



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (velkého senátu)

18. března 2014*

„Řízení o předběžné otázce — Článek 18 SFEU — Zákaz jakékoli diskriminace na základě státní příslušnosti — Obchodní lety z třetího státu do členského státu — Právní úprava členského státu, která stanoví, že unijní letečtí dopravci, kteří nemají provozní licenci vydanou tímto státem, musí získat povolení pro každý let z třetího státu“

Ve věci C-628/11,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Oberlandesgericht Braunschweig (Německo) ze dne 24. listopadu 2011, došlým Soudnímu dvoru dne 7. prosince 2011, v trestním řízení proti

International Jet Management GmbH,

SOUDNÍ DVŮR (velký senát),

ve složení V. Skouris, předseda, K. Lenaerts, místopředseda, A. Tizzano, R. Silva de Lapuerta, L. Bay Larsen, E. Juhász, A. Borg Barthet, C. G. Fernlund a J. L. da Cruz Vilaça, předsedové senátů, A. Rosas (zpravodaj), G. Arestis, A. Arabadžev, C. Toader, E. Jarašiūnas a C. Vajda, soudci,

generální advokát: Y. Bot,

vedoucí soudní kanceláře: K. Malacek, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 19. února 2013, s ohledem na vyjádření předložená:

- za International Jet Management GmbH J. Janezicem a P. Ehlersem, Rechtsanwälte,
- za německou vládu A. Wiedmann a T. Henzem, jako zmocněnci,
- za španělskou vládu S. Martínez-Lage Sobredem, jako zmocněncem,
- za francouzskou vládu G. de Berguesem a M. Perrotem, jako zmocněnci,
- za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s W. Ferrante, avvocato dello Stato,
- za rakouskou vládu C. Pesendorfer a G. Eberhardem, jako zmocněnci,
- za polskou vládu B. Majczynou a M. Szpunarem, jako zmocněnci,
- za finskou vládu J. Heliskoskiem, jako zmocněncem,

* Jednací jazyk: němčina.

— za Evropskou komisi K. Simonssonem, F. Bulstem a T. van Rijnem, jako zmocněnci,
po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 30. dubna 2013,
vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článku 18 SFEU.
- 2 Tato žádost byla podána v rámci trestního řízení, jež bylo proti letecké společnosti International Jet Management GmbH (dále jen „International Jet Management“), která má sídlo v Rakousku, zahájeno z důvodu, že provozovala soukromé lety z Moskvy (Rusko) a Ankary (Turecko) do Německa, aniž měla povolení ke vstupu do německého vzdušného prostoru, které požaduje právní úprava tohoto členského státu.

Právní rámec

Unijní právo

Nařízení (ES) č. 261/2004

- 3 Článek 3 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10), uvádí:

„Toto nařízení se vztahuje:

- a) na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva;
- b) na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství.“

Nařízení (ES) č. 785/2004

- 4 Podle čl. 2 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel (Úř. věst. L 138, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 160) se toto nařízení vztahuje na všechny letecké dopravce a provozovatele letadel, kteří létají uvnitř území, přistávají na území, vzlétají z území nebo přelétávají území členského státu, na které se vztahuje Smlouva.
- 5 Článek 5 odst. 2 a 4 uvedeného nařízení zní takto:

„2. Pro účely tohoto článku se za „dotyčný členský stát“ považuje členský stát, který udělil leteckému dopravci Společenství licenci k provozování letecké dopravy, nebo členský stát, v němž je registrováno letadlo provozovatele letadla. Pro letecké dopravce třetích zemí a provozovatele letadel používající letadla registrovaná ve třetích zemích se ‚dotyčným členským státem‘ rozumí členský stát, do něhož či z něhož se lety provozují.

[...]

4. Pokud jde o letecké dopravce Společenství a provozovatele letadel registrovaných ve Společenství, dostačuje uložení dokladu o pojištění v členském státě uvedené v odstavci 2 pro všechny ostatní členské státy, aniž je dotčeno použití čl. 8 odst. 6.“

Nařízení (ES) č. 847/2004

- 6 Článek 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 ze dne 29. dubna 2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách (Úř. věst. L 157, s. 7; Zvl. vyd. 07/08, s. 193) stanoví:

„Pokud se na jednání podle článku 1 podílejí letečtí dopravci a jiné dotčené osoby, zajistí členské státy rovné zacházení se všemi leteckými dopravci Společenství, kteří mají zastoupení na jejich územích, na která se vztahuje Smlouva.“

- 7 Článek 3 tohoto nařízení uvádí:

„Členský stát nesmí uzavřít s třetí zemí žádná nová ujednání, kterými by byl omezen počet leteckých dopravců Společenství, již mohou být v souladu se stávajícími ujednáními určeni k poskytování leteckých dopravních služeb mezi jeho územím a uvedenou zemí, a to jak ve vztahu k celkovému trhu letecké dopravy mezi těmito stranami, tak ve vztahu k určitým dvěma místům.“

- 8 Článek 5 uvedeného nařízení stanoví:

„Jestliže členský stát uzavře dohodu nebo změny dohody nebo jejich příloh stanovící omezení přepravních práv nebo počtu leteckých dopravců Společenství, kteří mohou využít výhody přepravních práv, zajistí tento členský stát, aby rozdělení přepravních práv mezi dotčené letecké dopravce Společenství bylo provedeno nediskriminujícím a průhledným postupem.“

Nařízení (ES) č. 1008/2008

- 9 Bod 10 odůvodnění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, s. 3) uvádí:

„Za účelem dotvoření vnitřního leteckého trhu by se měla zrušit existující omezení používaná mezi členskými státy, jako jsou omezení společného označování linek na trasách do třetích zemí nebo stanovování cen pro linky do třetích zemí s mezipřistáním v jiném členském státě (lety šesté svobody).“

- 10 Článek 1 odst. 1 tohoto nařízení uvádí:

„Toto nařízení upravuje vydávání licencí leteckým dopravcům Společenství, právo leteckých dopravců Společenství provozovat letecké služby uvnitř Společenství a stanovování cen leteckých služeb uvnitř Společenství.“

- 11 Článek 2 uvedeného nařízení uvádí:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) ‚provozní licencí‘ oprávnění vydané příslušným orgánem vydávajícím licenci určitému podniku, které mu umožňuje poskytovat letecké služby, jak je uvedeno v provozní licenci;

[...]

- 4) ‚leteckou službou‘ let nebo soubor letů za účelem přepravy cestujících, nákladu nebo poštovních zásilek za úplatu;

[...]

- 8) ‚osvědčením provozovatele letecké dopravy (AOC)‘ osvědčení předané podniku, které potvrzuje, že provozovatel má odbornou způsobilost a organizaci k zajištění bezpečnosti provozu uvedeného v osvědčení, jak stanoví příslušná ustanovení práva Společenství nebo případně vnitrostátního práva;

[...]

- 10) ‚leteckým dopravcem‘ podnik s platnou provozní licencí nebo rovnocenným dokladem;
- 11) ‚leteckým dopravcem Společenství‘ letecký dopravce s platnou provozní licencí vydanou příslušným orgánem vydávajícím licenci v souladu s kapitolou II;

[...]

- 13) ‚leteckou službou uvnitř Společenství‘ letecká služba provozovaná ve Společenství;
- 14) ‚provozním právem‘ právo provozovat leteckou službu na letecké trase mezi dvěma letišti Společenství;

[...]

- 16) ‚pravidelnými leteckými službami‘ soubor letů, z nichž každý má všechny tyto vlastnosti:
- a) pro každý let jsou k dispozici místa nebo kapacita pro přepravu nákladu nebo poštovních zásilek pro individuální prodej veřejnosti buď přímo leteckým dopravcem, nebo jeho schválenými zástupci;
 - b) je provozován za účelem poskytování dopravy mezi dvěma nebo více stejnými letišti, buď:
 - podle zveřejněného letového řádu, nebo
 - s lety tak pravidelnými nebo číselnými, že tvoří zřejmou systematickou řadu;

[...]

- 26) ‚hlavním místem obchodní činnosti‘ ústředí nebo sídlo leteckého dopravce Společenství v členském státě, ve kterém jsou vykonávány hlavní finanční funkce a provozní řízení leteckého dopravce Společenství, včetně řízení zachování letové způsobilosti.“

12 Článek 3 odst. 1 a 2 nařízení č. 1008/2008 zní takto:

„1. Žádný podnik usazený ve Společenství není oprávněn k letecké přepravě cestujících, poštovních zásilek nebo nákladu za úplatu, nebyla-li mu vydána příslušná provozní licence.

Podnik, který splňuje požadavky této kapitoly, má nárok na získání provozní licence.

2. Příslušný orgán vydávající licenci nevydá provozní licence ani je neponechá v platnosti, nejsou-li splněny požadavky této kapitoly.“

13 Článek 4 tohoto nařízení uvádí:

„Příslušný orgán členského státu vydávající licenci vydá podniku provozní licenci, pokud:

- a) se jeho hlavní místo obchodní činnosti nachází v tomto členském státě;
- b) je držitelem platného AOC vydaného vnitrostátním orgánem téhož členského státu, jehož příslušný orgán vydávající licenci je odpovědný za vydání, odeření, zrušení nebo pozastavení provozní licence leteckého dopravce Společenství;

[...]

- d) jeho hlavní činností je provoz leteckých služeb samotných nebo ve spojení s jiným obchodním provozem letadel nebo opravou a údržbou letadel;

[...]

- h) splňuje požadavky na pojištění uvedené v článku 11 a v [nařízení č. 785/2004]; [...]

[...]“

14 Článek 15 uvedeného nařízení, nadepsaný „Poskytování leteckých služeb uvnitř Společenství“, je obsažen v kapitole III tohoto nařízení, která je nadepsána „Přístup na trasy“. Tento článek stanoví:

„1. Letečtí dopravci Společenství mají nárok provozovat letecké služby uvnitř Společenství.

2. Členské státy nesmějí podmínit provozování leteckých služeb uvnitř Společenství leteckým dopravcem Společenství žádným povolením či oprávněním. Členské státy nesmějí vyžadovat, aby letečtí dopravci Společenství předložili jakékoli doklady nebo informace, které již poskytl příslušnému orgánu vydávajícímu licenci za předpokladu, že příslušné informace mohou být od příslušného orgánu vydávajícího licenci získány včas.

[...]

5. Bez ohledu na ustanovení dvoustranných dohod mezi členskými státy a s výhradou pravidel Společenství týkajících se hospodářské soutěže, která jsou použitelná na podniky, povolí zúčastněné členské státy leteckým dopravcům Společenství spojovat letecké služby a uzavírat ujednání o společném označování linek s kterýmkoliv leteckým dopravcem v případě leteckých služeb směřujících na letiště, z letiště nebo přes letiště, které se nachází na jejich území, z jakéhokoli místa nebo na jakékoli místo ve třetích zemích.

Členský stát může v rámci dvoustranné dohody o leteckých službách s dotyčnou třetí zemí ukládat omezení pro ujednání o společném označování linek mezi leteckými dopravci Společenství a leteckými dopravci třetích zemí, zejména pokud dotyčná třetí země neumožňuje podobné obchodní příležitosti pro letecké dopravce Společenství poskytující služby z dotyčného členského státu. Přitom členské státy zajistí, aby omezení uložená v rámci těchto dohod neomezovala hospodářskou soutěž, byla nediskriminační ve vztahu mezi leteckými dopravci Společenství a aby nebyla více omezující, než je nezbytné.“

- 15 Článek 22 téhož nařízení, nadepsaný „Volná tvorba cen“, je obsažen v kapitole IV tohoto nařízení, nadepsané „Ustanovení o stanovování cen“, a zní takto:

„1. Aniž je dotčen čl. 16 odst. 1, stanovují letečtí dopravci Společenství a na základě vzájemnosti letečtí dopravci třetích zemí letecké tarify a letecké sazby pro letecké služby uvnitř Společenství volně.

2. Bez ohledu na ustanovení dvoustranných dohod mezi členskými státy nesmějí členské státy při udělování povolení leteckým dopravcům Společenství ke stanovení tarifů a sazeb za letecké služby mezi jejich územím a třetí zemí diskriminovat letecké dopravce na základě státní příslušnosti nebo totožnosti. Všechna zbývající omezení stanovování cen, včetně omezení pro linky do třetích zemí, která vyplývají z dvoustranných dohod mezi členskými státy, se zrušují.“

Německé právo

- 16 Ustanovení § 2 odst. 1, 7 a 8 zákona o letecké dopravě (Luftverkehrsgesetz), ve znění vyhlášeném dne 10. května 2007 (BGBl. 2007 I, s. 698, dále jen „LuftVG“), zní takto:

„(1) Německá letadla jsou oprávněna létat pouze tehdy, pokud k tomu mají povolení (provozní licence) a – vyžaduje-li to právní úprava – jsou zaregistrována v registru německých letadel (letecký registr). Letadlo je oprávněno létat pouze tehdy:

1. pokud je typ letadla schválen (schválení typu);
2. pokud má osvědčení o letové způsobilosti podle nařízení o technické kontrole letadel;
3. pokud má vlastník letadla uzavřeno pojištění občanskoprávní odpovědnosti [...] a
4. je letadlo vybaveno tak, aby nepřekročilo technicky přijatelnou úroveň hluku.

[...]

(7) Letadla, která nejsou zaregistrovaná a schválena na území působnosti tohoto zákona, mohou vstoupit do vzdušného prostoru tohoto území nebo do něj mohou být jinak dopravena pouze poté, co k tomu získala povolení. Povolení není nezbytné, pokud smlouva mezi zemí původu a Spolkovou republikou Německo nebo dohoda závazná pro oba státy stanoví jinak.

(8) Povolení uvedené v odstavcích 6 a 7 může být vydáno obecně, nebo pro konkrétní případ; může být spojeno s podmínkami a časově omezeno. [...]“

- 17 Ustanovení § 58 LuftVG stanoví:

„(1) Přestupku se dopustí ten, kdo úmyslně nebo z nedbalosti:

[...]

12a. bez povolení uvedeného v § 2 odst. 7 vstoupí letadlem do vzdušného prostoru, v němž platí tento zákon, nebo do něj letadlo jinak dopraví;

[...]

(2) Za přestupek uvedený v odst. 1 bodě [...] 12a může být uložena pokuta do výše 10 000 eur. [...]“

- 18 Ustanovení § 94 nařízení o licencích pro provozování letecké dopravy (Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung) ze dne 10. července 2008 (BGBl. 2008 I, s. 1229, dále jen „LuftVZO“) stanoví:

„Povolení ke vstupu do vzdušného prostoru Spolkové republiky Německo uvedené v § 2 odst. 7 [LuftVG] [...] vydává Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [(spolkové ministerstvo dopravy, stavebnictví a městského rozvoje)], nebo jiný jím pověřený orgán.“

- 19 Ustanovení § 95 LuftVZO zní takto:

„(1) Žádost o povolení musí obsahovat následující údaje:

1. jméno a adresu vlastníka letadla;
2. typ letadla, jakož i stát, kde bylo zaregistrováno, a registrační číslo;
3. datum a čas předpokládaného příletu, jakož i pravděpodobný čas jeho zpátečního letu nebo jeho letu do jiné destinace;
4. letiště odletu a příletu, jakož i případně letiště mezipřistání na spolkovém území;
5. počet cestujících, jakož i druh a množství nákladu, účel letu, zejména v případě přepravy organizované skupiny, a uvedení místa, kde se tato skupina původně shromáždila;
6. v případě charterového letu jméno, adresu a organizační složku provozovatele.

Orgán vydávající povolení může požadovat další informace. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nebo jakýkoli jiný jím pověřený orgán stanoví formou obecně závazných správních předpisů podrobnosti týkající se řízení o žádosti o povolení.

(2) S výjimkou případu uvedeného v odstavci 3 musí být žádost o povolení pro nepravidelné lety za obchodními účely s přistáním (příležitostné soukromé lety) podána u vydávajícího orgánu nejpozději dva celé pracovní dny před začátkem plánovaného letu; v případě souboru více než čtyř letů nejpozději čtyři týdny před začátkem plánovaných letů. Pro účely výpočtu lhůty není sobota považována za pracovní den.

[...]“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 20 International Jet Management je leteckou společností se sídlem v Rakousku. Provozuje nepravidelné soukromé lety, a sice příležitostné obchodní lety (charterové lety). Tato společnost nabízí nejen služby letecké dopravy uvnitř Evropské unie, ale svoji flotilu využívá rovněž – jak tomu bylo v rámci sporu v původním řízení – pro lety z třetích zemí do Unie.
- 21 V době rozhodné z hlediska skutečností původního sporu byla International Jet Management držitelkou provozní licence vydané rakouským ministerstvem dopravy v souladu s nařízením č. 1008/2008. Dále byla držitelkou AOC, které jí vydala společnost Austro Control GmbH, která vykonává úkoly veřejné služby a jejíž podíly drží Rakouská republika.
- 22 V období od 9. prosince 2008 do 15. března 2009 uskutečnila International Jet Management soukromé lety do Německa, a to šestkrát z Moskvy a jedenkrát z Ankary.

- 23 International Jet Management neměla pro žádný z uvedených letů povolení ke vstupu do německého vzdušného prostoru podle § 2 odst. 7 LuftVG ve spojení s § 94 a násl. LuftVZO. Ve třech případech jí Luftfahrtbundesamt (Spolkový úřad pro leteckou dopravu) odmítl vydat povolení ke vstupu do německého vzdušného prostoru z důvodu, že nepředložila „prohlášení o nedostupnosti“, tedy prohlášení, podle kterého letečtí dopravci, kteří jsou držiteli provozní licence vydané německými orgány, nejsou buď ochotni, nebo schopni provést dotyčný let. V ostatních případech Luftfahrtbundesamt v okamžiku uskutečnění letů ještě o žádosti o povolení nerozhodl.
- 24 Na základě těchto letů bylo International Jet Management rozsudkem Amtsgericht Braunschweig (Německo) ze dne 24. května 2011 uloženo zaplacení různých pokut za porušení platné právní úpravy.
- 25 International Jet Management podala proti tomuto rozsudku opravný prostředek k předkládajícímu soudu. Na podporu tohoto opravného prostředku nejprve tvrdí, že nařízení č. 1008/2008 jí přiznává právo volně se pohybovat v evropském vzdušném prostoru, aniž musí nejprve získat povolení vydané za tímto účelem dotyčnými členskými státy. V souladu s účelem tohoto nařízení je trh volný pro letecké společnosti, které jsou usazeny v členských státech a chtějí provozovat služby letecké dopravy.
- 26 Dále, všeobecný zákaz jakékoli diskriminace uvedený v článku 18 SFEU brání v každém případě uložení takových pokut, jaké byly uloženy International Jet Management. Požadavek povolení ke vstupu do německého vzdušného prostoru pro poskytování leteckých služeb ze třetích zemí je podle jejího názoru diskriminační, jelikož Luftfahrtbundesamt ve skutečnosti ověřuje pouze okolnosti, které již byly kontrolovány rakouskými orgány, což je neslučitelné s výkladem tohoto ustanovení Smlouvy o FEU, který Soudní dvůr provedl v rozsudku ze dne 25. ledna 2011, Neukirchinger (C-382/08, Sb. rozh. s. I-139).
- 27 Na závěr se International Jet Management podpůrně dovolává neslučitelnosti vnitrostátní právní úpravy dotčené v původním řízení s volným pohybem služeb zaručeným článkem 56 SFEU.
- 28 Státní zástupce naproti tomu navrhuje zamítnutí opravného prostředku podaného International Jet Management. Tvrdí, že pravidlo požadující získání povolení podle § 2 odst. 7 LuftVG je opatřením na ochranu národního hospodářství, které je Spolková republika oprávněna přijmout, protože zaprvé nařízení č. 1008/2008 se vztahuje pouze na lety uvnitř Společenství, zadruhé volný pohyb služeb zaručený článkem 56 SFEU se nevztahuje na leteckou dopravu a zatřetí není v projednávané věci dotčena ani působnost zákazu diskriminace uvedeného v článku 18 SFEU.
- 29 Podle státního zástupce jsou členské státy oprávněny upřednostnit při výkonu svých zákonodárných pravomocí své tuzemské podniky. Letecké společnosti z jiných členských států se proto musí nejprve obrátit na německé společnosti, aby se ujistily, že žádná z nich není ochotna provést dotyčný let za srovnatelných podmínek. Tato praxe je podle jeho názoru odůvodněna nutností zabránit jakémukoli narušení hospodářské soutěže, jelikož ostatní členské státy rovněž chrání své tuzemské společnosti v jejich vztazích s třetími zeměmi.
- 30 Kromě toho požadavek povolení ke vstupu do německého vzdušného prostoru slouží nejen k ochraně národního hospodářství, ale odpovídá rovněž bezpečnostním požadavkům. Orgán, který povolení vydává, totiž od společností z jiných členských států požaduje nejen předložení prohlášení o nedostupnosti, ale i potvrzení o pojištění a AOC vydané členským státem jejich původu. Státní zástupce sice uznává, že orgán vydávající povolení neověřuje žádnou okolnost, kterou by členský stát, ve kterém má letecká společnost sídlo, nebyl povinen kontrolovat, avšak tvrdí, že praxe nicméně dokazuje, že členské státy neplní svoji kontrolní povinnost řádně. Dodatečné kontroly, které Spolková republika Německo může provést v případě leteckých společností, které mají sídlo v jiném členském státě, jedná-li se o lety z nebo do třetích zemí, jsou tedy odůvodněné.

- 31 Státní zástupce konečně tvrdí, že výše uvedený rozsudek Neukirchinger není v projednávané věci relevantní, neboť se týkal letecké dopravy ve Společenství. Skutkový stav, který vedl k vydání tohoto rozsudku, se podle jeho názoru významně liší od skutkového stavu v projednávané věci, jelikož v případě letů dotčených v projednávaném případě letadla odlétala z třetích zemí.
- 32 Předkládající soud má pochybnosti ohledně výkladu článku 18 SFEU a ohledně použitelnosti tohoto článku na spor, který mu byl předložen.
- 33 Za těchto podmínek se Oberlandesgericht Braunschweig rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1) Použije se článek 18 SFEU [...], jestliže členský stát (Spolková republika Německo) požaduje, aby letecká společnost, která má platnou provozní licenci vydanou v jiném členském státě (Rakouské republice) ve smyslu článků 3 a 8 nařízení č. 1008/2008 [...], měla povolení ke vstupu do vzdušného prostoru pro soukromé lety (obchodní lety, které nepatří k pravidelným linkám), které směřují ze třetích zemí na jeho území?
- 2) Je v případě kladné odpovědi na první otázku požadavek povolení ke vstupu do vzdušného prostoru jako takový neslučitelný s článkem 18 SFEU [...], pokud je takovéto povolení, jehož získání lze vymáhat pod hrozbou pokuty, sice pro lety ze třetích zemí požadováno od leteckých společností, které v jiném členském státě obdržely provozní licenci, avšak není požadováno od leteckých společností, které provozní licenci obdržely ve Spolkové republice Německo?
- 3) Pokud se článek 18 SFEU [...] uplatní v případě uvedeném v první otázce, ale požadavek povolení není jako takový diskriminační (druhá otázka), může Spolková republika Německo podmínit pod hrozbou pokuty udělení povolení ke vstupu do svého vzdušného prostoru pro lety ze třetích zemí tím, že letecká společnost z jiného členského státu prokáže orgánu vydávajícímu povolení, že společnosti s provozní licenci ve Spolkové republice Německo nejsou schopny tyto lety provést (prohlášení o nedostupnosti), a přitom neporušit zákaz diskriminace?“

K předběžným otázkám

K první otázce

- 34 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda se článek 18 SFEU, který zakotvuje obecnou zásadu zákazu diskriminace na základě státní příslušnosti, použije na takovou situaci, jako je situace dotčená v původním řízení, kdy první členský stát požaduje, aby letecký dopravce, který je držitelem provozní licence vydané druhým členským státem, získal povolení ke vstupu do vzdušného prostoru prvního členského státu k uskutečnění nepravidelných soukromých letů z třetí země do tohoto prvního členského státu, ačkoli takové povolení není požadováno od leteckých dopravců, kteří jsou držiteli provozní licence vydané uvedeným prvním členským státem.
- 35 V tomto ohledu je třeba připomenout, že článek 18 SFEU stanoví, že v rámci použití Smluv, aniž jsou dotčena jejich zvláštní ustanovení, je zakázána jakákoli diskriminace na základě státní příslušnosti.
- 36 Podle čl. 58 odst. 1 SFEU je volný pohyb služeb v oblasti dopravy upraven ustanoveními hlavy o dopravě, tedy hlavy VI Smlouvy o FEU. Volný pohyb služeb v oblasti dopravy tak v rámci primárního práva podléhá zvláštnímu právnímu režimu.
- 37 Je třeba konstatovat, že tato Smlouva odlišuje leteckou dopravu, stejně jako námořní dopravu, od ostatních způsobů dopravy.

- 38 Podle čl. 100 odst. 1 a 2 SFEU se totiž na leteckou dopravu nevztahují pravidla hlavy VI uvedené Smlouvy, pokud unijní zákonodárce nerozhodne jinak. Jak uvedl generální advokát v bodě 30 svého stanoviska, liberalizační opatření pro leteckou dopravu mohou být tedy přijata pouze na základě čl. 100 odst. 2 SFEU.
- 39 V projednávaném případě je sice pravda, že unijní zákonodárce v této fázi nepřijal na základě sdílené pravomoci, kterou mu v oblasti dopravy přiznává čl. 4 odst. 2 písm. g) SFEU, opatření založená na čl. 100 odst. 2 Smlouvy o FEU a týkající se liberalizace služeb letecké dopravy souvisejících se spojeními mezi členskými státy a třetími zeměmi, článek 18 SFEU se nicméně na takové služby použije, avšak pod podmínkou, že spadají do působnosti smluv ve smyslu posledně uvedeného článku (v tomto smyslu viz výše uvedený rozsudek Neukirchinger, bod 21 a citovaná judikatura).
- 40 Je tedy třeba určit, zda v takové situaci, jako je situace dotčená v původním řízení, která se týká leteckého dopravce se sídlem v členském státě, jenž je držitelem provozní licence vydané orgány tohoto členského státu v souladu s nařízením č. 1008/2008 a jenž má za účelem poskytování služeb letecké dopravy do jiného členského státu splnit na základě právní úpravy tohoto jiného členského státu požadavek předchozího povolení, může okolnost, že jsou dotčené služby poskytovány z třetí země, vyloučit použití článku 18 SFEU.
- 41 Nařízení č. 1008/2008, jak vyplývá z jeho článku 1, v tomto ohledu upravuje nejen právo „leteckých dopravců Společenství“ provozovat „letecké služby uvnitř Společenství“, ale také vydávání licencí uvedeným leteckým dopravcům, které jsou předmětem kapitoly II tohoto nařízení.
- 42 Z článku 3 odst. 1 prvního pododstavce uvedeného nařízení vyplývá, že žádný podnik usazený v Unii není oprávněn k letecké přepravě cestujících, poštovních zásilek nebo nákladu za úplat, nebyla-li mu vydána příslušná provozní licence. Nařízení č. 1008/2008 přitom z použití tohoto pravidla nevyjímá letecké dopravce usazené v Unii, kteří provádí leteckou přepravu cestujících z třetích zemí do členských států.
- 43 Článek 3 odst. 1 druhý pododstavec tohoto nařízení stanoví, že podnik, který splňuje požadavky jeho kapitoly II, má nárok na získání provozní licence.
- 44 Je třeba uvést, že mezi podmínky stanovené v článku 4 uvedeného nařízení pro vydání provozní licence podniku příslušným orgánem členského státu patří mimo jiné podmínka, aby se „hlavní místo obchodní činnosti“ tohoto podniku nacházelo v uvedeném členském státě, a podmínka, aby jeho hlavní činností byl provoz „leteckých služeb“ samotných nebo ve spojení s jiným obchodním provozem letadel nebo opravou a údržbou letadel.
- 45 Pojmy „hlavní místo obchodní činnosti“ a „letecké služby“ jsou definovány v článku 2 nařízení č. 1008/2008. Podle bodu 26 tohoto článku se hlavním místem obchodní činnosti rozumí „ústředí nebo sídlo leteckého dopravce Společenství v členském státě, ve kterém jsou vykonávány hlavní finanční funkce a provozní řízení leteckého dopravce Společenství, včetně řízení zachování letové způsobilosti“. Článek 2 bod 4 tohoto nařízení definuje „leteckou službu“ jako „let nebo soubor letů za účelem přepravy cestujících, nákladu nebo poštovních zásilek za úplat“.
- 46 Jak zdůraznil generální advokát v bodě 47 svého stanoviska, pojem „letecká služba“ tak zahrnuje nejen lety v rámci Unie, ale i lety zajišťující spojení mezi třetí zemí a členským státem. V tomto ohledu je nutno poznamenat, že nařízení č. 1008/2008 rozlišuje „letecké služby“ a „letecké služby uvnitř Společenství“, přičemž posledně uvedené služby zahrnují podle čl. 2 bodu 13 tohoto nařízení služby letecké dopravy v Unii.

- 47 Z těchto různých ustanovení vyplývá, že pro účely poskytování služeb letecké dopravy, včetně služeb letecké dopravy zajišťujících spojení mezi členským státem a třetí zemí, musí být takový letecký dopravce, jako je International Jet Management, jehož hlavní místo obchodní činnosti se nachází v členském státě, držitelem provozní licence vydané příslušným orgánem tohoto členského státu v souladu s kapitolou II nařízení č. 1008/2008.
- 48 Taková provozní licence, v jejímž případě byly podmínky vydání harmonizovány nařízením č. 1008/2008, zaručuje, že ji tento letecký dopravce získal v souladu se společnými normami, zejména bezpečnostními, a musí být tedy uznána orgány ostatních členských států.
- 49 V této souvislosti z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že podle obecných správních pravidel uvedených v § 95 odst. 1 LuftVZO orgán, který vydává povolení ke vstupu do německého vzdušného prostoru, ověřuje před udělením tohoto povolení leteckému dopravci, který je držitelem provozní licence vydané příslušným orgánem jiného členského státu, různé okolnosti, které musí posledně uvedený orgán kontrolovat v souladu s ustanoveními kapitoly II nařízení č. 1008/2008.
- 50 Bod 10 odůvodnění nařízení č. 1008/2008 kromě toho uvádí, že za účelem dotvoření vnitřního leteckého trhu by se měla zrušit existující omezení používaná mezi členskými státy, jako jsou omezení společného označování linek na trasách do třetích zemí nebo stanovování cen pro linky do třetích zemí s mezipřistáním v jiném členském státě. Jak Evropská komise zdůraznila na jednání, plyne z toho, že i když je cílem tohoto nařízení dotvoření vnitřního leteckého trhu, měl unijní zákonodárce za to, že uskutečnění tohoto cíle může být rovněž zmařeno omezeními leteckých spojení s třetími zeměmi. Unijní zákonodárce, který odkázal na taková omezení v čl. 15 odst. 5 druhém pododstavci a čl. 22 odst. 2 nařízení č. 1008/2008, mimoto tento odkaz spojil s výslovným odkazem – učiněným ve stejných ustanoveních – na povinnost členských států dodržovat zásadu zákazu diskriminace na základě statní příslušnosti ve vztahu k leteckým dopravcům Společenství.
- 51 Jak uvedla finská vláda ve vyjádření předloženém Soudnímu dvoru, na služby letecké dopravy poskytované mezi třetí zemí a členským státem leteckým dopravcem, který je držitelem provozní licence vydané jiným členským státem, se ostatně mohou uplatnit i další předpisy unijního sekundárního práva týkající se odvětví letecké dopravy.
- 52 Tak je tomu mimo jiné v případě nařízení č. 261/2004, jak vyplývá z jeho čl. 3 odst. 1 písm. b), a nařízení č. 785/2004, jak vyplývá z jeho čl. 2 odst. 1. Je tomu tak i v případě nařízení č. 847/2004, které zavádí spolupráci mezi členskými státy a Komisí při sjednávání a uzavírání dohod o službách letecké dopravy mezi členskými státy a třetími zeměmi, pokud předmět uvedených dohod náleží částečně do unijní pravomoci. Kromě toho řada dohod týkajících se služeb letecké dopravy byla sjednána mezi Unií a jejími členskými státy na jedné straně a třetími zeměmi na straně druhé, včetně tzv. „vertikálních“ dohod, které každému unijnímu leteckému dopravci umožňují poskytovat služby letecké dopravy mezi všemi členskými státy a dotyčnou třetí zemí [viz mimo jiné dohoda uzavřená se Spojenými státy americkými, jejíž podpis a prozatímní provádění byly schváleny rozhodnutím 2007/339/ES ze dne 25. dubna 2007 (Úř. věst. L 134, s. 1), a dohoda uzavřená s Kanadou, jejíž podpis a prozatímní provádění byly schváleny rozhodnutím 2010/417/ES ze dne 30. listopadu 2009 (Úř. věst. 2010, L 207, s. 30)].
- 53 Ze všech úvah uvedených v bodech 41 až 52 tohoto rozsudku vyplývá, že služby letecké dopravy poskytované mezi třetí zemí a členským státem leteckým dopravcem, který je držitelem provozní licence vydané jiným členským státem, jsou předmětem předpisů sekundárního práva a že v takové situaci, jaká je popsána v bodě 40 tohoto rozsudku, nemůže okolnost, že dotyčné služby letecké dopravy jsou poskytovány z třetí země, vyloučit tuto situaci z působnosti Smluv ve smyslu článku 18 SFEU.
- 54 Z toho plyne, že toto ustanovení se vztahuje na takovou situaci, jako je situace dotčená v původním řízení.

- 55 Německá a francouzská vláda však v podstatě tvrdí, že v důsledku použití článku 18 SFEU v kontextu takové věci, jako je věc dotčená v původním řízení, by byl čl. 58 odst. 1 SFEU zbaven veškerého užitečného účinku. Francouzská vláda v tomto ohledu zdůrazňuje, že pokud by byl členský stát povinen v oblasti provozování služeb letecké dopravy mezi svým územím a třetí zemí zacházet stejným způsobem s leteckými dopravci usazenými na jeho území a leteckými dopravci, kteří jsou usazeni na území jednoho nebo několika jiných členských států a nemají zastoupení na jeho území, vedlo by to k rozšíření volného pohybu služeb podle článku 56 SFEU na tyto služby letecké dopravy.
- 56 Tuto argumentaci nelze přijmout.
- 57 Z ustálené judikatury Soudního dvora totiž vyplývá, že článek 56 SFEU vyžaduje nejen odstranění jakékoli diskriminace poskytovatele služeb z důvodu jeho státní příslušnosti nebo okolnosti, že je usazen v jiném členském státě, než je stát, v němž musí být služba poskytnuta, ale rovněž odstranění jakéhokoli omezení, byť uplatňovaného bez rozdílu jak na tuzemské poskytovatele, tak na poskytovatele z jiných členských států, je-li takové povahy, že může zakazovat činnosti poskytovatele usazeného v jiném členském státě, kde legálně poskytuje obdobné služby, být na překážku těmto činnostem nebo je činit méně atraktivními (rozsudek ze dne 12. září 2013, Konstantinides, C-475/11, bod 44 a citovaná judikatura).
- 58 Toto ustanovení Smlouvy o FEU má tak rozsah, který jde nad rámec zákazu diskriminace stanoveného v článku 18 SFEU.
- 59 Členské státy jsou sice podle čl. 58 odst. 1 SFEU oprávněny zavést určitá omezení poskytování služeb letecké dopravy v souvislosti se spojeními mezi třetími státy a Uníí, a to v rozsahu, v němž – jak bylo uvedeno v bodě 39 tohoto rozsudku – unijní zákonodárce nevykonal pravomoc, kterou mu přiznává čl. 100 odst. 2 SFEU k liberalizaci tohoto typu služeb, avšak uvedené státy i nadále podléhají obecné zásadě zákazu diskriminace na základě státní příslušnosti, která je zakotvena v článku 18 SFEU.
- 60 Kromě toho rozsudek ze dne 13. prosince 1989, Corsica Ferries (France) (C-49/89, Recueil, s. 4441), ani rozsudek ze dne 7. listopadu 1991, Pinaud Wieger (C-17/90, Recueil, s. I-5253), kterých se dovolávaly německá a francouzská vláda a které se týkaly situací, kdy Rada Evropské unie ještě nepřijala právní úpravu provádějící volný pohyb služeb v oblastech, které spadají pod námořní a silniční dopravu, nemohou zpochybnit použitelnost článku 18 SFEU v takové situaci, jako je situace dotčená v původním řízení.
- 61 Soudní dvůr totiž nezkoumal právní úpravu dotčenou v těchto rozsudcích z hlediska článku 7 Smlouvy o EHS, nyní článku 18 SFEU, ale z hlediska článků Smlouvy o EHS týkajících se volného pohybu služeb v odlišném legislativním kontextu, než je kontext uvedený v bodech 41 až 52 tohoto rozsudku.
- 62 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na první otázku odpovědět, že článek 18 SFEU, který zakotvuje obecnou zásadu zákazu diskriminace na základě státní příslušnosti, je použitelný v takové situaci, jako je situace dotčená v původním řízení, kdy první členský stát vyžaduje, aby letecký dopravce, který je držitelem provozní licence vydané druhým členským státem, získal povolení ke vstupu do vzdušného prostoru prvního členského státu k uskutečnění nepravidelných soukromých letů z třetí země do tohoto prvního členského státu, ačkoli takové povolení není požadováno od leteckých dopravců, kteří jsou držiteli provozní licence vydané uvedeným prvním členským státem.

Ke druhé a třetí otázce

- 63 Podstatou druhé a třetí otázky předkládajícího soudu, které je třeba zkoumat společně, je, zda článek 18 SFEU musí být vykládán v tom smyslu, že brání právní úpravě prvního členského státu, která pod sankcí pokuty v případě jejího nedodržení vyžaduje, aby letecký dopravce, který je držitelem provozní licence vydané druhým členským státem, získal povolení ke vstupu do vzdušného prostoru

prvního členského státu k uskutečnění nepravidelných soukromých letů z třetí země do tohoto prvního členského státu, ačkoli takové povolení není požadováno od leteckých dopravců, kteří jsou držiteli provozní licence vydané uvedeným prvním členským státem, a která podmiňuje získání tohoto povolení předložením prohlášení, že letečtí dopravci, kteří jsou držiteli provozní licence vydané tímto prvním členským státem, nejsou ochotni nebo schopni tyto lety uskutečnit.

- 64 Podle ustálené judikatury v tomto ohledu platí, že pravidla rovného zacházení mezi vlastními a cizími státními příslušníky zakazují nejen zjevnou diskriminaci na základě státní příslušnosti či, pokud jde o společnosti, sídla, ale také všechny skryté formy diskriminace, které prostřednictvím použití jiných rozlišovacích kritérií vedou ve skutečnosti ke stejnému výsledku (rozsudek ze dne 27. října 2009, ČEZ, C-115/08, Sb. rozh. s. I-10265, bod 92, a výše uvedený rozsudek Neukirchinger, bod 32).
- 65 Taková právní úprava prvního členského státu, jako je právní úprava dotčená v původním řízení, která vyžaduje, aby letecký dopravce, který je držitelem provozní licence vydané druhým členským státem, získal povolení ke vstupu do jeho vzdušného prostoru pro lety z třetích zemí, ačkoli takové povolení není požadováno od leteckých dopravců, kteří jsou držiteli provozní licence vydané prvním členským státem, přitom zavádí rozlišovací kritérium, které vede ve skutečnosti k témuž výsledku jako kritérium státní příslušnosti.
- 66 Vzhledem k tomu, že podle čl. 4 písm. a) nařízení č. 1008/2008 vydává provozní licenci příslušný orgán členského státu, v němž se nachází hlavní místo obchodní činnosti leteckého dopravce ve smyslu čl. 2 bodu 26 téhož nařízení, taková právní úprava v praxi znevýhodňuje pouze letecké dopravce, kteří mají sídlo v jiném členském státě.
- 67 To platí *a fortiori* i v případě takové právní úpravy prvního členského státu, jako je právní úprava dotčená v původním řízení, která pouze leteckým dopravcům, kteří jsou držiteli provozní licence vydané druhým členským státem, ukládá povinnost, aby za účelem získání povolení ke vstupu do vzdušného prostoru prvního členského státu pro lety z třetích zemí předložili prohlášení o nedostupnosti prokazující, že letečtí dopravci, kteří jsou držiteli provozní licence vydané prvním členským státem, nejsou ochotni nebo schopni tyto lety uskutečnit.
- 68 Takové rozdílné zacházení může být odůvodněno pouze tehdy, pokud se zakládá na objektivních hlediscích nezávislých na státní příslušnosti dotyčných osob a přiměřených cíli legitimně sledovanému vnitrostátním právem (rozsudek ze dne 15. března 2005, Bidar, C-209/03, Sb. rozh. s. I-2119, bod 54, a výše uvedený rozsudek Neukirchinger, bod 35).
- 69 Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že státní zástupce má za to, že požadavek povolení ke vstupu do německého vzdušného prostoru, který je dotčený v původním řízení, odpovídá požadavkům ochrany národního hospodářství a bezpečnosti.
- 70 Pokud jde o ochranu národního hospodářství, je třeba konstatovat, že se jedná o cíl čistě hospodářské povahy, který nemůže odůvodnit takové rozdílné zacházení, jako je rozdílné zacházení dotčené v původním řízení (pokud jde o odůvodnění omezení základních svobod, obdobně viz rozsudky ze dne 5. června 1997, SETTG, C-398/95, Recueil, s. I-3091, bod 23, a ze dne 7. dubna 2011, Komise v. Portugalsko, C-20/09, Sb. rozh. s. I-2637, bod 65).
- 71 Pokud jde o cíl bezpečnosti, takový cíl sice nepopíratelně představuje legitimní cíl, nelze se jej však platně dovolávat v rámci sporu v původním řízení.
- 72 Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že vydání povolení ke vstupu do německého vzdušného prostoru je kromě předložení prohlášení o nedostupnosti podmíněno mimo jiné předložením potvrzení o pojištění občanskoprávní odpovědnosti a AOC. Předkládající soud upřesňuje, že skutečnosti uvedené v těchto dokumentech jsou skutečnostmi, které již kontrolovala Rakouská republika, která International Jet Management vydala provozní licenci.

- 73 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že mezi podmínky udělení provozní licence podnikem příslušným orgánem členského státu patří podle čl. 4 písm. h) nařízení č. 1008/2008 podmínka, aby tento podnik splňoval požadavky na pojištění uvedené v článku 11 tohoto nařízení a v nařízení č. 785/2004. Stejně tak podle čl. 4 písm. b) a čl. 6 odst. 1 nařízení č. 1008/2008 může takový orgán vydat provozní licenci pouze tehdy, pokud je podnik, který tuto licenci žádá, držitelem platného AOC. Podle definice AOC uvedené v čl. 2 bodě 8 tohoto nařízení toto osvědčení potvrzuje, že provozovatel má odbornou způsobilost a organizaci k zajištění bezpečnosti provozu uvedeného v AOC, jak stanoví příslušná ustanovení unijního práva nebo případně vnitrostátního práva.
- 74 Skutečnost, že Spolková republika Německo ukládá takovému leteckému dopravci, jako je International Jet Management, který je držitelem provozní licence vydané jiným členským státem, povinnost získat takové povolení ke vstupu do jejího vzdušného prostoru, jako je povolení dotčené v původním řízení, tak není přiměřená sledovanému legitimnímu cíli. Bezpečnostní zájmy, na které odkazuje státní zástupce, již totiž byly zohledněny při vydání provozní licence společností International Jet Management příslušným rakouským orgánem (v tomto smyslu viz výše uvedený rozsudek Neukirchinger, bod 42).
- 75 Kromě toho je třeba poznamenat, že německá vláda na jednání uvedla, že pokud letečtí dopravci, kteří jsou držiteli provozní licence vydané jiným členským státem a provozují lety z třetí země na německé území, učiní mezipřistání na území tohoto jiného členského státu, povolení ke vstupu do německého vzdušného prostoru od nich není požadováno. Vzhledem k tomu, že německá vláda neupřesnila, z jakých důvodů lze v takovém případě přehlížet uplatňované bezpečnostní zájmy, není každopádně patrné, že by právní úprava dotčená v původním řízení mohla být takovými zájmy odůvodněna.
- 76 Z výše uvedeného vyplývá, že taková právní úprava, jako je právní úprava dotčená v původním řízení, představuje diskriminaci na základě státní příslušnosti, která je umocněna pokutou uloženou při nedodržení takové právní úpravy (v tomto smyslu viz výše uvedený rozsudek Neukirchinger, bod 43).
- 77 V důsledku toho je třeba na druhou a třetí otázku odpovědět, že článek 18 SFEU musí být vykládán v tom smyslu, že brání právní úpravě prvního členského státu, která pod sankcí pokuty v případě jejího nedodržení vyžaduje, aby letecký dopravce, který je držitelem provozní licence vydané druhým členským státem, získal povolení ke vstupu do vzdušného prostoru prvního členského státu k uskutečnění nepravidelných soukromých letů z třetí země do tohoto prvního členského státu, ačkoli takové povolení není požadováno od leteckých dopravců, kteří jsou držiteli provozní licence vydané uvedeným prvním členským státem, a která podmiňuje získání tohoto povolení předložením prohlášení, že letečtí dopravci, kteří jsou držiteli provozní licence vydané tímto prvním členským státem, nejsou ochotni nebo schopni tyto lety uskutečnit.

K nákladům řízení

- 78 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (velký senát) rozhodl takto:

- 1) Článek 18 SFEU, který zakotvuje obecnou zásadu zákazu diskriminace na základě státní příslušnosti, je použitelný v takové situaci, jako je situace dotčená v původním řízení, kdy první členský stát vyžaduje, aby letecký dopravce, který je držitelem provozní licence vydané druhým členským státem, získal povolení ke vstupu do vzdušného prostoru prvního**

členského státu k uskutečnění nepravidelných soukromých letů z třetí země do tohoto prvního členského státu, ačkoli takové povolení není požadováno od leteckých dopravců, kteří jsou držiteli provozní licence vydané uvedeným prvním členským státem.

- 2) Článek 18 SFEU musí být vykládán v tom smyslu, že brání právní úpravě prvního členského státu, která pod sankcí pokuty v případě jejího nedodržení vyžaduje, aby letecký dopravce, který je držitelem provozní licence vydané druhým členským státem, získal povolení ke vstupu do vzdušného prostoru prvního členského státu k uskutečnění nepravidelných soukromých letů z třetí země do tohoto prvního členského státu, ačkoli takové povolení není požadováno od leteckých dopravců, kteří jsou držiteli provozní licence vydané uvedeným prvním členským státem, a která podmiňuje získání tohoto povolení předložením prohlášení, že letečtí dopravci, kteří jsou držiteli provozní licence vydané tímto prvním členským státem, nejsou ochotni nebo schopni tyto lety uskutečnit.

Podpisy.