, het vrij verkeer van diensten hinderen, wanneer dergelijke regelingen het vrij verrichten van diensten door een in een andere lidstaat gevestigde dienstverrichter verbieden, belemmeren of minder aantrekkelijk maken.²¹

61. Dat betekent dat, voor zover een sector niet is geliberaliseerd, de lidstaten het recht hebben beperkingen te stellen. Dat is overigens de conclusie van het Hof in het arrest *Corsica Ferries (France)*.²² Daarentegen moeten volgens mij de lidstaten, ook indien een sector nog niet is geliberaliseerd, desalniettemin het non-discriminatiebeginsel in acht nemen.

62. Dit wordt mijns inziens in artikel 15, lid 5, van verordening nr. 1008/2008 goed duidelijk gemaakt. Deze bepaling voorziet er immers met name in dat, onverminderd de bepalingen van bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten, de betrokken lidstaat of de betrokken lidstaten communautaire luchtvaartmaatschappijen toestaat, respectievelijk toestaan om luchtdiensten te combineren en deel te nemen aan codesharingregelingen²³ met andere luchtvaartmaatschappijen voor luchtdiensten naar elke luchthaven op hun grondgebied vanuit elk punt in een derde land. Krachtens de tweede alinea van de genoemde bepaling kan een lidstaat beperkingen opleggen aan codesharingregelingen tussen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen van een derde land. Deze lidstaat moet er daarbij echter voor zorgen dat deze beperkingen de concurrentie tussen communautaire luchtvaartmaatschappijen niet vervalsen en niet discriminerend zijn, alsmede dat zij niet restrictiever zijn dan nodig is.

63. Deze bepaling toont volgens mij goed aan dat de lidstaten, ook indien er geen sprake is van liberalisering van de luchtdiensten voor de routes tussen een derde land en een lidstaat, met name het non-discriminatiebeginsel in acht moeten blijven nemen.

64. Gelet op het bovenstaande ben ik van mening dat artikel 18 VWEU op een situatie als in het hoofdgeding toepasselijk is.

65. Ik moet thans nagaan of deze bepaling eraan in de weg staat dat een lidstaat van communautaire luchtvaartmaatschappijen die in het bezit zijn van een in een andere lidstaat verleende exploitatievergunning, een vergunning voor het binnenvliegen van zijn luchtruim verlangt voor privévluchten op afroep vanuit een derde land naar zijn grondgebied.

20 — Zie punt 65 van genoemde conclusie.

21 — Zie met name arresten van 3 april 2008, *Rüffert* (C-346/06, Jurispr. blz. I-1989, punt 37), en 28 april 2009, *Commissie/Italië* (C-518/06, Jurispr. blz. I-3491, punt 62 en de aldaar aangehaalde rechtspraak).

22 — Zie punt 14.

23 — Codesharing is een gebruikelijke commerciële praktijk in de luchtvaart. Elke maatschappij wordt geïdentificeerd door een uit twee letters samengestelde code. De praktijk bestaat erin dat luchtvaartmaatschappijen onder hun eigen code vluchten verkopen, terwijl deze vluchten door een andere maatschappij worden uitgevoerd. *Air France SA*, die de code AF heeft, biedt bijvoorbeeld haar klanten AF-vluchten aan vanuit Toronto (Canada) naar Vancouver (Canada), terwijl de vlucht feitelijk door een andere luchtvaartmaatschappij, meestal een regionale luchtvaartmaatschappij, wordt uitgevoerd.

B – *Schending van artikel 18 VWEU*

66. Zoals het Hof er in punt 32 van het arrest Neukirchinger aan heeft herinnerd, is het vaste rechtspraak dat de regels inzake gelijke behandeling van eigen onderdanen en onderdanen van andere lidstaten niet alleen openlijke discriminatie op grond van nationaliteit of, wat vennootschappen betreft, de plaats van vestiging verbieden, maar ook alle verkapte vormen van discriminatie die, door toepassing van andere onderscheidingscriteria, in feite tot hetzelfde resultaat leiden.

67. Het lijkt in het onderhavige geval geen twijfel dat de in het hoofdgeding litigieuze Duitse wetgeving een onderscheidingscriterium invoert dat is gebaseerd op de vestigingsplaats van communautaire luchtvaartmaatschappijen.

68. Krachtens § 2, lid 7, LuftVG is de vergunning voor het binnenvliegen van het luchtruim immers vereist voor luchtvaartmaatschappijen die in een andere lidstaat dan de Bondsrepubliek Duitsland een exploitatievergunning hebben verkregen.

69. Het onderscheidingscriterium is derhalve gebaseerd op de plaats waar de exploitatievergunning is verleend. Krachtens artikel 4, sub a, van verordening nr. 1008/2008 wordt de exploitatievergunning verleend door de bevoegde autoriteit van de lidstaat op het grondgebied waarvan de aanvragende onderneming haar hoofdvestiging heeft. Deze regeling heeft derhalve duidelijk betrekking op communautaire luchtvaartmaatschappijen die hun vestigingsplaats in een andere lidstaat hebben. Daar het een onderscheidingscriterium op grond van de vestigingsplaats van de vennootschap betreft, leidt dat in de Duitse wetgeving bepaalde onderscheidingscriterium derhalve per slot van zaken tot hetzelfde resultaat als een op de nationaliteit gebaseerd criterium.²⁴

70. Dat verschil in behandeling kan enkel gerechtvaardigd zijn indien het gebaseerd is op objectieve overwegingen die losstaan van de nationaliteit van de betrokken personen en evenredig zijn aan de door het nationale recht legitiem nagestreefde doelstelling.²⁵ Dat lijkt mij in casu niet het geval.

71. In het hoofdgeding is de Generalstaatsanwaltschaft (het Duitse openbaar ministerie) van mening dat dat verschil in behandeling is gerechtvaardigd om redenen van bescherming van de economie en om dwingende veiligheidsredenen.

72. Wat de bescherming van de economie betreft, kan ik niet inzien hoe een dergelijke doelstelling in een Unie van 27 leden als rechtmatig kan worden beschouwd en een schending van het non-discriminatiebeginsel kan rechtvaardigen. De uitzonderingen op het verbod van elke discriminatie op grond van nationaliteit moeten, omdat zij inbreuk maken op een grondrecht, strikt worden uitgelegd. Een doelstelling van economische aard is door het Hof herhaaldelijk beschouwd als een doelstelling die een discriminerende regeling niet kan rechtvaardigen.²⁶ Ik zie in elk geval niet in hoe de bescherming van de nationale economie kan worden geacht te zijn gebaseerd op objectieve redenen, losstaand van de nationaliteit van de betrokken personen.

73. Wat de door de Generalstaatsanwaltschaft als rechtvaardigingsgrond aangevoerde veiligheidsredenen betreft ben ik van mening dat een dergelijke doelstelling weliswaar als legitiem zou kunnen worden beschouwd, doch in het onderhavige geval niet kan worden aangevoerd.

24 — Zie arrest Neukirchinger, reeds aangehaald (punt 38).

25 — Ibidem (punt 35).

26 — Zie met name arresten van 4 mei 1993, *Distribuidores Cinematográficos* (C-17/92, Jurispr. blz. I-2239, punt 16 en de aldaar aangehaalde rechtspraak), alsook, betreffende de rechtvaardiging van een regeling die het vrij verrichten van diensten beperkt, arrest van 5 juni 1997, *SETTG* (C-398/95, Jurispr. blz. I-3091, punt 22).

74. Zoals wij hebben gezien, zijn de communautaire luchtvaartmaatschappijen die een in een andere lidstaat verleende exploitatievergunning bezitten, volgens de Duitse wetgeving verplicht een vergunning voor het binnenvliegen van het luchtruim aan te vragen. De afgifte van deze vergunning is zelf afhankelijk van de overlegging van een niet-beschikbaarheidsverklaring en een verzekeringsbewijs alsmede van de controle van aanvullende onderdelen. De verwijzende rechter vermeldt wat dat betreft dat de punten die volgens het Duitse recht in de vergunningprocedure moeten worden gecontroleerd, reeds continu door de Republiek Oostenrijk zelf moeten worden gecontroleerd. Het AOC moet bijvoorbeeld overeenkomstig § 95, lid 1, tweede volzin, LuftVZO ter controle aan de Duitse autoriteiten worden overgelegd.

75. Het vergunningvereiste voor het binnenvliegen van het Duitse luchtruim komt dus in feite neer op hernieuwde controle van zaken die reeds zijn gecontroleerd door de nationale autoriteit die de exploitatievergunning heeft verleend op basis van de relevante bepalingen van verordening nr. 1008/2008.

76. Krachtens deze verordening is alleen de autoriteit van de lidstaat op het grondgebied waarvan de communautaire luchtvaartmaatschappij haar hoofdvestiging heeft, bevoegd om na te gaan of aan de genoemde afgiftevoorwaarden van deze verordening is voldaan.²⁷ Artikel 4, sub h, van dezelfde verordening noemt als een van de te vervullen voorwaarden, dat de bevoegde autoriteit voor het verlenen van de exploitatievergunning moet nagaan dat de luchtvaartmaatschappij voldoet aan de verzekeringsvoorwaarden van artikel 11 en van verordening (EG) nr. 785/2004. Evenzo kan een exploitatievergunning niet worden verleend zonder dat deze autoriteit is nagegaan dat de luchtvaartmaatschappij een geldig AOC bezit.²⁸ Zij is eveneens de enige die deze vergunning kan schorsen of intrekken indien niet meer aan deze voorwaarden wordt voldaan.²⁹

77. De inachtneming van de voorwaarden voor de verlening van de exploitatievergunning waaraan de luchtvaartmaatschappijen zijn onderworpen, heeft tot doel de financiële gezondheid van de luchtvaartmaatschappijen te garanderen, aangezien er in de visie van de wetgever van de Unie een mogelijk verband bestaat tussen deze financiële gezondheid en de veiligheid.³⁰

78. Aangezien de door de Generalstaatsanwaltschaft in het hoofdgeding aangevoerde veiligheidsredenen reeds door de voor de verlening van de exploitatievergunning bevoegde autoriteit in aanmerking zijn genomen, is hernieuwde controle van deze onderdelen niet evenredig aan de nagestreefde legitieme doelstelling.³¹

79. Bovendien is in dit verband niet zonder belang dat de Duitse regering ter terechtzitting heeft gesteld dat de informatie die wordt verlangd van een communautaire luchtvaartmaatschappij die privévluchten op afroep uitvoert vanuit een derde land naar Duitsland, niet wordt verlangd van communautaire luchtvaartmaatschappijen die niet-rechtstreekse vluchten vanuit een derde land uitvoeren. Zo heeft de Duitse regering ter terechtzitting bevestigd dat voor een vlucht vanuit Moskou naar Berlijn (Duitsland) met een tussenlanding in Wenen geen vergunning voor het binnenvliegen van het luchtruim van de Bondsrepubliek Duitsland wordt verlangd van de communautaire luchtvaartmaatschappij. Ik zie niet in hoe in dat geval de nationale regeling kan worden gerechtvaardigd op gronden van veiligheid van de luchtvaart.

27 — Zie de artikelen 4, sub a, en 8 van verordening nr. 1008/2008. Punt 4 van de considerans ervan stelt wat dat betreft dat met name gezien de behoefte aan efficiënt toezicht op deze luchtvaartmaatschappijen, een en dezelfde lidstaat bevoegd moet zijn voor het toezicht op het bewijs luchtvaartexploitant en de exploitatievergunning.

28 — Zie artikel 6, lid 1, van deze verordening.

29 — Zie artikel 9 van de verordening.

30 — Zie de punten 3 en 6 van de considerans van verordening nr. 1008/2008.

31 — Zie in deze zin arrest Neukirchinger, reeds aangehaald (punt 42).

80. Een regeling als aan de orde in het hoofdgeding houdt derhalve discriminatie op grond van nationaliteit in als bedoeld in artikel 18 VWEU.

81. Gelet op het antwoord op de eerste en de tweede prejudiciële vraag ben ik van mening dat de derde prejudiciële vraag niet behoeft te worden onderzocht.

V – Conclusie

82. Gelet op het bovenstaande geef ik het Hof in overweging de door het Oberlandesgericht Braunschweig gestelde prejudiciële vragen als volgt te beantwoorden:

„Artikel 18 VWEU moet aldus worden uitgelegd dat het eraan in de weg staat dat een lidstaat van communautaire luchtvaartmaatschappijen die in het bezit zijn van een in een andere lidstaat verleende exploitatievergunning, een vergunning voor het binnenvliegen van zijn luchtruim verlangt voor privévluchten op afroep vanuit een derde land naar zijn grondgebied.”