



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)

της 18ης Μαρτίου 2014*

«Προδικαστική παραπομπή — Άρθρο 18 ΣΛΕΕ — Απαγόρευση κάθε διακρίσεως λόγω ιθαγένειας — Εμπορικές πτήσεις από τρίτη χώρα προς κράτος μέλος — Ρύθμιση κράτους μέλους δυνάμει της οποίας όσοι αερομεταφορείς της Ένωσης δεν διαθέτουν άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από το εν λόγω κράτος πρέπει να λαμβάνουν άδεια για κάθε πτήση εκτελούμενη από τρίτη χώρα»

Στην υπόθεση C-628/11,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Oberlandesgericht Braunschweig (Γερμανία) με απόφαση της 24ης Νοεμβρίου 2011, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 7 Δεκεμβρίου 2011, στο πλαίσιο της ποινικής δίκης κατά της

International Jet Management GmbH,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους Β. Σκουρή, Πρόεδρο, Κ. Lenaerts, αντιπρόεδρο, Α. Tizzano, Ρ. Silva de Lapuerta, L. Bay Larsen, Ε. Juhász, Α. Borg Barthet, C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça, προέδρους τμήματος, Α. Rosas (εισηγητή), Γ. Αρέστη, Α. Arabadjiev, C. Toader, Ε. Jarašiūnas και C. Vajda, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Υ. Bot

γραμματέας: Κ. Malacek, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 19ης Φεβρουαρίου 2013, λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η International Jet Management GmbH, εκπροσωπούμενη από τους J. Janezic και Ρ. Ehlers, Rechtsanwälte,
- η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την Α. Wiedmann και τον Τ. Henze,
- η Ισπανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον S. Martínez-Lage Sobredo,
- η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους G. de Bergues και Μ. Perrot,
- η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τη W. Ferrante, avvocato dello Stato,
- η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την C. Pesendorfer και τον G. Eberhard,
- η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους Β. Majczyna και Μ. Szpunar,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

- η Φινλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον J. Heliskoski,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους K. Simonsson, F. Bulst και T. van Rijn,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 30ής Απριλίου 2013,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 18 ΣΛΕΕ.
- 2 Η υπό κρίση αίτηση υποβλήθηκε στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας που κινήθηκε κατά της International Jet Management GmbH (στο εξής: International Jet Management), αεροπορικής εταιρίας με έδρα στην Αυστρία, λόγω της εκτελέσεως ιδιωτικών πτήσεων από τη Μόσχα (Ρωσία) και από την Άγκυρα (Τουρκία) προς τη Γερμανία χωρίς να διαθέτει την απαιτούμενη από τη νομοθεσία του εν λόγω κράτους μέλους άδεια εισόδου στον γερμανικό εναέριο χώρο.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Ο κανονισμός (ΕΚ) 261/2004

- 3 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (ΕΕ L 46, σ. 1), ορίζει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

- α) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη·
- β) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη, εκτός αν έχουν λάβει ανταλλάγματα ή αποζημίωση και τύχει βοήθειας στην εν λόγω τρίτη χώρα, και εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας της συγκεκριμένης πτήσης είναι κοινοτικός αερομεταφορέας.»

Ο κανονισμός (ΕΚ) 785/2004

- 4 Κατά το άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 785/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών (ΕΕ L 138, σ. 1), ο συγκεκριμένος κανονισμός εφαρμόζεται σε όλους τους αερομεταφορείς και όλες τις επιχειρήσεις εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις εντός ή υπεράνω του εδάφους κράτους μέλους ή προς ή από κράτος μέλος στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη.

- 5 Το άρθρο 5, παράγραφοι 2 και 4, του εν λόγω κανονισμού ορίζει τα εξής:

«2. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως “ενδιαφερόμενο κράτος μέλος” νοείται το κράτος μέλος που χορήγησε την άδεια εκμετάλλευσης στον κοινοτικό αερομεταφορέα ή το κράτος μέλος στο οποίο έχει νηολογηθεί το αεροσκάφος της επιχείρησης εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Για τους εξωκοινοτικούς αερομεταφορείς και επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών που χρησιμοποιούν αεροσκάφη νηολογημένα εκτός Κοινότητας, “ενδιαφερόμενο κράτος μέλος” είναι το κράτος μέλος προς ή από το οποίο εκτελούνται οι πτήσεις.

[...]

4. Ως προς τους κοινοτικούς αερομεταφορείς και τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών που χρησιμοποιούν αεροσκάφη νηολογημένα στην Κοινότητα, η κατάθεση των αποδεικτικών στοιχείων ασφάλισης στο κράτος μέλος της παραγράφου 2 αρκεί για όλα τα κράτη μέλη, με την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 8 παράγραφος 6.»

Ο κανονισμός (ΕΚ) 847/2004

- 6 Κατά το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) 847/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 157, σ. 7):

«Καθόσον οι αερομεταφορείς και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη πρόκειται να εμπλακούν στις διαπραγματεύσεις του άρθρου 1, τα κράτη μέλη μεταχειρίζονται ισότιμα όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι στα εδάφη τους, στα οποία ισχύει συνθήκη.»

- 7 Το άρθρο 3 του κανονισμού αυτού ορίζει τα εξής:

«Κανένα κράτος μέλος δεν συμφωνεί με τρίτη χώρα νέες ρυθμίσεις που να μειώνουν, είτε ως προς το σύνολο της αγοράς αερομεταφορών μεταξύ των δύο μερών είτε ως προς συγκεκριμένα ζεύγη πόλεων, τον αριθμό των κοινοτικών μεταφορέων οι οποίοι μπορούν, σύμφωνα με τις ισχύουσες ρυθμίσεις, να διοριστούν για την παροχή υπηρεσιών μεταξύ της επικράτειάς τους και της εν λόγω τρίτης χώρας.»

- 8 Το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Όταν κράτος μέλος συνάπτει συμφωνία ή τροποποιεί συμφωνία ή τα παραρτήματά της, με τα οποία προβλέπονται περιορισμοί στη χρήση των μεταφορικών δικαιωμάτων ή στον αριθμό των κοινοτικών αερομεταφορέων που είναι επιλέξιμοι για να μπορούν να επωφεληθούν από τα μεταφορικά δικαιώματα, το εν λόγω κράτος μέλος διασφαλίζει την κατανομή των μεταφορικών δικαιωμάτων μεταξύ των επιλέξιμων κοινοτικών αερομεταφορέων βάσει διαφανούς διαδικασίας που δεν εισάγει δυσμενείς διακρίσεις.»

Ο κανονισμός (ΕΚ) 1008/2008

- 9 Κατά την αιτιολογική σκέψη 10 του κανονισμού (ΕΚ) 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμεταλλεύσεως των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293, σ. 3):

«Για να ολοκληρωθεί η εσωτερική αγορά αερομεταφορών, πρέπει να αρθούν οι ακόμη ισχύοντες περιορισμοί που εξακολουθούν να υφίστανται μεταξύ κρατών μελών, όπως οι περιορισμοί στις πτήσεις με κοινό κωδικό σε δρομολόγια προς τρίτες χώρες ή ο καθορισμός των ναύλων σε δρομολόγια προς τρίτες χώρες με ενδιάμεσο σταθμό σε άλλο κράτος μέλος (έκτη ελευθερία πτήσεων).»

10 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού ορίζει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός ρυθμίζει τη χορήγηση αδειών στους κοινοτικούς αερομεταφορείς, το δικαίωμα των κοινοτικών αερομεταφορέων να εκτελούν ενδοκοινοτικά αεροπορικά δρομολόγια και την τιμολόγηση των ενδοκοινοτικών αεροπορικών δρομολογίων.»

11 Το άρθρο 2 του εν λόγω κανονισμού διευκρινίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

1) “άδεια εκμετάλλευσης”: η έγκριση που χορηγείται από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης σε επιχείρηση, η οποία της επιτρέπει να παρέχει υπηρεσίες αερομεταφορών, όπως προσδιορίζονται στην άδεια εκμετάλλευσης·

[...]

4) “αεροπορική γραμμή” [υπηρεσίες αερομεταφορών]: μια πτήση ή σειρά πτήσεων για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου, έναντι αμοιβής ή μίσθωσης·

[...]

8) “πιστοποιητικό αερομεταφορέα [CTA]”: το πιστοποιητικό που χορηγείται σε επιχείρηση και το οποίο βεβαιώνει ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας διαθέτει την επαγγελματική ικανότητα και οργάνωση ώστε να εγγυάται την ασφάλεια των δραστηριοτήτων που διευκρινίζονται στο πιστοποιητικό, όπως προβλέπεται στις σχετικές διατάξεις της κοινοτικής ή εθνικής νομοθεσίας, ανάλογα με την περίπτωση·

[...]

10) “αερομεταφορέας”: κάθε επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης·

11) “κοινοτικός αερομεταφορέας”: ο αερομεταφορέας με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης την οποία έχει χορηγήσει αρμόδια αρχή αδειοδότησης σύμφωνα με το κεφάλαιο II·

[...]

13) “ενδοκοινοτική αεροπορική γραμμή”: η αεροπορική γραμμή που εκτελείται εντός της Κοινότητας·

14) “δικαίωμα μεταφοράς”: το δικαίωμα εκτέλεσης αεροπορικής γραμμής μεταξύ δύο κοινοτικών αερολιμένων·

[...]

16) “τακτική αεροπορική γραμμή”: σειρά πτήσεων η οποία διαθέτει όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

α) σε κάθε πτήση διατίθενται ατομικές θέσεις ή/και ικανότητα μεταφοράς φορτίου ή/και ταχυδρομείου προς πώληση στο κοινό (είτε απευθείας από τον αερομεταφορέα είτε από τους εξουσιοδοτημένους πράκτορές του)·

β) εκτελείται έτσι ώστε να εξυπηρετούνται οι μεταφορές μεταξύ δύο ή περισσότερων αερολιμένων:

— είτε με βάση δημοσιευμένο πίνακα δρομολογίων,

— είτε με πτήσεις τόσο τακτικές ή συχνές ώστε να αποτελούν αναγνωρίσιμη προφανώς συστηματική σειρά·

[...]

26) “κύρια εγκατάσταση”: η έδρα ή το εγγεγραμμένο γραφείο κοινοτικού αερομεταφορέα σε κράτος μέλος εντός του οποίου ασκούνται οι κύριες χρηματοοικονομικές λειτουργίες και ο επιχειρησιακός έλεγχος του κοινοτικού αερομεταφορέα, περιλαμβανομένης και της συνεχούς διαχείρισης πλοϊμότητας.»

12 Το άρθρο 3, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 1008/2008 έχει ως εξής:

«1. Δεν επιτρέπεται σε καμία εγκατεστημένη στην Κοινότητα επιχείρηση να μεταφέρει αεροπορικούς επιβάτες, ταχυδρομείο ή/και φορτίο έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης, εκτός εάν της έχει χορηγηθεί η κατάλληλη άδεια εκμετάλλευσης.

Επιχείρηση που ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου δικαιούται να λάβει άδεια εκμετάλλευσης.

2. Οι αρμόδιες αρχές αδειοδότησης δεν χορηγούν ούτε διατηρούν σε ισχύ άδειες εκμετάλλευσης όταν δεν τηρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.»

13 Το άρθρο 4 του κανονισμού αυτού ορίζει:

«Χορηγείται από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης κράτους μέλους άδεια εκμετάλλευσης σε επιχείρηση, υπό την προϋπόθεση ότι:

α) η κύρια εγκατάστασή της βρίσκεται στο εν λόγω κράτος μέλος·

β) διαθέτει έγκυρο [CTA] που έχει εκδοθεί από εθνική αρχή του ιδίου κράτους μέλους, του οποίου η αρμόδια αρχή αδειοδότησης είναι υπεύθυνη για τη χορήγηση, άρνηση χορήγησης, ανάκληση ή αναστολή της άδειας εκμετάλλευσης του κοινοτικού αερομεταφορέα·

[...]

δ) η κύρια δραστηριότητά της είναι η εκτέλεση υπηρεσιών αερομεταφοράς, είτε αποκλειστικά είτε σε συνδυασμό με οποιαδήποτε άλλη εμπορική χρήση αεροσκαφών, ή επισκευή και συντήρηση αεροσκαφών·

[...]

η) πληροί τις απαιτήσεις ασφάλισης του άρθρου 11 και του [κανονισμού (ΕΚ) 785/2004]· [...]

[...]».

14 Το άρθρο 15 του εν λόγω κανονισμού, με τον τίτλο «Εκτέλεση ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών», εντάσσεται στο κεφάλαιο III, με τον τίτλο «Πρόσβαση σε δρομολόγια». Κατά το συγκεκριμένο άρθρο:

«1. Οι κοινοτικοί αερομεταφορείς δικαιούνται να εκμεταλλεύονται ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές.

2. Τα κράτη μέλη δεν εξαρτούν την εκμετάλλευση ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών από κοινοτικό αερομεταφορέα από την έκδοση άδειας ή εξουσιοδότησης. Τα κράτη μέλη δεν απαιτούν από τους κοινοτικούς αερομεταφορείς να υποβάλλουν έγγραφα ή πληροφορίες που ήδη έχουν προσκομίσει στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης, υπό την προϋπόθεση ότι οι σχετικές πληροφορίες μπορούν να αποκτηθούν εγκαίρως από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης.

[...]

5. Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις διμερών συμφωνιών μεταξύ κρατών μελών, και υπό την επιφύλαξη των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού που εφαρμόζονται στις επιχειρήσεις, το (τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η) επιτρέπει(-ουν) σε κοινοτικούς αερομεταφορείς να συνδυάζουν αεροπορικές υπηρεσίες και να συνάπτουν συμφωνίες για πτήσεις με κοινό κωδικό με οποιονδήποτε αερομεταφορέα, για αεροπορικές γραμμές προς, από ή μέσω οποιουδήποτε αερολιμένα στην επικράτειά του (τους), προς ή από οποιοδήποτε σημείο σε τρίτες χώρες.

Κάθε κράτος μέλος μπορεί, στο πλαίσιο της διμερούς αεροπορικής συμφωνίας με τη συγκεκριμένη τρίτη χώρα, να επιβάλλει περιορισμούς όσον αφορά τις συμφωνίες κοινού κωδικού μεταξύ κοινοτικών αερομεταφορέων και αερομεταφορέων τρίτης χώρας, ιδίως εφόσον η συγκεκριμένη τρίτη χώρα δεν παρέχει παρόμοιες εμπορικές ευκαιρίες στους κοινοτικούς αερομεταφορείς που δρουν από το εν λόγω κράτος μέλος. Ενεργώντας κατά τον τρόπο αυτό, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι περιορισμοί που επιβάλλονται δυνάμει των εν λόγω συμφωνιών να μην περιορίζουν τον ανταγωνισμό, να μην εισάγουν διακρίσεις μεταξύ κοινοτικών αερομεταφορέων και να μην είναι υπέρ το δέον περιοριστικοί.»

- 15 Το άρθρο 22 του ίδιου κανονισμού, με τον τίτλο «Ελευθερία τιμολόγησης», το οποίο εντάσσεται στο κεφάλαιο IV, με τον τίτλο «Διατάξεις σχετικά με την τιμολόγηση», έχει ως εξής:

«1. Υπό την επιφύλαξη του άρθρου 16 παράγραφος 1, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς και, βάσει της αμοιβαιότητας, οι αερομεταφορείς τρίτων χωρών καθορίζουν ελεύθερα τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα για τις ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές.

2. Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις διμερών συμφωνιών μεταξύ κρατών μελών, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να εισάγουν διακρίσεις για λόγους εθνικότητας ή ταυτότητας των αερομεταφορέων, όταν επιτρέπουν στους κοινοτικούς αερομεταφορείς να καθορίζουν τους ναύλους και τα κόμιστρα για αεροπορικές γραμμές μεταξύ της επικράτειάς τους και τρίτης χώρας. Καταργούνται τυχόν περιορισμοί στην τιμολόγηση, ακόμη και στις γραμμές προς τρίτες χώρες, οι οποίοι απορρέουν από διμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών.»

Το γερμανικό δίκαιο

- 16 Το άρθρο 2, παράγραφοι 1, 7 και 8, του νόμου περί αεροπλοΐας (Luftverkehrsgesetz), όπως δημοσιεύθηκε στις 10 Μαΐου 2007 (BGBl. 2007 I, σ. 698, στο εξής: LuftVG), ορίζει τα εξής:

«(1) Τα γερμανικά αεροσκάφη επιτρέπεται να εκτελούν πτήσεις μόνον εφόσον διαθέτουν σχετική άδεια (άδεια εκμεταλλεύσεως) και είναι καταχωρισμένα στο μητρώο των γερμανικών αεροσκαφών (μητρώο αεροσκαφών), οσάκις αυτό προβλέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις. Ένα αεροσκάφος επιτρέπεται να εκτελεί πτήσεις μόνο εφόσον:

1. ο τύπος του είναι ταξινομημένος (ταξινόμηση τύπου)·
2. εφόσον υποβάλλει το πιστοποιητικό ασφαλείας πτήσεως που προβλέπει ο κανονισμός περί τεχνικού ελέγχου των αεροσκαφών·
3. ο κύριος του αεροσκάφους έχει συνάψει σύμβαση ασφαλίσεως αστικής ευθύνης [...] και

4. το αεροσκάφος είναι καταλλήλως εξοπλισμένο ώστε να μην υπερβαίνει το τεχνικώς αποδεκτό όριο ηχητικών ρύπων.

[...]

(7) Τα αεροσκάφη που δεν είναι καταχωρισμένα και ταξινομημένα εντός της επικράτειας στην οποία ισχύει ο παρών νόμος δεν μπορούν να εισέλθουν ή να κατευθυνθούν άλλως σ' αυτόν για να εκτελέσουν πτήσεις στον εναέριο χώρο του παρά μόνον αφού λάβουν προηγουμένως σχετική άδεια. Η άδεια αυτή είναι αναγκαία όταν προβλέπεται άλλως βάσει συνθήκης μεταξύ της χώρας προελεύσεως και της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας ή βάσει δεσμευτικής για τα δύο κράτη συμβάσεως.

(8) Η διαλαμβανόμενη στις παραγράφους 6 και 7 άδεια μπορεί να είναι γενικής ισχύος ή να αφορά συγκεκριμένη περίπτωση. Επίσης, μπορεί να συνοδεύεται από υποχρεώσεις και να υπόκειται σε συγκεκριμένη προθεσμία. [...]

17 Το άρθρο 58 του LuftVG προβλέπει τα εξής:

«(1) Κρίνεται ένοχος παραβάσεως όποιος, εκ προθέσεως ή εξ αμελείας,

[...]

12a. εισέρχεται με αεροσκάφος, χωρίς την άδεια που προβλέπεται στο άρθρο 2, παράγραφος 7, στον εναέριο χώρο όπου εφαρμόζεται ο παρών νόμος ή εισάγει σ' αυτόν αεροσκάφος με άλλο τρόπο·

[...]

(2) Η παράβαση της παραγράφου 1, σημείο [...] 12a, τιμωρείται με πρόστιμο που μπορεί να ανέλθει σε 10 000 ευρώ [...].»

18 Το άρθρο 94 της κανονιστικής πράξεως περί χορηγήσεως αδειών εκμεταλλεύσεως στον τομέα της αεροπλοΐας (Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung), της 10ης Ιουλίου 2008 (BGBI. 2008 I, σ. 1229, στο εξής: LuftVZO), προβλέπει τα εξής:

«Η διαλαμβανόμενη στο άρθρο 2, παράγραφος 7, του [LuftVG] άδεια εισόδου στον εναέριο χώρο της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας χορηγείται από το Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [(Υπουργείο Μεταφορών, Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης)] ή από άλλη αρχή οριζόμενη από το εν λόγω υπουργείο.»

19 Το άρθρο 95 της LuftVZO προβλέπει τα εξής:

«(1) Η αίτηση για τη χορήγηση άδειας πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

1. το όνομα και τη διεύθυνση του κυρίου του αεροσκάφους·
2. τον τύπο του αεροσκάφους καθώς και το κράτος νηολογήσεως και τον αριθμό μητρώου του αεροσκάφους·
3. την προβλεπόμενη ημερομηνία και ώρα αφίξεως καθώς και τον πιθανό χρόνο της πτήσεως επιστροφής ή της πτήσεως προς άλλο προορισμό·
4. τον αερολιμένα αναχωρήσεως και αφίξεως καθώς και, ενδεχομένως, τους ενδιάμεσους αερολιμένες επί του ομοσπονδιακού εδάφους·

5. τον αριθμό επιβατών, καθώς και το είδος και την ποσότητα του φορτίου, τον σκοπό της πτήσεως, ιδίως σε περίπτωση μεταφοράς συγκεκριμένης ομάδας προσώπων, και δήλωση του τόπου όπου συγκεντρώθηκε αρχικώς η εν λόγω ομάδα·
6. προκειμένου για ναυλωμένη πτήση, το όνομα, τη διεύθυνση και τη θυγατρική εταιρία του πράκτορα.

Η χορηγούσα την άδεια αρχή μπορεί να απαιτήσει να της παρασχεθούν και άλλα στοιχεία. Το Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ή κάθε άλλη αρχή που αυτό ορίζει διευκρινίζει τις λεπτομέρειες της σχετικής με την αίτηση για τη χορήγηση της άδειας διαδικασίας μέσω κανονιστικών διοικητικών πράξεων.

(2) Εξαιρουμένης της περιπτώσεως της παραγράφου 3, η αίτηση για τη χορήγηση άδειας σχετικά με την εκτέλεση μη τακτικών πτήσεων με προσγείωση (ιδιωτικές πτήσεις κατά παραγγελία) πρέπει να υποβάλλεται στη χορηγούσα την άδεια αρχή το αργότερο δύο πλήρεις εργάσιμες ημέρες πριν από την αναχώρηση της προβλεπόμενης πτήσεως, σε περίπτωση δε σειράς άνω των τεσσάρων πτήσεων, το αργότερο τέσσερις εβδομάδες πριν από την αναχώρηση των σχεδιαζόμενων πτήσεων. Το Σάββατο δεν θεωρείται ως εργάσιμη ημέρα για τον υπολογισμό της προθεσμίας.

[...]»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 20 Η International Jet Management είναι αεροπορική εταιρία η έδρα της οποίας βρίσκεται στην Αυστρία. Πραγματοποιεί μη τακτικές ιδιωτικές πτήσεις, ήτοι εμπορικές πτήσεις σε έκτακτες γραμμές (charters). Παρέχει υπηρεσίες αερομεταφοράς όχι μόνο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά χρησιμοποιεί επιπλέον τον στόλο της, όπως συνέβη στην υπόθεση της κύριας δίκης, για πτήσεις από τρίτες χώρες προς την Ένωση.
- 21 Κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης, η International Jet Management διέθετε άδεια εκμεταλλεύσεως η οποία είχε χορηγηθεί από το αυστριακό Υπουργείο Μεταφορών, κατά τα οριζόμενα στον κανονισμό 1008/2008. Επιπλέον, διέθετε CTA που εκδόθηκε από την Austro Control GmbH, εταιρία στην οποία έχει ανατεθεί αποστολή συνδεδεμένη με την άσκηση δημόσιας εξουσίας και το εταιρικό κεφάλαιο της οποίας υπάγεται στον έλεγχο της Δημοκρατίας της Αυστρίας.
- 22 Μεταξύ της 9ης Δεκεμβρίου 2008 και της 15ης Μαρτίου 2009, η International Jet Management εκτέλεσε έξι πτήσεις από τη Μόσχα και μια πτήση από την Άγκυρα προς τη Γερμανία.
- 23 Η International Jet Management δεν διέθετε, για καμία από τις πτήσεις αυτές, άδεια εισόδου στον γερμανικό εναέριο χώρο, όπως επιβάλλει το άρθρο 2, παράγραφος 7, του LuftVG, σε συνδυασμό με τα άρθρα 94 επ. της LuftVZO. Σε τρεις περιπτώσεις, η Luftfahrtbundesamt (Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Αεροπλοΐας) αρνήθηκε να χορηγήσει στην προαναφερθείσα εταιρία άδεια εισόδου στον γερμανικό εναέριο χώρο με το αιτιολογικό ότι αυτή δεν είχε προσκομίσει «δήλωση μη διαθεσιμότητας», ήτοι δήλωση ότι οι αερομεταφορείς που διέθεταν άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από τις γερμανικές αρχές είτε δεν ενδιαφέρονταν είτε δεν ήταν σε θέση να εκτελέσουν την επίμαχη πτήση. Στις λοιπές περιπτώσεις, η Luftfahrtbundesamt δεν εξέδωσε απόφαση επί της αιτήσεως για τη χορήγηση άδειας, κατά τον χρόνο που εκτελέστηκαν οι επίμαχες πτήσεις.
- 24 Μετά τις πτήσεις αυτές, με την από 24 Μαΐου 2011 απόφαση, το Amtsgericht Braunschweig (Γερμανία) καταδίκασε την International Jet Management στην καταβολή προστίμων λόγω παραβάσεων της ισχύουσας νομοθεσίας.

- 25 Η International Jet Management άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου. Προς στήριξη της εφέσεως, η International Jet Management διατείνεται καταρχάς ότι ο κανονισμός 1008/2008 της παρέχει δικαίωμα εισόδου στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, χωρίς να υποχρεούται να ζητήσει προηγουμένως άδεια χορηγηθείσα προς τον σκοπό αυτό από τα οικεία κράτη μέλη. Σύμφωνα με τον σκοπό του εν λόγω κανονισμού, η αγορά είναι ελεύθερη για τις αεροπορικές εταιρίες που είναι εγκατεστημένες στα κράτη μέλη και επιθυμούν να παρέχουν υπηρεσίες αερομεταφοράς.
- 26 Περαιτέρω, η αρχή της απαγορεύσεως όλων των διακρίσεων που καθιερώνεται με το άρθρο 18 ΣΛΕΕ απαγορεύει εν πάση περιπτώσει την επιβολή προστίμων όπως τα επιβληθέντα στην International Jet Management. Η υποχρέωση λήψεως άδειας εισόδου στον γερμανικό εναέριο χώρο για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς εκτελούμενων από τρίτη χώρα εισάγει δυσμενείς διακρίσεις, δεδομένου ότι στην πράξη η Luftfahrtbundesamt ελέγχει αποκλειστικώς και μόνον στοιχεία που έχουν ήδη ελέγξει οι αυστριακές αρχές, πράγμα που δεν συνάδει με την ερμηνεία που έδωσε στην εν λόγω διάταξη της Συνθήκης ΛΕΕ το Δικαστήριο με την απόφαση της 25ης Ιανουαρίου 2011, C-382/08, Neukirchinger (Συλλογή 2011, σ. I-139).
- 27 Τέλος, η International Jet Management διατείνεται, επικουρικώς, ότι η επίμαχη εθνική νομοθεσία είναι ασύμβατη προς την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών που κατοχυρώνει το άρθρο 56 ΣΛΕΕ.
- 28 Αντιθέτως, ο εισαγγελέας ζητεί την απόρριψη της εφέσεως της International Jet Management. Υποστηρίζει ότι ο κανόνας που επιβάλλει τη λήψη της προβλεπόμενης με το άρθρο 2, παράγραφος 7, του LuftVG άδειας είναι μέτρο προστασίας της εθνικής οικονομίας που η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας έχει την εξουσία να επιβάλλει, διότι, πρώτον, ο κανονισμός 1008/2008 εφαρμόζεται μόνο σε ενδοκοινοτικές πτήσεις, δεύτερον, η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών που κατοχυρώνει το άρθρο 56 ΣΛΕΕ δεν εφαρμόζεται στις αεροπορικές μεταφορές και, τρίτον, η αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων του άρθρου 18 ΣΛΕΕ επίσης δεν τυγχάνει εφαρμογής εν προκειμένω.
- 29 Κατά τον εισαγγελέα, τα κράτη μέλη μπορούν να ευνοούν τις εθνικές τους επιχειρήσεις στο πλαίσιο της ρυθμιστικής τους αρμοδιότητας. Επομένως, οι αεροπορικές εταιρίες άλλων κρατών μελών πρέπει να βεβαιώνονται προηγουμένως ότι καμία γερμανική εταιρία δεν προτίθεται να εκτελέσει την επίμαχη πτήση υπό συγκρίσιμους όρους. Η πρακτική αυτή δικαιολογείται από την ανάγκη αποτροπής στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, δεδομένου ότι άλλα κράτη μέλη επίσης προστατεύουν τις εθνικές τους εταιρίες κατά τις συναλλαγές με τρίτες χώρες.
- 30 Εξάλλου, η υποχρέωση λήψεως άδειας εισόδου στον γερμανικό εναέριο χώρο εξυπηρετεί όχι μόνο την προστασία της εθνικής οικονομίας αλλά ικανοποιεί και επιταγές ασφάλειας. Ειδικότερα, η χορηγούσα τις άδειες αρχή απαιτεί από τις εταιρίες άλλων κρατών μελών την προσκόμιση όχι μόνο δηλώσεως μη διαθεσιμότητας, αλλά και αποδεικτικού ασφαλίσεως και του CTA που εκδίδει το κράτος μέλος προελεύσεως. Μολονότι ο εισαγγελέας αναγνωρίζει ότι η χορηγούσα τις άδειες αρχή δεν ελέγχει κανένα στοιχείο που να μην υποχρεούται να ελέγξει το κράτος μέλος της έδρας της αεροπορικής εταιρίας, εντούτοις φρονεί ότι στην πράξη τα κράτη μέλη συχνά δεν συμμορφώνονται προς την υποχρέωση εποπτείας που υπέχουν. Επομένως, είναι δικαιολογημένοι οι συμπληρωματικοί έλεγχοι τους οποίους μπορεί να διενεργεί η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας επί αεροπορικών εταιριών που έχουν την έδρα τους σε άλλο κράτος μέλος οσάκις πρόκειται περί πτήσεων από και προς τρίτες χώρες.
- 31 Τέλος, κατά τον εισαγγελέα, η προαναφερθείσα απόφαση Neukirchinger δεν ασκεί επιρροή εν προκειμένω, διότι η υπόθεση εκείνη αφορούσε ενδοκοινοτικές αεροπορικές μεταφορές. Τα πραγματικά περιστατικά στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η προαναφερθείσα απόφαση διαφέρουν ουσιωδώς από τα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως καθόσον εν προκειμένω τα αεροσκάφη αναχώρησαν από τρίτες χώρες.

- 32 Το αιτούν δικαστήριο έχει αμφιβολίες ως προς την ερμηνεία που πρέπει να δοθεί στο άρθρο 18 ΣΛΕΕ καθώς και ως προς τη δυνατότητα εφαρμογής της διατάξεως αυτής στην ένδικη διαφορά της οποίας έχει επιληφθεί.
- 33 Υπ' αυτές τις συνθήκες, το Oberlandesgericht Braunschweig ανέστειλε την ενώπιόν του διαδικασία και υπέβαλε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Τυγχάνει εφαρμογής το άρθρο 18 ΣΛΕΕ στην περίπτωση κατά την οποία ένα κράτος μέλος (Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας) απαιτεί από αεροπορική εταιρία η οποία διαθέτει χορηγηθείσα εντός άλλου κράτους μέλους (Δημοκρατία της Αυστρίας) έγκυρη άδεια εκμεταλλεύσεως κατά την έννοια των άρθρων 3 και 8 του κανονισμού 1008/2008 [...] να διαθέτει άδεια εισόδου στον εναέριο χώρο του όσον αφορά ιδιωτικές πτήσεις (μη τακτικές εμπορικές πτήσεις) από τρίτες χώρες προς το έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους;
- 2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, συνιστά παράβαση του άρθρου 18 ΣΛΕΕ [...] αυτή καθαυτή η απαίτηση περί λήψεως άδειας εισόδου στον εναέριο χώρο, όταν η άδεια αυτή, που προβλέπεται επ' απειλή προστίμου, απαιτείται για πτήσεις από τρίτες χώρες εκτελούμενες από αεροπορικές εταιρίες οι οποίες έλαβαν άδεια εκμεταλλεύσεως σε άλλο κράτος μέλος, όχι όμως και από αεροπορικές εταιρίες που διαθέτουν άδεια εκμεταλλεύσεως η οποία έχει χορηγηθεί από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας;
- 3) Σε περίπτωση που το άρθρο 18 ΣΛΕΕ [...] εφαρμόζεται στη διαλαμβανόμενη στο πρώτο ερώτημα περίπτωση, αλλά αυτή καθαυτή η απαίτηση άδειας δεν εισάγει δυσμενείς διακρίσεις (δεύτερο προδικαστικό ερώτημα), μπορεί η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας να εξαρτά την προβλεπόμενη επ' απειλή προστίμου χορήγηση άδειας εισόδου στον εναέριο χώρο της όσον αφορά τις πτήσεις από τρίτες χώρες, χωρίς αυτό να συνιστά παραβίαση της απαγορεύσεως των διακρίσεων, από το αν η αεροπορική εταιρία του οικείου κράτους μέλους αποδεικνύει στην χορηγούσα τις άδειες αρχή ότι οι αεροπορικές εταιρίες που διαθέτουν άδεια εκμεταλλεύσεως στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας δεν είναι σε θέση να εκτελέσουν τις πτήσεις αυτές (δήλωση μη διαθεσιμότητας);»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

- 34 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 18 ΣΛΕΕ, το οποίο κατοχυρώνει τη γενική αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω ιθαγένειας, τυγχάνει εφαρμογής σε περίπτωση όπως αυτή της υποθέσεως της κύριας δίκης, στην οποία ένα κράτος μέλος επιβάλλει σε αερομεταφορέα που διαθέτει άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από άλλο κράτος μέλος την υποχρέωση να διαθέτει άδεια για να εισέλθει στον εναέριο χώρο του όσον αφορά μη τακτικές ιδιωτικές πτήσεις από τρίτη χώρα προς το κράτος μέλος αυτό, μολονότι δεν απαιτείται τέτοια άδεια από όσους αερομεταφορείς διαθέτουν άδεια εκμεταλλεύσεως που έχει το ίδιο χορηγήσει.
- 35 Συναφώς, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι το άρθρο 18 ΣΛΕΕ ορίζει ότι, εντός του πεδίου εφαρμογής των Συνθηκών και με την επιφύλαξη των ειδικών διατάξεών της, απαγορεύεται κάθε διάκριση λόγω ιθαγένειας.
- 36 Δυνάμει του άρθρου 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, η ελεύθερη κυκλοφορία των παροχών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές, ήτοι του τίτλου VI της Συνθήκης ΛΕΕ. Συνεπώς, η ελεύθερη κυκλοφορία των παροχών στον τομέα των μεταφορών διέπεται, στο πλαίσιο του πρωτογενούς δικαίου, από ειδικό νομικό καθεστώς.

- 37 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η ΣΛΕΕ διακρίνει τις αεροπορικές μεταφορές, όπως και τις θαλάσσιες μεταφορές, από τους λοιπούς τρόπους μεταφοράς.
- 38 Συγκεκριμένα, δυνάμει του άρθρου 100, παράγραφοι 1 και 2, ΣΛΕΕ, εφόσον ο νομοθέτης της Ένωσης δεν έχει αποφασίσει άλλως, οι θαλάσσιες και οι αεροπορικές μεταφορές εξαιρούνται από τους κανόνες του τίτλου VI της εν λόγω Συνθήκης. Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 30 των προτάσεων του, μέτρα απελευθέρωσης όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές μπορούν να θεσπίζονται μόνο βάσει του άρθρου 100, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ.
- 39 Εν προκειμένω, καίτοι αληθεύει ότι, στο παρόν στάδιο εξελίξεως του δικαίου της Ένωσης, ο νομοθέτης της Ένωσης δεν έχει λάβει, κατ' ενάσκηση της συντρέχουσας αρμοδιότητας που του παρέχει το άρθρο 4, παράγραφος 2, στοιχείο ζ', ΣΛΕΕ, μέτρα βάσει του άρθρου 100, παράγραφος 2, της εν λόγω Συνθήκης σχετικά με την απελευθέρωση των υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς όσον αφορά δρομολόγια μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών, εντούτοις, το άρθρο 18 ΣΛΕΕ τυγχάνει εφαρμογής σε τέτοιου είδους υπηρεσίες, υπό τον όρο, όμως, ότι αυτές εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των Συνθηκών, κατά την έννοια του προαναφερθέντος άρθρου (βλ., επ' αυτού, προαναφερθείσα απόφαση Neukirchinger, σκέψη 21 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 40 Ως εκ τούτου, πρέπει να προσδιορισθεί αν, σε περίπτωση όπως αυτή της κύριας δίκης, η οποία αφορά αερομεταφορά με έδρα σε ορισμένο κράτος μέλος και άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από τις αρχές του εν λόγω κράτους μέλους, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον κανονισμό 1008/2008, ο οποίος απαιτείται να διαθέτει, προς τον σκοπό παροχής υπηρεσιών αερομεταφοράς προς άλλο κράτος μέλος, δυνάμει της νομοθεσίας του εν λόγω άλλου κράτους μέλους, άδεια, το γεγονός ότι οι επίμαχες υπηρεσίες παρέχονται στο πλαίσιο πτήσεως που αναχωρεί από τρίτη χώρα αποκλείει την υπαγωγή της περιπτώσεως αυτής στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 18 ΣΛΕΕ.
- 41 Συναφώς, ο κανονισμός 1008/2008, όπως προκύπτει από το άρθρο του 1, διέπει όχι μόνο το δικαίωμα των «κοινοτικών αερομεταφορέων» να εκτελούν «ενδοκοινοτικά αεροπορικά δρομολόγια», αλλά και τη χορήγηση αδειών στους εν λόγω κοινοτικούς αερομεταφορείς, οι οποίες ρυθμίζονται από το κεφάλαιο II του εν λόγω κανονισμού.
- 42 Όπως προκύπτει από το άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, του εν λόγω κανονισμού, δεν επιτρέπεται σε καμία εγκατεστημένη στην Ένωση επιχείρηση να μεταφέρει αεροπορικώς επιβάτες, ταχυδρομείο ή/και φορτίο έναντι αμοιβής ή/και μισθώσεως, εκτός εάν της έχει χορηγηθεί η κατάλληλη άδεια εκμεταλλεύσεως. Πάντως, ο κανονισμός 1008/2008 δεν εξαιρεί από την εφαρμογή του εν λόγω κανόνα τους εγκατεστημένους στην Ένωση αερομεταφορείς που εκτελούν αεροπορικές μεταφορές επιβατών από τρίτες χώρες προς κράτη μέλη.
- 43 Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του εν λόγω κανονισμού, επιχείρηση που ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου δικαιούται να λάβει άδεια εκμεταλλεύσεως.
- 44 Επιβάλλεται η επισήμανση ότι, μεταξύ των προϋποθέσεων που τάσσει το άρθρο 4 του εν λόγω κανονισμού για τη χορήγηση άδειας εκμεταλλεύσεως από την αρμόδια αρχή κράτους μέλους σε επιχείρηση, περιλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, αφενός, η προϋπόθεση η «κύρια εγκατάσταση» της επιχείρησής αυτής να βρίσκεται στο εν λόγω κράτος μέλος και, αφετέρου, η κύρια δραστηριότητά της να είναι η εκτέλεση «υπηρεσιών αερομεταφοράς», είτε σε αποκλειστική βάση είτε σε συνδυασμό με οποιαδήποτε άλλη εμπορική χρήση αεροσκαφών ή επισκευή και συντήρηση αεροσκαφών.
- 45 Οι έννοιες «κύρια εγκατάσταση» και «αεροπορική γραμμή» [υπηρεσίες αερομεταφοράς] ορίζονται με το άρθρο 2 του κανονισμού 1008/2008. Κατά το σημείο 26 του εν λόγω άρθρου, κύρια εγκατάσταση είναι «η έδρα ή το εγγεγραμμένο γραφείο κοινοτικού αερομεταφορέα σε κράτος μέλος εντός του οποίου ασκούνται οι κύριες χρηματοοικονομικές λειτουργίες και ο επιχειρησιακός έλεγχος του κοινοτικού αερομεταφορέα, περιλαμβανομένης και της συνεχούς διαχείρισης πλωιμότητας». Κατά το

άρθρο 2, σημείο 4, του εν λόγω κανονισμού ως «αεροπορική γραμμή» [υπηρεσίες αερομεταφοράς] νοείται η «πτήση ή σειρά πτήσεων για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή/και ταχυδρομείου, έναντι αμοιβής ή/και μισθώσεως».

- 46 Όπως υπογράμμισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 47 των προτάσεων του, η δεύτερη έννοια καλύπτει όχι μόνον τις πτήσεις εντός της Ένωσης αλλά και τις πτήσεις μεταξύ τρίτης χώρας και κράτους μέλους. Συναφώς, παρατηρείται ότι ο κανονισμός 1008/2008 διακρίνει μεταξύ, αφενός, της «αεροπορικής γραμμής» και, αφετέρου, της «ενδοκοινοτικής αεροπορικής γραμμής», η οποία ορίζεται στο άρθρο 2, σημείο 13, του κανονισμού αυτού ως αεροπορική γραμμή που εκτελείται εντός της Ένωσης.
- 47 Από τις προαναφερθείσες διατάξεις προκύπτει ότι, για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών που αφορούν δρομολόγια μεταξύ κράτους μέλους και τρίτης χώρας, αερομεταφορέας όπως η International Jet Management με κύρια εγκατάσταση σε ορισμένο κράτος μέλος, πρέπει να διαθέτει άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από την αρμόδια αρχή του εν λόγω κράτους μέλους, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις του κεφαλαίου II του κανονισμού 1008/2008.
- 48 Η ως άνω άδεια εκμεταλλεύσεως, οι προϋποθέσεις χορηγήσεως της οποίας έχουν εναρμονισθεί με τον κανονισμό 1008/2008, παρέχει τη διασφάλιση ότι ο αερομεταφορέας απέκτησε την άδεια αυτή τηρουμένων των κοινών προδιαγραφών, ιδίως αυτών που αφορούν την ασφάλεια, και, συνεπώς, πρέπει να αναγνωρίζεται από τα άλλα κράτη μέλη.
- 49 Στο πλαίσιο αυτό, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι, δυνάμει των κανονιστικών διοικητικών πράξεων που εκδίδονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 95, παράγραφος 1, της LuftVZO, η αρχή που χορηγεί την άδεια εισόδου στον γερμανικό εναέριο χώρο εξακριβώνει, πριν τη χορήγηση της εν λόγω άδειας σε αερομεταφορέα που διαθέτει άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους, διάφορα στοιχεία τα οποία πρέπει να ελεγχθούν από την αρχή αυτή κατά τις διατάξεις του κεφαλαίου II του κανονισμού 1008/2008.
- 50 Εξάλλου, κατά την αιτιολογική σκέψη 10 του κανονισμού 1008/2008, για να ολοκληρωθεί η εσωτερική αγορά αερομεταφορών, πρέπει να αρθούν οι ακόμη ισχύοντες περιορισμοί που εξακολουθούν να υφίστανται μεταξύ κρατών μελών, όπως οι περιορισμοί στις πτήσεις με κοινό κωδικό σε δρομολόγια προς τρίτες χώρες ή ο καθορισμός των ναύλων σε δρομολόγια προς τρίτες χώρες με ενδιάμεσο σταθμό σε άλλο κράτος μέλος. Όπως υπογράμμισε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, εξ αυτού συνάγεται ότι, καίτοι ο συγκεκριμένος κανονισμός αποβλέπει στην ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών, ο νομοθέτης της Ένωσης έκρινε ότι η επίτευξη του σκοπού αυτού μπορούσε επίσης να παρακωλυθεί από τους περιορισμούς που εφαρμόζονται σε αεροπορικά δρομολόγια με τρίτες χώρες. Επιπλέον, κάνοντας μνεία των περιορισμών αυτών στα άρθρα 15, παράγραφος 5, δεύτερο εδάφιο, και 22, παράγραφος 2, του κανονισμού 1008/2008, ο νομοθέτης της Ένωσης συνδύασε τη μνεία αυτή με ρητή αναφορά, στις ίδιες διατάξεις, στην υποχρέωση των κρατών μελών να τηρούν την αρχή της απαγορεύσεως των δυσμενών διακρίσεων λόγω ιθαγένειας στην περίπτωση των κοινοτικών αερομεταφορέων.
- 51 Εξάλλου, όπως υποστήριξε η Φινλανδική Κυβέρνηση με τις παρατηρήσεις που υπέβαλε στο Δικαστήριο, άλλες ρυθμίσεις του παράγωγου δικαίου της Ένωσης σχετικές με τον τομέα της αεροπλοΐας μπορούν επίσης να εφαρμοσθούν επί των υπηρεσιών αερομεταφοράς μεταξύ τρίτων χωρών και κράτους μέλους τις οποίες παρέχει αερομεταφορέας ο οποίος διαθέτει άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από άλλο κράτος μέλος.
- 52 Στις ως άνω ρυθμίσεις καταλέγονται, μεταξύ άλλων, ο κανονισμός 261/2004, όπως προκύπτει από το άρθρο του 3, παράγραφος 1, στοιχείο β', και ο κανονισμός 785/2004, όπως προκύπτει από το άρθρο 2, παράγραφος 1, αυτού. Στις ρυθμίσεις καταλέγεται επίσης ο κανονισμός 847/2004, που καθιερώνει συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής κατά τη διαδικασία

διαπραγματεύσεως και συνάψεως συμφωνιών περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών, όταν το αντικείμενο των εν λόγω συμφωνιών εμπίπτει εν μέρει στην αρμοδιότητα της Ένωσης. Επιπλέον, σειρά συμφωνιών σχετικών με αεροπορικές μεταφορές έχουν αποτελέσει αντικείμενο διαπραγματεύσεων μεταξύ της Ένωσης και των κρατών μελών της, αφενός, και τρίτων χωρών, αφετέρου, συμπεριλαμβανομένων των επονομαζόμενων «κάθετων» συμφωνιών, οι οποίες επιτρέπουν σε κάθε αερομεταφορέα της Ένωσης να παρέχει υπηρεσίες αερομεταφοράς μεταξύ του συνόλου των κρατών μελών και της εκάστοτε τρίτης χώρας [(βλ. μεταξύ άλλων, τις συμφωνίες που συνήφθησαν με τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και τον Καναδά, των οποίων η υπογραφή και η προσωρινή εφαρμογή έχουν εγκριθεί, αντιστοίχως, με την απόφαση 2007/339/ΕΚ της 25ης Απριλίου 2007 (ΕΕ L 134, σ. 1) και την απόφαση 2010/417/ΕΚ της 30ής Νοεμβρίου 2009 (ΕΕ L 207, σ. 30)].

- 53 Από το σύνολο των εκτιμήσεων στις σκέψεις 41 έως 52 της παρούσας αποφάσεως συνάγεται το συμπέρασμα, πρώτον, ότι οι υπηρεσίες αερομεταφοράς μεταξύ τρίτων χωρών και κράτους μέλους τις οποίες παρέχει αερομεταφορέας ο οποίος διαθέτει άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από άλλο κράτος μέλος έχουν ρυθμισθεί με κανόνες παράγωγου δικαίου και, δεύτερον, ότι το γεγονός ότι οι επίμαχες υπηρεσίες αερομεταφοράς παρέχονται στο πλαίσιο πτήσεως που αναχωρεί από τρίτη χώρα δεν αποκλείει την εφαρμογή των Συνθηκών στην περίπτωση αυτή, κατά την έννοια του άρθρου 18 ΣΛΕΕ.
- 54 Ως εκ τούτου, η εν λόγω διάταξη τυγχάνει εφαρμογής σε κατάσταση, όπως αυτή της διαφοράς της κύριας δίκης.
- 55 Εντούτοις, η Γαλλική και η Γερμανική Κυβέρνηση υποστηρίζουν, κατ' ουσίαν, ότι η εφαρμογή του άρθρου 18 ΣΛΕΕ σε καταστάσεις όπως η εξεταζόμενη εν προκειμένω θα είχε ως αποτέλεσμα να καταστήσει άνευ πρακτικής αποτελεσματικότητας το άρθρο 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ. Συναφώς, η Γαλλική Κυβέρνηση υπογραμμίζει ότι αν ένα κράτος μέλος υποχρεούται να επιφυλάσσει, στον τομέα των αερομεταφορών μεταξύ της επικράτειάς του και τρίτης χώρας, ίση μεταχείριση, αφενός, στους αερομεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι στο έδαφός του και, αφετέρου, στους αερομεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι στην επικράτεια ενός ή πλειόνων κρατών μελών και δεν έχουν εγκατάσταση στο έδαφός του, τούτο θα οδηγούσε σε επέκταση της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών του άρθρου 56 ΣΛΕΕ στις υπηρεσίες αερομεταφοράς.
- 56 Η επιχειρηματολογία αυτή δεν μπορεί να γίνει δεκτή.
- 57 Συγκεκριμένα, από πάγια νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι το άρθρο 56 ΣΛΕΕ επιτάσσει όχι μόνον την εξάλειψη κάθε δυσμενούς διακρίσεως έναντι του παρέχοντος υπηρεσίες λόγω της ιθαγένειάς του ή λόγω του ότι είναι εγκατεστημένος σε κράτος μέλος διαφορετικό από αυτό στο οποίο πρέπει να παρασχεθεί η υπηρεσία, αλλά και την κατάργηση κάθε περιορισμού, ακόμη και αν αυτός εφαρμόζεται αδιακρίτως τόσο στους ημεδαπούς παρέχοντες υπηρεσίες όσο και σε εκείνους των άλλων κρατών μελών, οσάκις μπορεί να παρεμποδίσει, να παρενοχλήσει ή να καταστήσει λιγότερο ελκυστικές τις δραστηριότητες του παρέχοντος υπηρεσίες όταν αυτός είναι εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος, όπου νομίμως παρέχει ανάλογες υπηρεσίες (απόφαση της 12ης Σεπτεμβρίου 2013, C-475/11, Κωνσταντινίδης, σκέψη 44 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 58 Κατά συνέπεια, η εμβέλεια της προαναφερθείσας διατάξεως της Συνθήκης ΛΕΕ υπερβαίνει την απαγόρευση των δυσμενών διακρίσεων του άρθρου 18 ΣΛΕΕ.
- 59 Επομένως, καίτοι τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν ορισμένους περιορισμούς στην παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς για τα δρομολόγια μεταξύ των τρίτων χωρών και της Ένωσης, κατ' εφαρμογή του άρθρου 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, στον βαθμό που, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 39 της παρούσας αποφάσεως, ο νομοθέτης της Ένωσης δεν έχει ασκήσει την αρμοδιότητα που του αναγνωρίζει το άρθρο 100, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, για την απελευθέρωση τέτοιου είδους υπηρεσιών, ωστόσο, τα εν λόγω κράτη εξακολουθούν να υπόκεινται στη γενική αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω ιθαγένειας που κατοχυρώνει το άρθρο 18 ΣΛΕΕ.

- 60 Εξάλλου, ούτε η απόφαση της 13ης Δεκεμβρίου 1989, C-49/89, Corsica Ferries (France) (Συλλογή 1989, σ. 4441), ούτε η απόφαση της 7ης Νοεμβρίου 1991, C-17/90, Pinaud Wieger (Συλλογή 1991, σ. I-5253), τις οποίες επικαλέσθηκαν η Γαλλική και η Γερμανική Κυβέρνηση και οι οποίες αφορούσαν περιπτώσεις στο πλαίσιο των οποίων το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν είχε ακόμη εκδώσει ρυθμίσεις θέτουσες σε εφαρμογή την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στους τομείς που εμπίπτουν στις θαλάσσιες και οδικές μεταφορές, δύνανται κατά τα φαινόμενα να θέσουν υπό αμφισβήτηση τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 18 ΣΛΕΕ σε περίπτωση όπως αυτή της κύριας δίκης.
- 61 Ειδικότερα, το Δικαστήριο δεν εξέτασε την εφαρμοστέα ρύθμιση στις αποφάσεις αυτές υπό το πρίσμα του άρθρου 7 της Συνθήκης ΕΟΚ, ήδη άρθρο 18 ΣΛΕΕ, αλλά υπό το πρίσμα των άρθρων της Συνθήκης ΕΟΚ σχετικά με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, εντός νομικού πλαισίου που είναι διακριτό από το νομικό πλαίσιο που εκτέθηκε στις σκέψεις 41 έως 52 της παρούσας απόφασεως.
- 62 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 18 ΣΛΕΕ, το οποίο κατοχυρώνει τη γενική αρχή περί απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω ιθαγένειας, τυγχάνει εφαρμογής σε περίπτωση όπως αυτή της κύριας δίκης στην οποία ένα κράτος μέλος απαιτεί από αερομεταφορέα που διαθέτει άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα εντός άλλου κράτους άδεια για να εισέλθει στον εναέριο χώρο του όσον αφορά μη τακτικές ιδιωτικές πτήσεις από τρίτες χώρες προς το πρώτο κράτος μέλος, μολονότι δεν απαιτείται τέτοιου είδους άδεια από όσους αερομεταφορείς διαθέτουν άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από το πρώτο κράτος μέλος.

Επί του δεύτερου και του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος

- 63 Με το δεύτερο και το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, τα οποία πρέπει να εξετασθούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινισθεί αν το άρθρο 18 ΣΛΕΕ έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε ρύθμιση κράτους μέλους η οποία, αφενός, προβλέπει ότι αερομεταφορέας ο οποίος διαθέτει άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από άλλο κράτος μέλος πρέπει, επ' απειλή προστίμου, να λαμβάνει άδεια εισόδου στον εναέριο χώρο του πρώτου κράτους μέλους όσον αφορά μη τακτικές ιδιωτικές πτήσεις από τρίτες χώρες προς το κράτος μέλος αυτό, μολονότι δεν απαιτείται τέτοια άδεια από όσους αερομεταφορείς διαθέτουν άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από το εν λόγω πρώτο κράτος μέλος, και, αφετέρου, εξαρτά τη χορήγηση της προαναφερθείσας άδειας εισόδου από την υποβολή δηλώσεως ότι οι αερομεταφορείς που διαθέτουν άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από το πρώτο κράτος μέλος δεν ενδιαφέρονται ή δεν είναι σε θέση να εκτελέσουν τις πτήσεις αυτές.
- 64 Συναφώς, αποτελεί πάγια νομολογία ότι οι κανόνες περί ίσης μεταχειρίσεως των ημεδαπών και των μη ημεδαπών απαγορεύουν όχι μόνον τις εμφανείς διακρίσεις λόγω ιθαγενείας, ή λόγω έδρας προκειμένου περί εταιριών, αλλά και όλες τις συγκαλυμμένες μορφές διακρίσεως που, με την εφαρμογή άλλων κριτηρίων διαφοροποιήσεως, στην πράξη καταλήγουν στο ίδιο αποτέλεσμα (απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 2009, C-115/08, ČEZ, Συλλογή 2009, σ. I-10265, σκέψη 92 και προαναφερθείσα απόφαση Neukirchinger, σκέψη 32).
- 65 Πάντως, ρύθμιση κράτους μέλους, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, η οποία ορίζει ότι αερομεταφορέας που διαθέτει άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από άλλο κράτος μέλος πρέπει να λαμβάνει άδεια εισόδου στον εναέριο χώρο του όσον αφορά μη τακτικές ιδιωτικές πτήσεις από τρίτες χώρες προς το κράτος μέλος αυτό, μολονότι δεν απαιτείται τέτοια άδεια από όσους αερομεταφορείς διαθέτουν άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από το πρώτο κράτος μέλος, εισάγει κριτήριο διαφοροποιήσεως το οποίο στην πράξη έχει το ίδιο αποτέλεσμα με κριτήριο στηριζόμενο στην ιθαγένεια.

- 66 Ειδικότερα, στον βαθμό που, κατά το άρθρο 4, στοιχείο α', του κανονισμού 1008/2008, η άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγείται από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο ο αερομεταφορέας έχει την κύρια εγκατάστασή του, κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 26, του ίδιου κανονισμού, η ως άνω ρύθμιση επιφυλάσσει μειονεκτική μεταχείριση, στην πράξη, μόνον στους αερομεταφορείς που έχουν την έδρα τους σε άλλο κράτος μέλος.
- 67 Το ίδιο ισχύει κατά μείζονα λόγο όσον αφορά ρύθμιση κράτους μέλους, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, η οποία ορίζει ότι μόνον οι αερομεταφορείς που διαθέτουν άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από άλλο κράτος μέλος, προκειμένου να μπορέσουν να λάβουν άδεια εισόδου στον εναέριο χώρο του όσον αφορά πτήσεις από τρίτες χώρες, πρέπει να προσκομίζουν δήλωση μη διαθεσιμότητας περί του ότι οι αερομεταφορείς που διαθέτουν άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από το πρώτο κράτος μέλος είτε ενδιαφέρονται είτε δεν είναι σε θέση να εκτελέσουν τις πτήσεις αυτές.
- 68 Μια τέτοια διαφορετική μεταχείριση μπορεί να δικαιολογηθεί μόνον αν βασίζεται σε αντικειμενικούς λόγους, ανεξάρτητους από την ιθαγένεια των ενδιαφερομένων προσώπων και ανάλογους προς τον σκοπό που θεμιτώς επιδιώκεται από το εθνικό δίκαιο (απόφαση της 15ης Μαρτίου 2005, C-209/03, *Bidar*, Συλλογή 2005, σ. I-2119, σκέψη 54, και προαναφερθείσα απόφαση *Neukirchinger*, σκέψη 35).
- 69 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι ο εισαγγελέας φρονεί ότι η απαίτηση περί λήψεως άδειας εισόδου στον γερμανικό εναέριο χώρο ανταποκρίνεται στις επιταγές προστασίας της εθνικής οικονομίας και ασφάλειας.
- 70 Όσον αφορά την προστασία της εθνικής οικονομίας, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι πρόκειται περί σκοπού αμιγώς οικονομικού, που δεν μπορεί να δικαιολογήσει διαφορετική μεταχείριση όπως η επίδικη (βλ., κατ' αναλογία, όσον αφορά τη δικαιολόγηση των περιορισμών στις θεμελιώδεις ελευθερίες, αποφάσεις της 5ης Ιουνίου 1997, C-398/95, *SETTG*, Συλλογή 1997, σ. I-3091, σκέψη 23, και της 7ης Απριλίου 2011, C-20/09, Επιτροπή κατά Πορτογαλίας, Συλλογή 2011, σ. I-2637, σκέψη 65).
- 71 Όσον αφορά τον σκοπό της ασφάλειας, μολοντί ο ως άνω σκοπός είναι αδιαμφισβήτητα θεμιτός, εντούτοις, δεν μπορεί να γίνεται βασιμώς επίκλησή του στο πλαίσιο της διαφοράς της κύριας δίκης.
- 72 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι η χορήγηση άδειας εισόδου στον γερμανικό εναέριο χώρο εξαρτάται, μεταξύ άλλων, πέραν της προσκομίσεως δηλώσεως μη διαθεσιμότητας, από αποδεικτικό ασφαλίσεως και CTA. Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι τα στοιχεία που αφορούν τα έγγραφα αυτά είναι στοιχεία που πρέπει να έχουν ήδη ελεγχθεί από τη Δημοκρατία της Αυστρίας, η οποία χορήγησε στην *International Jet Management* άδεια εκμεταλλεύσεως.
- 73 Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, μεταξύ των προϋποθέσεων της χορηγήσεως από την αρμόδια αρχή κράτους μέλους άδειας εκμεταλλεύσεως σε επιχείρηση, περιλαμβάνεται, κατά το άρθρο 4, στοιχείο η', του κανονισμού 1008/2008, η προϋπόθεση να πληροί η εταιρία τις απαιτήσεις ασφαλίσεως του άρθρου 11 του ως άνω κανονισμού και του κανονισμού 785/2004. Ομοίως, δυνάμει των άρθρων 4, στοιχείο β', και 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008, άδεια εκμεταλλεύσεως μπορεί να χορηγηθεί από τέτοιου είδους αρχή μόνον εφόσον η επιχείρηση που τη ζητεί διαθέτει έγκυρο CTA. Βάσει του ορισμού του CTA στο άρθρο 2, σημείο 8, του εν λόγω κανονισμού, το CTA βεβαιώνει ότι ο αερομεταφορέας διαθέτει την επαγγελματική ικανότητα και οργάνωση ώστε να εγγυάται την ασφάλεια των δραστηριοτήτων που διευκρινίζονται στο CTA, όπως προβλέπεται στις σχετικές διατάξεις της κοινοτικής ή εθνικής νομοθεσίας, ανάλογα με την περίπτωση.
- 74 Επομένως, η απαίτηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας κατά την οποία αερομεταφορέας όπως η *International Jet Management* που διαθέτει άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από άλλο κράτος μέλος πρέπει να λάβει άδεια εισόδου στον εναέριο χώρο της δεν είναι ανάλογη προς τον επιδιωκόμενο θεμιτό σκοπό. Ειδικότερα, τα συμφέροντα ασφάλειας στα οποία

αναφέρθηκε ο εισαγγελέας έχουν ήδη ληφθεί υπόψη επ' ευκαιρία της χορηγήσεως της άδειας εκμεταλλεύσεως στην International Jet Management από την αρμόδια αυστριακή αρχή (βλ., επ' αυτού, προαναφερθείσα απόφαση Neukirchinger, σκέψη 42).

- 75 Επιπλέον, υπογραμμίζεται ότι η Γερμανική Κυβέρνηση, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, επισήμανε ότι αν οι αερομεταφορείς που διαθέτουν άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από άλλο κράτος μέλος εκτελούν πτήσεις από τρίτη χώρα προς τη γερμανική επικράτεια με ενδιάμεσο σταθμό στο έδαφος του προαναφερθέντος άλλου κράτους μέλους, δεν απαιτείται να διαθέτουν άδεια εισόδου στον γερμανικό εναέριο χώρο. Δεδομένου ότι η Γερμανική Κυβέρνηση δεν έχει διευκρινίσει γιατί σε μια τέτοια περίπτωση υπάρχει το ενδεχόμενο να μη λαμβάνονται υπόψη τα προβαλλόμενα συμφέροντα που αφορούν την εθνική ασφάλεια, εν πάση περιπτώσει, η επίμαχη ρύθμιση δεν μπορεί προφανώς να θεωρηθεί ως δικαιολογούμενη από τέτοιου είδους συμφέροντα.
- 76 Από τα προεκτεθέντα συνάγεται το συμπέρασμα ότι ρύθμιση όπως η επίμαχη συνιστά δυσμενή διάκριση λόγω ιθαγένειας, η οποία επιτείνεται από το πρόστιμο που επιβάλλεται σε περίπτωση μη τηρήσεως της ρυθμίσεως αυτής (βλ., επ' αυτού, προαναφερθείσα απόφαση Neukirchinger, σκέψη 43).
- 77 Κατά συνέπεια, στο δεύτερο και στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 18 ΣΛΕΕ έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε ρύθμιση κράτους μέλους η οποία, αφενός, προβλέπει ότι αερομεταφορέας που διαθέτει άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από άλλο κράτος μέλος πρέπει, επ' απειλή προστίμου, να λαμβάνει άδεια εισόδου στον εναέριο χώρο του πρώτου κράτους μέλους όσον αφορά μη τακτικές ιδιωτικές πτήσεις από τρίτες χώρες προς το πρώτο κράτος μέλος, μολονότι δεν απαιτείται τέτοια άδεια από όσους αερομεταφορείς διαθέτουν άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από το εν λόγω πρώτο κράτος μέλος, και, αφετέρου, εξαρτά τη χορήγηση της προαναφερθείσας άδειας εισόδου από την υποβολή δηλώσεως ότι οι αερομεταφορείς που διαθέτουν άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από το πρώτο κράτος μέλος δεν ενδιαφέρονται ή δεν είναι σε θέση να εκτελέσουν τις πτήσεις αυτές.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

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

- 1) Το άρθρο 18 ΣΛΕΕ, το οποίο κατοχυρώνει τη γενική αρχή περί απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω ιθαγένειας, τυγχάνει εφαρμογής σε περίπτωση όπως αυτή της κύριας δίκης στην οποία ένα κράτος μέλος απαιτεί από αερομεταφορέα που διαθέτει άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα εντός άλλου κράτους άδεια για να εισέλθει στον εναέριο χώρο του όσον αφορά μη τακτικές ιδιωτικές πτήσεις από τρίτες χώρες προς το πρώτο κράτος μέλος, μολονότι δεν απαιτείται τέτοιου είδους άδεια από όσους αερομεταφορείς διαθέτουν άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από το πρώτο κράτος μέλος.
- 2) Το άρθρο 18 ΣΛΕΕ έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε ρύθμιση κράτους μέλους η οποία, αφενός, προβλέπει ότι αερομεταφορέας που διαθέτει άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από άλλο κράτος μέλος πρέπει, επ' απειλή προστίμου, να λαμβάνει άδεια εισόδου στον εναέριο χώρο του πρώτου κράτους μέλους όσον αφορά μη τακτικές ιδιωτικές πτήσεις από τρίτες χώρες προς το πρώτο κράτος μέλος, μολονότι δεν απαιτείται τέτοια άδεια από όσους αερομεταφορείς διαθέτουν άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από το εν λόγω πρώτο κράτος μέλος, και, αφετέρου, εξαρτά τη χορήγηση της προαναφερθείσας άδειας εισόδου

από την υποβολή δηλώσεως ότι οι αερομεταφορείς που διαθέτουν άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από το πρώτο κράτος μέλος δεν ενδιαφέρονται ή δεν είναι σε θέση να εκτελέσουν τις πτήσεις αυτές.

(υπογραφές)