



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Store Afdeling)

18. marts 2014*

»Præjudiciel forelæggelse — artikel 18 TEUF — forbud mod enhver forskelsbehandling, der udøves på grundlag af nationalitet — kommercielle flyvninger fra et tredjeland til en medlemsstat — en medlemsstats lovgivning, der fastsætter, at de EU-luftfartsselskaber, som ikke råder over en licens udstedt af denne stat, skal opnå en tilladelse til enhver flyvning fra et tredjeland«

I sag C-628/11,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Oberlandesgericht Braunschweig (Tyskland) ved afgørelse af 24. november 2011, indgået til Domstolen den 7. december 2011, i straffesagen mod

International Jet Management GmbH,

har

DOMSTOLEN (Store Afdeling)

sammensat af præsidenten, V. Skouris, vicepræsidenten, K. Lenaerts, afdelingsformændene A. Tizzano, R. Silva de Lapuerta, L. Bay Larsen, E. Juhász, A. Borg Barthet, C.G. Fernlund og J.L. da Cruz Vilaça samt dommerne A. Rosas (refererende dommer), G. Arestis, A. Arabadjiev, C. Toader, E. Jarašiūnas og C. Vajda,

generaladvokat: Y. Bot

justitssekretær: fuldmægtig K. Malacek,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 19. februar 2013, efter at der er afgivet indlæg af:

- International Jet Management GmbH ved Rechtsanwältin J. Janezic og P. Ehlers
- den tyske regering ved A. Wiedmann og T. Henze, som befuldmægtigede
- den spanske regering ved S. Martínez-Lage Sobredo, som befuldmægtiget
- den franske regering ved G. de Bergues og M. Perrot, som befuldmægtigede
- den italienske regering ved G. Palmieri, som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato W. Ferrante
- den østrigske regering ved C. Pesendorfer og G. Eberhard, som befuldmægtigede

* Processprog: tysk.

- den polske regering ved B. Majczyna og M. Szpunar, som befuldmægtigede
 - den finske regering ved J. Heliskoski, som befuldmægtiget
 - Europa-Kommissionen ved K. Simonsson, F. Bulst og T. van Rijn, som befuldmægtigede,
- og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 30. april 2013, afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 18 TEUF.
- 2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en straffesag mod International Jet Management GmbH (herefter »International Jet Management«), der er et luftfartsselskab med hovedsæde i Østrig, for at have foretaget charter- eller taxaflyvninger fra Moskva (Rusland) og Ankara (Tyrkiet) til Tyskland uden at være i besiddelse af den tilladelse til indflyvning i det tyske luftrum, som er påkrævet i henhold til denne medlemsstats lovgivning.

Retsforskrifter

EU-retten

Forordning (EF) nr. 261/2004

- 3 Artikel 3, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT L 46, s. 1) fastsætter:

»Denne forordning gælder:

- a) for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse
- b) for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, når bestemmelseslufthavnen er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, og det transporterende luftfartsselskab for den pågældende flyvning er et EF-luftfartsselskab, medmindre vedkommende har modtaget modydelser eller kompensation og har fået bistand i det pågældende tredjeland.«

Forordning (EF) nr. 785/2004

- 4 Det fremgår af artikel 2, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 af 21. april 2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører (EUT L 138, s. 1), at forordningen finder anvendelse på alle luftfartsselskaber og alle luftfartøjsoperatører, der flyver inden for, til, fra eller over en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse.

5 Forordningens artikel 5, stk. 2 og 4, har følgende ordlyd:

»2. Ved anvendelsen af denne artikel forstås ved den berørte medlemsstat den medlemsstat, som har udstedt licens til EF-luftfartsselskabet, eller den medlemsstat, hvor luftfartøjsoperatørens luftfartøj er registreret. For luftfartsselskaber, der ikke er EF-luftfartsselskaber, og luftfartøjsoperatører, der anvender luftfartøjer, der er registreret uden for EF, er den berørte medlemsstat den medlemsstat, hvorfra eller hvortil der flyves.

[...]

4. Hvad angår EF-luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører, der anvender luftfartøjer, der er registreret i EF, er deponering af et forsikringsbevis i den i stk. 2 omhandlede medlemsstat tilstrækkeligt for alle medlemsstater, med forbehold af artikel 8, stk. 6.«

Forordning (EF) nr. 847/2004

6 Artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 847/2004 af 29. april 2004 om forhandling og gennemførelse af luftfartsaftaler mellem medlemsstaterne og tredjelande (EUT L 157, s. 7) har følgende ordlyd:

»Hvis luftfartsselskaberne eller andre berørte parter inddrages i de forhandlinger, der henvises til i artikel 1, skal medlemsstaterne sikre en ligelig behandling af alle EF-luftfartsselskaber, der er etableret på deres respektive områder, for hvilke traktaten gælder.«

7 Forordningens artikel 3 bestemmer:

»En medlemsstat kan ikke med et tredjeland indgå nye aftaler, som reducerer antallet af EF-luftfartsselskaber, der i overensstemmelse med gældende aftaler kan udpeges til at udføre flyvning mellem dens område og tredjelandet, hverken med hensyn til hele lufttransportmarkedet mellem de to parter eller med hensyn til specifikke ruter mellem to byer.«

8 Nævnte forordnings artikel 5 fastsætter:

»Hvis en medlemsstat indgår en aftale eller ændringer til en aftale eller dens bilag, som omfatter begrænsninger i anvendelsen af trafikrettigheder eller antallet af EF-luftfartsselskaber, der er berettiget til at blive udpeget til at drage fordel af trafikrettigheder, sikrer den pågældende medlemsstat, at trafikrettighederne fordeles blandt de berettigede EF-luftfartsselskaber på grundlag af en ikke-diskriminerende og gennemskuelig procedure.«

Forordning (EF) nr. 1008/2008

9 Tiende betragtning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293, s. 3) er sålydende:

»Med henblik på at fuldføre det indre luftfartsmarked bør man ophæve de begrænsninger, som stadig eksisterer mellem medlemsstater, f.eks. begrænsninger for code sharing på ruter til tredjelande eller for prisfastsættelse på ruter til tredjelande med mellemlandning i en anden medlemsstat (den sjette frihed).«

10 Forordningens artikel 1, stk. 1, fastsætter:

»Denne forordning indeholder regler for udstedelse af licenser til EF-luftfartsselskaber, for EF-luftfartsselskabers ret til at drive trafikflyvning inden for Fællesskabet og for prisfastsættelse for trafikflyvning inden for Fællesskabet.«

11 Forordningens artikel 2 bestemmer:

»I denne forordning forstås ved:

1) »licens«: en tilladelse udstedt af den kompetente licensudstedende myndighed til et foretagende til at udføre trafikflyvning som angivet i licensen

[...]

4) »trafikflyvning«: en flyvning eller en række flyvninger med transport af passagerer, fragt og/eller post mod vederlag og/eller lejeafgift

[...]

8) »air operator certificate (AOC)«: et certifikat udstedt til et foretagende til bekræftelse af, at foretagendet har den fornødne fagkundskab og struktur til at varetage sikkerheden i forbindelse med de operationer, der er angivet i certifikatet, jf. de relevante bestemmelser i fællesskabslovgivningen eller national lovgivning, alt efter omstændighederne

[...]

10) »luftfartsselskab«: et foretagende med en gyldig licens eller tilsvarende

11) »EF-luftfartsselskab«: et luftfartsselskab med en gyldig licens tildelt af en kompetent licensudstedende myndighed i overensstemmelse med kapitel II

[...]

13) »trafikflyvning inden for Fællesskabet«: trafikflyvning mellem EF-lufthavne

14) »trafikrettighed«: retten til at udøve trafikflyvning mellem to EF-lufthavne

[...]

16) »ruteflyvning«: en række flyvninger, der har samtlige følgende kendetegn:

a) For hver flyvning udbydes pladser og/eller kapacitet til transport af fragt og/eller post til salg på individuel basis til offentligheden (enten direkte hos luftfartsselskabet eller hos dets autoriserede bureauer).

b) De gennemføres mellem de samme to eller flere lufthavne enten:

— i henhold til en offentliggjort fartplan, eller

— med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at der tydeligt er tale om en identificerbar systematisk række flyvninger

[...]

26) »hovedsæde«: et EF-luftfartsselskabs hovedkontor eller vedtægtsmæssige hjemsted i den medlemsstat, inden for hvilken EF-luftfartsselskabets vigtigste økonomiske funktioner og operationelle kontrol udøves, herunder styring af fortsat luftdygtighed.«

12 Artikel 3, stk. 1 og 2, i forordning nr. 1008/2008 er affattet således:

»1. Intet foretagende, der er etableret i Fællesskabet, må udøve lufttransport med passagerer, post og/eller fragt mod vederlag og/eller lejeafgift, medmindre det har fået udstedt den dertil nødvendige licens.

Et foretagende, der opfylder kravene i dette kapitel, har ret til at få udstedt en licens.

2. Den kompetente licensudstedende myndighed må ikke udstede licens eller opretholde gyldigheden heraf, hvis kravene i dette kapitel ikke er opfyldt.«

13 Forordningens artikel 4 bestemmer:

»Den kompetente licensudstedende myndighed i en medlemsstat udsteder licens til et foretagende, når følgende betingelser er opfyldt:

a) Dets [hovedsæde] er beliggende i denne medlemsstat.

b) Det er indehaver af et gyldigt AOC udstedt af en national myndighed i den samme medlemsstat som den, hvis kompetente licensudstedende myndighed er ansvarlig for at udstede, afslå, tilbagekalde eller suspendere EF-luftfartsselskabets licens.

[...]

d) Dets hovedbeskæftigelse er at drive trafikflyvning alene eller kombineret med anden erhvervsmæssig udnyttelse af luftfartøjer eller reparation og vedligeholdelse deraf.

[...]

h) Det opfylder forsikringskravene i artikel 11 samt i [forordning nr. 785/2004] [...]

[...]«

14 Nævnte forordnings artikel 15, der har overskriften »Trafikflyvning inden for Fællesskabet«, er indeholdt i forordningens kapitel III, som selv har overskriften »Adgang til ruter«. Artiklen har følgende ordlyd:

»1. EF-luftfartsselskaber har ret til at drive trafikflyvning på ruter inden for Fællesskabet.

2. Medlemsstaterne må ikke gøre et EF-luftfartsselskabs drift af trafikflyvning inden for Fællesskabet betinget af nogen form for tilladelse eller bevilling. Medlemsstaterne stiller ikke krav om, at EF-luftfartsselskaberne skal forelægge dokumenter eller oplysninger, som de allerede har forelagt den kompetente licensudstedende myndighed, forudsat at de relevante oplysninger til sin tid kan indhentes fra den kompetente licensudstedende myndighed.

[...]

5. Uanset bestemmelserne i bilaterale aftaler mellem medlemsstater, og medmindre andet fremgår af Fællesskabets konkurrenceregler for virksomheder, skal den eller de berørte medlemsstater give EF-luftfartsselskaber tilladelse til at kombinere trafikflyvninger og indgå code share-aftaler med ethvert luftfartsselskab for trafikflyvninger til, fra eller via alle lufthavne på deres territorium fra eller til et hvilket som helst punkt i tredjelande.

En medlemsstat kan inden for rammerne af den bilaterale trafikflyvningsaftale med det pågældende tredjeland pålægge begrænsninger for code share-aftaler mellem EF-luftfartsselskaber og luftfartsselskaber fra et tredjeland, navnlig hvis det pågældende tredjeland ikke giver tilsvarende kommercielle muligheder til EF-luftfartsselskaber, der opererer fra den pågældende medlemsstat. Medlemsstaterne skal i så tilfælde sikre, at de begrænsninger, som sådanne aftaler pålægger, ikke begrænser konkurrencen mellem EF-luftfartsselskaberne og ikke er diskriminerende, og at de ikke er mere restriktive end nødvendigt.«

- 15 Samme forordnings artikel 22, der har overskriften »Fri prisfastsættelse«, og som er indeholdt i forordningens kapitel IV, der selv har overskriften »Bestemmelser om prisfastsættelse«, har følgende ordlyd:

»1. Med forbehold af artikel 16, stk. 1, fastsætter EF-luftfartsselskaberne og, på grundlag af gensidighed, luftfartsselskaber fra tredjelände frit flybilletpriserne og luftfragtraterne for trafikflyvninger inden for Fællesskabet.

2. Uanset bestemmelserne i bilaterale aftaler mellem medlemsstater må medlemsstaterne ikke forskelsbehandle på grundlag af luftfartsselskabers nationalitet eller identitet, når de giver EF-luftfartsselskaber tilladelse til at fastsætte billetpriser og luftfragtrater for trafikflyvning mellem deres territorium og et tredjeland. Alle tilbageværende begrænsninger for prisfastsættelsen, som skyldes bilaterale aftaler mellem medlemsstater, herunder på ruter til tredjelände, bortfalder herved.«

Tysk ret

- 16 § 2, stk. 1, 7 og 8, i Luftverkehrsgesetz (lov om lufttrafik) har, i den version, der blev offentliggjort den 10. maj 2007 (BGB1. 2007 I, s. 698, herefter »LuftVG«), følgende ordlyd:

»(1) Tyske luftfartøjer må kun flyve, når de råder over en tilladelse hertil (licens), og når de, såfremt det er fastsat ved lov, er optaget i registeret over tyske luftfartøjer (luftfartøjers rolle). Et luftfartøj har kun tilladelse til at flyve, hvis

1. flytypen er godkendt (typegodkendelse)
2. der kan fremvises et luftdygtighedsbevis som fastsat i reglementet for teknisk kontrol af luftfartøjer
3. ejeren af luftfartøjet har tegnet en ansvarsforsikring [...] og
4. luftfartøjet er udstyret på en sådan måde, at det ikke overskrider den teknisk acceptable tærskel for støjgener.

[...]

(7) Luftfartøjer, som ikke er registreret og godkendt inden for denne lovs anvendelsesområde, kan kun flyve ind eller på anden vis føres ind på nævnte område efter at have fået tilladelse hertil. Tilladelsen er ikke nødvendig, når andet er fastsat i en traktat mellem oprindelseslandet og Forbundsrepublikken Tyskland eller i en overenskomst, der er bindende for begge stater.

(8) Den i stk. 6 og 7 omhandlede tilladelse kan udstedes generelt eller for et særligt tilfælde; den kan være forbundet med forpligtelser og en frist. [...]«

- 17 LuftVG's § 58 bestemmer:

»(1) Skyldig i en forseelse, hvad enten det sker forsætligt eller uagtsomt, er enhver, der

[...]

12a. ved hjælp af et luftfartøj flyver ind i det luftområde, hvor denne lov finder anvendelse, eller på anden vis fører et luftfartøj herind, uden den i § 2, stk. 7, fastsatte tilladelse

[...]

(2) Den i stk. 1, nr. [...] 12a, omhandlede forseelse straffes med en bøde på op til 10 000 EUR [...]«

18 § 94 i Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (reglement om licens til lufttrafik) af 10. juli 2008 (BGB1. 2008 I, s. 1229, herefter »LuftVZO«) fastsætter:

»Den i [LuftVG's] § 2, stk. 7, omhandlede tilladelse til indflyvning i Forbundsrepublikken Tysklands luftområde udstedes af Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [(Forbundsministeriet for Transport, Anlægsarbejder og Byudvikling)] eller af en anden myndighed, som udpeges af denne.«

19 LuftVZO's artikel 95 har følgende ordlyd:

»(1) Ansøgningen om tilladelse skal indeholde følgende angivelser:

1. luftfartøjets ejers navn og adresse
2. luftfartøjstypen og dens registreringsstand og registreringsnummer
3. dato og tidspunkt for den forventede ankomst og det sandsynlige tidspunkt for returflyvningen eller flyvningen til en anden destination
4. afgang- og ankomstlufthavnen og i påkommende tilfælde transitlufthavnene på Forbundsrepublikkens område
5. antallet af passagerer samt arten og mængden af fragt, formålet med flyvningen, navnlig i tilfælde af transport af en bestemt gruppe, og angivelse af det sted, hvor denne gruppe oprindeligt blev samlet
6. i tilfælde af charterflyvning operatørens navn, adresse og datterselskab.

Den myndighed, der udsteder tilladelsen, kan kræve andre angivelser. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, eller enhver anden af denne udpegede myndighed, angiver i form af generelle administrative bestemmelser detaljerne omkring proceduren for ansøgning om tilladelse.

(2) Med forbehold af det i stk. 3 omhandlede tilfælde, skal ansøgningen om tilladelse for ikke-regelmæssige flyvninger med landing i erhvervsmæssigt øjemed (flyvninger på efterspørgsel) indgives til udstedelsesmyndigheden senest to hele hverdage inden den planlagte flyafgang, og ved flere end fire flyvninger senest fire uger inden de påtænkte flyafgange. Ved fristberegningen anses lørdagen ikke for en hverdag.

[...]«

Twisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

- 20 International Jet Management er et flyselskab, der har hjemsted i Østrig. Selskabet gennemfører ikke-regelmæssige charter- eller taxaflyvninger, dvs. erhvervsmæssige flyvninger, der gennemføres lejlighedsvis. International Jet Management tilbyder ikke blot trafikflyvning inden for Den Europæiske Union, men anvender også sin flåde, ligesom det var tilfældet inden for rammerne af tvisten i hovedsagen, til flyvninger fra tredjelande til Unionen.
- 21 På tidspunktet for de faktiske omstændigheder i tvisten i hovedsagen rådede International Jet Management over en licens, som var udstedt af det østrigske transportministerium i overensstemmelse med forordning nr. 1008/2008. Selskabet rådede desuden over et AOC, der var blevet udstedt til selskabet af Austro Control GmbH, som er et selskab, der er tildelt myndighedsfunktioner, og som ejes af Republikken Østrig
- 22 Mellem den 9. december 2008 og den 15. marts 2009 gennemførte International Jet Management charter- eller taxaflyvninger til Tyskland fra Moskva seks gange og fra Ankara én gang.
- 23 Til ingen af nævnte flyvninger rådede International Jet Management over en tilladelse til indflyvning i tysk luftområde som omhandlet i LuftVG's § 2, stk. 7, sammenholdt med LuftVZO's § 94 ff. I tre tilfælde havde Luftfahrtbundesamt (forbundskontoret for civil luftfart) givet International Jet Management afslag på indflyvningstilladelse i tysk luftområde med den begrundelse, at selskabet ikke havde forevist nogen »erklæring om manglende disponibilitet«, dvs. en erklæring, hvorefter de luftfartsselskaber, der rådede over en licens udstedt af de tyske myndigheder, enten ikke kunne foretage den pågældende flyvning eller ikke var i stand til at foretage denne. I de øvrige tilfælde havde Luftfahrtbundesamt på tidspunktet for gennemførelsen af flyvningerne endnu ikke truffet afgørelse vedrørende ansøgningen om tilladelse.
- 24 Som følge af disse flyvninger blev International Jet Management ved afgørelse afsagt af Amtsgericht Braunschweig (Tyskland) den 24. maj 2011 idømt betaling af forskellige bøder for overtrædelse af den gældende lovgivning.
- 25 International Jet Management har appelleret denne afgørelse til den forelæggende ret. Til støtte herfor har selskabet indledningsvis anført, at forordning nr. 1008/2008 giver selskabet ret til at flyve frit i europæisk luftområde uden at være forpligtet til forinden at opnå en tilladelse udstedt af de pågældende medlemsstater til dette formål. I henhold til formålet med denne forordning er markedet frit for de luftfartsselskaber, der er etableret i medlemsstaterne, og som ønsker at udføre transporttrafikflyvning.
- 26 Dernæst er det i henhold til det i artikel 18 TEUF fastsatte almindelige forbud mod enhver forskelsbehandling under alle omstændigheder forbudt at pålægge bøder som dem, der er blevet pålagt International Jet Management. Det forhold at kræve en tilladelse til indflyvning i det tyske luftområde for at levere luftfartstjenesteydelser fra et tredjeland udgør forskelsbehandling, for så vidt som Luftfahrtbundesamt i virkeligheden alene kontrollerer oplysninger, som allerede har været genstand for kontrol af de østrigske myndigheder, hvilket er uforeneligt med den fortolkning af denne bestemmelse i EUF-traktaten, som Domstolen anlagde i sin dom af 25. januar 2011, Neukirchinger (sag C-382/08, Sml. I, s. 139).
- 27 Endelig har International Jet Management subsidiært gjort gældende, at den i hovedsagen omhandlede nationale lovgivning er uforenelig med den frie udveksling af tjenesteydelser, som er sikret ved artikel 56 TEUF.
- 28 Anklagemyndigheden har derimod nedlagt påstand om frifindelse i den af International Jet Management iværksatte appel. Anklagemyndigheden har gjort gældende, at den regel, der pålægger opnåelse af en tilladelse som omhandlet i LuftVG's § 2, stk. 7, udgør en foranstaltning til beskyttelse

af den nationale økonomi, som Forbundsrepublikken Tyskland er berettiget til at pålægge, idet for det første forordning nr. 1008/2008 kun finder anvendelse på flyvninger inden for Fællesskabet, for det andet den ved artikel 56 TEUF garanterede frie udveksling af tjenesteydelser ikke finder anvendelse på lufttransport, og for det tredje anvendelsesområdet for det i artikel 18 TEUF fastsatte forbud mod forskelsbehandling heller ikke er relevant i den foreliggende sag.

- 29 Anklagemyndigheden er af den opfattelse, at medlemsstaterne er berettiget til at give fordele til nationale selskaber inden for rammerne af deres regelfastsættende kompetence. Følgelig skal de luftfartsselskaber, der hidrører fra andre medlemsstater, forinden rådføre sig med de tyske selskaber for at sikre sig, at intet tysk selskab kan gennemføre den pågældende flyvning på tilsvarende betingelser. Denne praksis er begrundet i hensynet til at undgå konkurrenceforvridninger, for så vidt som andre medlemsstater ligeledes beskytter deres nationale selskaber i trafikken med tredjelande.
- 30 Desuden tjener kravet om tilladelse til indflyvning i det tyske luftområde ikke alene at beskytte den nationale økonomi, men også at opfylde sikkerhedshensyn. Den myndighed, der udsteder tilladelse, kræver nemlig, at luftfartsselskaber fra andre medlemsstater fremviser ikke alene erklæringen om manglende disponibilitet, men desuden en forsikringsattest og det af oprindelsesmedlemsstaten udstedte AOC. Selv om anklagemyndigheden erkender, at den licensudstedende myndighed ikke efterprøver omstændigheder, som den medlemsstat, hvori luftfartsselskabet har sit hjemsted, ikke er forpligtet til at efterprøve, har den gjort gældende, at praksis imidlertid viser, at medlemsstaterne hyppigt ikke efterkommer deres tilsynspligt. Derfor er de supplerende kontrolforanstaltninger, som Forbundsrepublikken Tyskland kan foretage med hensyn til luftfartsselskaber med hjemsted i en anden medlemsstat, når der er tale om flyvninger fra eller til tredjelande, begrundet.
- 31 Endelig har anklagemyndigheden gjort gældende, at Neukirchinger-dommen ikke er relevant i den foreliggende sag, idet den vedrørte luftfart inden for Fællesskabet. De omstændigheder, der gav anledning til den dom, adskiller sig på afgørende vis fra omstændighederne i den foreliggende sag, for så vidt som flyene ved de i hovedsagen omhandlede flyvninger lettede fra tredjelande.
- 32 Den forelæggende ret er i tvivl om den fortolkning, som skal gives til artikel 18 TEUF, og om, hvorvidt denne finder anvendelse på den for den forelæggende ret verserende tvist.
- 33 Det er under disse omstændigheder, at Oberlandesgericht Braunschweig har besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Finder forbuddet mod forskelsbehandling i artikel 18 TEUF [...] anvendelse på det tilfælde, at en medlemsstat (Forbundsrepublikken Tyskland) afkræver et luftfartsselskab, der råder over en af en anden medlemsstat (Republikken Østrig) udstedt gyldig licens, jf. artikel 3 og 8 i [...] forordning nr. 1008/2008 [...], en indflyvningstilladelse for [charter- eller taxaflyvninger] (erhvervsmæssige flyvninger, som ikke er rute-flyvninger) fra tredjelande til medlemsstatens territorium?
 - 2) Er – for så vidt spørgsmål 1 besvares bekræftende – allerede kravet om tilladelse i sig selv en tilsidesættelse af artikel 18 TEUF [...], såfremt der for flyvninger fra tredjelande stilles krav om en indflyvningstilladelse, hvis tilsidesættelse kan sanktioneres med bøde, til luftfartsselskaber, der er registreret (har licens) i de øvrige medlemsstater, men ikke til luftfartsselskaber, der er registreret i Forbundsrepublikken Tyskland?
 - 3) Kan – for så vidt artikel 18 TEUF [...] finder anvendelse (spørgsmål 1), men kravet om tilladelse i sig selv ikke anses for en forskelsbehandling (spørgsmål 2) – tildelingen af en indflyvningstilladelse, hvis tilsidesættelse kan sanktioneres med bøde, til den pågældendes flyvninger, som fører fra tredjelande til Forbundsrepublikken Tyskland, uden at krænke forbuddet mod forskelsbehandling gøres betinget af, at medlemsstatens luftfartsselskab over for den licensudstedende myndighed godtgør, at luftfartsselskaber med registrering i Forbundsrepublikken Tyskland ikke er i stand til at gennemføre flyvningerne (erklæring om manglende disponibilitet)?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

- 34 Med sit første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 18 TEUF, som indeholder det almindelige forbud mod forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, finder anvendelse på en situation som den i hovedsagen omhandlede, hvor en første medlemsstat kræver af et luftfartsselskab, der råder over en licens udstedt af en anden medlemsstat, at det opnår en tilladelse til indflyvning i den første medlemsstats luftområde for at foretage ikke-regelmæssige charter- eller taxaflyvninger fra et tredjeland til denne første medlemsstat, hvorimod en sådan tilladelse ikke afkræves de luftfartsselskaber, som råder over licens udstedt af nævnte første medlemsstat.
- 35 I denne henseende bemærkes, at artikel 18 TEUF fastsætter, at inden for traktaternes anvendelsesområde og med forbehold af disses særlige bestemmelser er al forskelsbehandling, der udføres på grundlag af nationalitet, forbudt.
- 36 I medfør af artikel 58, stk. 1, TEUF omfattes den frie udveksling af tjenesteydelser på transportområdet af bestemmelserne i afsnittet vedrørende transport, dvs. EUF-traktatens afsnit VI. Den frie udveksling af tjenesteydelser på transportområdet er således inden for den primære ret underlagt en særlig retlig ordening.
- 37 Det bemærkes, at lufttransport i lighed med søtransport i denne traktat skelnes fra de øvrige transportformer.
- 38 I medfør af artikel 100, stk. 1 og 2, TEUF er lufttransport nemlig, så længe EU-lovgiver ikke har fastsat andet, undtaget fra nævnte traktats afsnit VI. Som anført af generaladvokaten i punkt 30 i forslaget til afgørelse, kan liberaliseringsforanstaltninger med hensyn til trafikflyvningsydelse derfor alene vedtages på grundlag af artikel 100, stk. 2, TEUF.
- 39 Selv om det i det foreliggende tilfælde ganske vist er korrekt, at EU-lovgiver – i henhold til den delte beføjelse, som på transportområdet er indrømmet denne ved artikel 4, stk. 2, litra g), TEUF – på det nuværende trin ikke har truffet foranstaltninger, der er baseret på EUF-traktatens artikel 100, stk. 2, og som vedrører liberaliseringen af trafikflyvningsydelse i forbindelserne mellem medlemsstaterne og tredjelandslande, kan artikel 18 TEUF alligevel finde anvendelse på sådanne ydelser, forudsat dog at disse er omfattet af traktaternes anvendelsesområde som omhandlet i sidstnævnte artikel (jf. i denne retning Neukirchinger-dommen, præmis 21 og den deri nævnte retspraksis).
- 40 Det skal derfor fastlægges, om det i en situation som den i hovedsagen omhandlede, der vedrører et luftfartsselskab, som har hjemsted i en medlemsstat, som råder over en licens udstedt af denne medlemsstats myndigheder i overensstemmelse med forordning nr. 1008/2008, og som i forbindelse med levering af trafikflyvning til en anden medlemsstat afkræves en forudgående tilladelse i medfør af denne anden medlemsstats lovgivning, forholder sig således, at den omstændighed, at de pågældende ydelser leveres med udgangspunkt i et tredjeland, udelukker anvendelsen af artikel 18 TEUF.
- 41 I denne henseende indeholder forordning nr. 1008/2008, således som det fremgår af dens artikel 1, ikke alene »EF-luftfartsselskabers« ret til at drive »trafikflyvning« inden for Fællesskabet, men også regler for udstedelse af licenser til disse luftfartsselskaber, hvilke licenser er genstand for forordningens kapitel II.

- 42 Det fremgår af nævnte forordnings artikel 3, stk. 1, første afsnit, at intet foretagende, der er etableret i Unionen, må udøve lufttransport med passagerer, post og/eller fragt mod vederlag og/eller lejeafgift, medmindre det har fået udstedt den dertil nødvendige licens. Forordning nr. 1008/2008 udelukker imidlertid ikke de i Unionen etablerede luftfartsselskaber, som udøver lufttransport med passagerer fra tredjelande til medlemsstater, fra anvendelsen af denne regel.
- 43 I overensstemmelse med forordningens artikel 3, stk. 1, andet afsnit, har ethvert foretagende, der opfylder kravene i forordningens kapitel II, ret til at få udstedt en licens.
- 44 Det bemærkes, at blandt de i nævnte forordnings artikel 4 fastsatte betingelser for, at den kompetente myndighed i en medlemsstat kan udstede en licens til et foretagende, findes bl.a. betingelsen om, at foretagendets »hoved[sæde]« er beliggende i nævnte medlemsstat, og betingelsen om, at foretagendets hovedbeskæftigelse skal være at drive »trafikflyvning« alene eller kombineret med anden erhvervsmæssig udnyttelse af luftfartøjer eller reparation og vedligeholdelse deraf.
- 45 Begreberne »hovedsæde« og »trafikflyvning« er defineret i artikel 2 i forordning nr. 1008/2008. I henhold til artiklens nr. 26) udgøres hovedsædet af »et EF-luftfartsselskabs hovedkontor eller vedtægtsmæssige hjemsted i den medlemsstat, inden for hvilken EF-luftfartsselskabets vigtigste økonomiske funktioner og operationelle kontrol udøves, herunder styring af fortsat luftdygtighed«. Artikel 2, nr. 4), definerer derimod »trafikflyvning« som »en flyvning eller en række flyvninger med transport af passagerer, fragt og/eller post mod vederlag og/eller lejeafgift«.
- 46 Som anført af generaladvokaten i punkt 47 i forslaget til afgørelse, omfatter sidstnævnte begreb således ikke alene de flyvninger, der foretages inden for Unionen, men også de flyvninger, som sikrer forbindelsen mellem et tredjeland og en medlemsstat. I denne henseende bemærkes, at der i forordning nr. 1008/2008 sondres mellem »trafikflyvning« og »trafikflyvning inden for Fællesskabet«, idet de sidstnævnte i medfør af forordningens artikel 2, nr. 13), vedrører trafikflyvning leveret inden for Unionen.
- 47 Det fremgår af disse forskellige bestemmelser, at når et luftfartsselskab som International Jet Management, hvis hovedsæde er beliggende i en medlemsstat, vil levere trafikflyvning, herunder de ydelser, der sikrer forbindelsen mellem en medlemsstat og et tredjeland, skal selskabet være indehaver af en licens, der er udstedt af den kompetente myndighed i denne medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i kapitel II i forordning nr. 1008/2008.
- 48 En sådan licens, hvis udstedelsesbetingelser er blevet harmoniseret ved forordning nr. 1008/2008, garanterer, at luftfartsselskabet har fået udstedt denne under overholdelse af fællesnormer, navnlig for sikkerhed, og det skal derfor anerkendes af myndighederne i de andre medlemsstater.
- 49 I denne sammenhæng fremgår det af forelæggelsesafgørelsen, at den myndighed, der udsteder licensen til indflyvning i det tyske luftrum, i medfør af de generelle administrative bestemmelser i LuftVZO's artikel 95, stk. 1, forud for tildelingen af denne tilladelse til et luftfartsselskab, som er indehaver af en licens udstedt af en kompetent myndighed i en anden medlemsstat, skal undersøge forskellige forhold, der skal kontrolleres af sidstnævnte myndighed i overensstemmelse med bestemmelserne i kapitel II i forordning nr. 1008/2008.
- 50 I øvrigt fremgår det af tiende betragtning til forordning nr. 1008/2008, at man med henblik på at fuldføre det indre luftfartsmarked bør ophæve de begrænsninger, som stadig eksisterer mellem medlemsstater, f.eks. begrænsninger for code sharing på ruter til tredjelande eller for prisfastsættelse på ruter til tredjelande med mellemlandning i en anden medlemsstat (den sjette frihed). Som anført af Europa-Kommissionen i retsmødet, fremgår det heraf, at selv om forordningen har til formål at fuldføre det indre luftfartsmarked, har EU-lovgiver skønnet, at opfyldelsen af dette formål også kan blive forhindret af begrænsninger, der finder anvendelse på luftruteforbindelserne med tredjelande. Desuden har EU-lovgiver ved at henvise til sådanne begrænsninger i artikel 15, stk. 5, andet afsnit, og

artikel 22, stk. 2, i forordning nr. 1008/2008 kombineret denne henvisning med en i de samme bestemmelser indeholdt udtrykkelig reference til medlemsstaternes forpligtelse til for så vidt angår EF-luftfartsselskaber at overholde princippet om forbud mod forskelsbehandling på grundlag af nationalitet.

- 51 Som den finske regering i øvrigt har gjort gældende i de bemærkninger, den har fremsat for Domstolen, kan andre forskrifter i den afledte EU-ret om luftfart ligeledes finde anvendelse på den trafikflyvning mellem et tredjeland og en medlemsstat, som leveres af et luftfartsselskab, der er indehaver af en licens udstedt i en anden medlemsstat.
- 52 Det er bl.a. tilfældet for forordning nr. 261/2004, således som det fremgår af dens artikel 3, stk. 1, litra b), og forordning nr. 785/2004, således som det fremgår af dennes artikel 2, stk. 1. Det er også tilfældet for forordning nr. 847/2004, der fastsætter et samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen ved forhandlingen og indgåelsen af aftaler om trafikflyvning mellem medlemsstaterne og tredjelande, når genstanden for disse aftaler delvist henhører under Unionens beføjelse. Desuden har Unionen og dens medlemsstater på den ene side og tredjelande på den anden side forhandlet en række aftaler om trafikflyvning på plads, herunder de såkaldte »vertikale« aftaler, der tillader ethvert EU-luftfartsselskab at levere trafikflyvning mellem samtlige medlemsstater og det pågældende tredjeland (jf. bl.a. de aftaler, som er indgået med Amerikas Forenede Stater og Canada, og hvis undertegnelse og midlertidige anvendelse henholdsvis er blevet godkendt ved afgørelse 2007/339/EF af 25. april 2007 (EUT L 134, s. 1) og ved afgørelse 2010/417/EF af 30. november 2009 (EUT 2010 L 207, s. 30).
- 53 Det fremgår af samtlige betragtninger i denne doms præmis 41-52, at den trafikflyvning mellem et tredjeland og en medlemsstat, som blev leveret af et luftfartsselskab, der er indehaver af en licens udstedt i en anden medlemsstat, har været genstand for en afledt retsforordning, og at den omstændighed, at den pågældende trafikflyvning i en situation som den, der er beskrevet i denne doms præmis 40, blev leveret med udgangspunkt i et tredjeland, ikke kan udelukke denne situation fra traktaternes anvendelsesområde som omhandlet i artikel 18 TEUF.
- 54 Det følger heraf, at bestemmelsen finder anvendelse på en situation som den i hovedsagen omhandlede.
- 55 Den tyske og den franske regering har derimod i det væsentlige gjort gældende, at anvendelsen af artikel 18 TEUF i en sag som hovedsagen vil medføre, at artikel 58, stk. 1, TEUF fratages enhver effektiv virkning. Den franske regering har i denne henseende anført, at såfremt en medlemsstat var forpligtet til for så vidt angår levering af trafikflyvning mellem sit område og et tredjeland at behandle de luftfartsselskaber, der har hjemsted på dens område, på samme måde som luftfartsselskaber, der har hjemsted på en anden medlemsstats eller flere andre medlemsstaters område, og som ikke har noget driftssted på førstnævnte medlemsstats område, ville dette medføre, at den i artikel 56 TEUF fastsatte frie udveksling af tjenesteydelser blev udvidet til disse trafikflyvninger.
- 56 Denne argumentation kan ikke tiltrædes.
- 57 Det fremgår nemlig af Domstolens faste praksis, at artikel 56 TEUF ikke blot kræver afskaffelse af enhver form for forskelsbehandling til skade for en tjenesteyder på grundlag af dennes nationalitet eller på grundlag af den omstændighed, at den pågældende har hjemsted i en anden medlemsstat end den, hvor ydelsen skal udføres, men også ophævelse af enhver restriktion, selv hvis den gælder uden forskel for såvel indenlandske tjenesteydere som tjenesteydere fra andre medlemsstater, der kan være til hinder for eller indebære ulemper for den virksomhed, som udøves af en tjenesteyder med hjemsted i en anden medlemsstat, hvor den pågældende lovligt leverer tilsvarende tjenesteydelser, eller kan gøre denne virksomhed mindre tiltrækkende (dom af 12.9.2013, sag C-475/11, Konstantinides, præmis 44 og den deri nævnte retspraksis).

- 58 Denne bestemmelse i EUF-traktaten har således en rækkevidde, der går ud over det i artikel 18 TEUF fastsatte forbud mod forskelsbehandling.
- 59 Selv om medlemsstaterne i henhold til artikel 58, stk. 1, TEUF har ret til at pålægge visse restriktioner for leveringen af trafikflyvning i forbindelserne mellem tredjelande og Unionen, for så vidt som EU-lovgiver, som anført i denne doms præmis 39, ikke har udøvet den til denne ved artikel 100, stk. 2, TEUF indrømmede beføjelse til at liberalisere denne type tjenesteydelser, er de nævnte medlemsstater derfor stadig underlagt det i artikel 18 TEUF fastsatte almindelige forbud mod forskelsbehandling på grundlag af nationalitet.
- 60 I øvrigt synes hverken dom af 13. december 1989, *Corsica Ferries (Frankrig)* (sag C-49/89, Sml. s. 4441), eller af 7. november 1991, *Pinaud Wieger* (sag C-17/90, Sml. I, s. 5253), der er blevet gjort gældende af den franske og den tyske regering, og som vedrørte situationer, hvor Rådet for Den Europæiske Union endnu ikke havde vedtaget nogen forskrift til gennemførelse af den frie udveksling af tjenesteydelser på sø- og vejtransportområdet, at kunne rejse tvivl om anvendeligheden af artikel 18 TEUF på en situation som den i hovedsagen omhandlede.
- 61 Domstolen undersøgte nemlig ikke den i disse domme omhandlede lovgivning i lyset af EØF-traktatens artikel 7, nu artikel 18 TEUF, men i lyset af artiklerne i EØF-traktaten om den frie udveksling af tjenesteydelser i en lovgivningsmæssig sammenhæng, der adskiller sig fra den, som er fremstillet i denne doms præmis 41-52.
- 62 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det første spørgsmål besvares med, at artikel 18 TEUF, som indeholder det almindelige forbud mod forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, finder anvendelse på en situation som den i hovedsagen omhandlede, hvor en første medlemsstat kræver af et luftfartsselskab, der råder over en licens udstedt af en anden medlemsstat, at det opnår en tilladelse til indflyvning i den første medlemsstats luftområde for at foretage ikke-regelmæssige charter- eller taxaflyvninger fra et tredjeland til denne første medlemsstat, hvorimod en sådan tilladelse ikke afkræves de luftfartsselskaber, som råder over licens udstedt af nævnte første medlemsstat.

Om det andet og det tredje spørgsmål

- 63 Med sit andet og tredje spørgsmål, som skal behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 18 TEUF skal fortolkes således, at den er til hinder for en første medlemsstats lovgivning, der under bødeansvar for manglende overholdelse heraf kræver af et luftfartsselskab, der har en licens udstedt af en anden medlemsstat, at selskabet opnår en tilladelse til indflyvning i den første medlemsstats luftområde for at foretage ikke-regelmæssige charter- eller taxaflyvninger fra et tredjeland til denne første medlemsstat, hvorimod en sådan tilladelse ikke afkræves luftfartsselskaber med en licens udstedt af den første medlemsstat, og som gør tildelingen af denne tilladelse betinget af forevisningen af en erklæring, hvorefter det bekræftes, at de luftfartsselskaber, der råder over en licens udstedt af denne første medlemsstat, enten ikke er villige til at foretage de pågældende flyvninger eller ikke er i stand til at foretage disse.
- 64 I denne henseende følger det af fast retspraksis, at reglerne om ligebehandling mellem statsborgere og ikke-statsborgere ikke blot forbyder åbenlys forskelsbehandling begrundet i nationalitet, eller hjemsted for så vidt angår selskaber, men desuden enhver form for skjult forskelsbehandling, der ved anvendelse af andre sondringskriterier reelt fører til samme resultat (dom af 27.10.2009, sag C-115/08, *ČEZ*, Sml. I, s. 10265, præmis 92, og *Neukirchinger-dommen*, præmis 32).
- 65 En første medlemsstats lovgivning, såsom den i hovedsagen omhandlede, der kræver af et luftfartsselskab, som har en licens udstedt af en anden medlemsstat, at selskabet opnår en tilladelse til indflyvning i den første medlemsstats luftområde for at foretage flyvninger fra et tredjeland, hvorimod

en sådan tilladelse ikke afkræves luftfartsselskaber med en licens udstedt af den første medlemsstat, indfører imidlertid et sondringskriterium, som faktisk fører til samme resultat som et kriterium om sondring på grundlag af nationalitet.

- 66 For så vidt som licensen i overensstemmelse med artikel 4, litra a), i forordning nr. 1008/2008 nemlig udstedes af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor luftfartsselskabet har sit hovedsæde som omhandlet i samme forordnings artikel 2, nr. 26), stiller en sådan lovgivning i praksis kun luftfartsselskaber med hovedsæde i en anden medlemsstat ringere.
- 67 Det samme gør sig ligeledes i endnu højere grad gældende for så vidt angår en første medlemsstats lovgivning, såsom den i hovedsagen omhandlede, der med henblik på tildeling af en tilladelse til indflyvninger i medlemsstatens luftområde fra et tredjeland alene pålægger luftfartsselskaber, der har en licens udstedt af en anden medlemsstat, at fremvise en erklæring om manglende disponibilitet, hvorefter det bekræftes, at de luftfartsselskaber, der råder over en licens udstedt af denne første medlemsstat, enten ikke er villige til at foretage disse flyvninger eller ikke er i stand til at foretage dem.
- 68 En sådan forskelsbehandling vil kun kunne være begrundet, såfremt den hviler på objektive grunde, der er uafhængige af de berørte personers nationalitet og står i rimeligt forhold til det formål, der lovligt tilstræbes med den pågældende nationale lovgivning (dom af 15.3.2005, sag C-209/03, Bidar, Sml. I, s. 2119, præmis 54, og Neukirchinger-dommen, præmis 35).
- 69 Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at anklagemyndigheden er af den opfattelse, at det i hovedsagen omhandlede krav om en tilladelse til indflyvning i det tyske luftområde opfylder et tvingende hensyn til beskyttelse af den nationale økonomi og til sikkerheden.
- 70 Hvad angår beskyttelsen af den nationale økonomi bemærkes, at der er tale om et rent økonomisk formål, som ikke kan begrunde en forskelsbehandling som den i hovedsagen omhandlede (jf. analogt for så vidt angår begrundelse for restriktioner for de grundlæggende friheder dom af 5.6.1997, sag C-398/95, SETTG, Sml. I, s. 3091, præmis 23, og af 7.4.2011, sag C-20/09, Kommissionen mod Portugal, Sml. I, s. 2637, præmis 65).
- 71 Hvad angår sikkerhedsformålet kan det, selv om det utvivlsomt udgør et legitimt formål, imidlertid ikke med føje gøres gældende inden for rammerne af tvisten i hovedsagen.
- 72 Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at udstedelsen af en tilladelse til indflyvning i det tyske luftområde foruden fremvisning af en erklæring om manglende disponibilitet bl.a. også er betinget af en attest på, at der er tegnet ansvarsforsikring og udstedt et AOC. Den forelæggende ret har præciseret, at de elementer, der dækkes af disse dokumenter, er elementer, der allerede skal have været kontrolleret af Republikken Østrig, som har udstedt en licens til International Jet Management.
- 73 I denne henseende bemærkes, at blandt de betingelser for, at den kompetente myndighed i en medlemsstat kan udstede en licens til et foretagende, findes i overensstemmelse med artikel 4, litra h), i forordning nr. 1008/2008 betingelsen om, at foretagendet opfylder forsikringskravene i denne forordnings artikel 11 samt i forordning nr. 785/2004. Tilsvarende kan en sådan myndighed i medfør af artikel 4, litra b), og artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 1008/2008 kun udstede en licens, hvis det herom anmodende foretagende er indehaver af et gyldigt AOC. I henhold til den definition af AOC, der er indeholdt i forordningens artikel 2, nr. 8), bekræfter certifikatet, at luftfartsselskabet har den fornødne fagkundskab og struktur til at varetage sikkerheden i forbindelse med de operationer, der er angivet i certifikatet, jf. de relevante bestemmelser i EU-lovgivningen eller national lovgivning, alt efter omstændighederne.

- 74 Den omstændighed, at Forbundsrepublikken Tyskland tvinger et luftfartsselskab som International Jet Management, der er indehaver af en licens udstedt af en anden medlemsstat, til at få udstedt en tilladelse til indflyvning i dens luftområde som den i hovedsagen omhandlede, står derfor ikke i et rimeligt forhold til det legitime mål, der forfølges. De sikkerhedshensyn, som anklagemyndigheden har henvist til, er nemlig allerede blevet taget i betragtning ved den kompetente østrigske myndigheds udstedelse af en licens til International Jet Management (jf. i denne retning Neukirchinger-dommen, præmis 42).
- 75 Det bemærkes i øvrigt, at den tyske regering i retsmødet anførte, at såfremt luftfartsselskaber, der er indehavere af en licens udstedt af en anden medlemsstat, og som gennemfører flyvninger fra et tredjeland til det tyske område, foretager en mellemlanding på denne anden medlemsstats område, afkræves de ikke en tilladelse til indflyvning i det tyske luftområde. Da den tyske regering ikke har præciseret grundene til, at de påberåbte hensyn, der er knyttet til sikkerheden, i en sådan situation kan ignoreres, synes den i hovedsagen omhandlede lovgivning under alle omstændigheder ikke at kunne begrundes i sådanne hensyn.
- 76 Det følger af det ovenstående, at en lovgivning som den i hovedsagen omhandlede udgør en forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, som forstærkes af den bøde, der pålægges, såfremt en sådan lovgivning ikke overholdes (jf. i denne retning Neukirchinger-dommen, præmis 43).
- 77 Følgelig skal det andet og det tredje spørgsmål besvares med, at artikel 18 TEUF skal fortolkes således, at den er til hinder for en første medlemsstats lovgivning, der under bødeansvar for manglende overholdelse heraf kræver af et luftfartsselskab, der har en licens udstedt af en anden medlemsstat, at selskabet opnår en tilladelse til indflyvning i den første medlemsstats luftområde for at foretage ikke-regelmæssige charter- eller taxaflyvninger fra et tredjeland til denne første medlemsstat, hvorimod en sådan tilladelse ikke afkræves luftfartsselskaber med en licens udstedt af den første medlemsstat, og som gør tildelingen af denne tilladelse betinget af forevisningen af en erklæring, hvorefter det bekræftes, at de luftfartsselskaber, der råder over en licens udstedt af denne første medlemsstat, enten ikke er villige til at foretage de pågældende flyvninger eller ikke er i stand til at foretage disse.

Sagens omkostninger

- 78 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Store Afdeling) for ret:

- 1) **Artikel 18 TEUF, som indeholder det almindelige forbud mod forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, finder anvendelse på en situation som den i hovedsagen omhandlede, hvor en første medlemsstat kræver af et luftfartsselskab, der råder over en licens udstedt af en anden medlemsstat, at det opnår en tilladelse til indflyvning i den første medlemsstats luftområde for at foretage ikke-regelmæssige charter- eller taxaflyvninger fra et tredjeland til denne første medlemsstat, hvorimod en sådan tilladelse ikke afkræves de luftfartsselskaber, som råder over licens udstedt af nævnte første medlemsstat.**
- 2) **Artikel 18 TEUF skal fortolkes således, at den er til hinder for en første medlemsstats lovgivning, der under bødeansvar for manglende overholdelse heraf kræver af et luftfartsselskab, der har en licens udstedt af en anden medlemsstat, at selskabet opnår en tilladelse til indflyvning i den første medlemsstats luftområde for at foretage**

ikke-regelmæssige charter- eller taxaflyvninger fra et tredjeland til denne første medlemsstat, hvorimod en sådan tilladelse ikke afkræves luftfartsselskaber med en licens udstedt af den første medlemsstat, og som gør tildelingen af denne tilladelse betinget af forevisningen af en erklæring, hvorefter det bekræftes, at de luftfartsselskaber, der råder over en licens udstedt af denne første medlemsstat, enten ikke er villige til at foretage de pågældende flyvninger eller ikke er i stand til at foretage disse.

Underskrifter