



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (suuri jaosto)

18 päivänä maaliskuuta 2014*

Ennakkoratkaisupyyntö — SEUT 18 artikla — Kansalaisuuteen perustuvan syrjinnän kieltö — Kaupalliset lennot kolmannesta valtiosta jäsenvaltioon — Jäsenvaltion säännöstö, jonka mukaan unionin lentoliikenteen harjoittajien, joilla ei ole kyseisen valtion myöntämää liikennelupaa, on hankittava lupa kutakin kolmannesta valtiosta tulevaa lentoa varten

Asiassa C-628/11,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Oberlandesgericht Braunschweig (Saksa) on esittänyt 24.11.2011 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 7.12.2011, saadakseen ennakkoratkaisun rikosoikeudenkäynnissä, jossa vastaajana on

International Jet Management GmbH,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (suuri jaosto),

toimien kokoonpanossa: presidentti V. Skouris, varapresidentti K. Lenaerts, jaostojen puheenjohtajat A. Tizzano, R. Silva de Lapuerta, L. Bay Larsen, E. Juhász, A. Borg Barthet, C. G. Fernlund ja J. L. da Cruz Vilaça sekä tuomarit A. Rosas (esittelevä tuomari), G. Arestis, A. Arabadjiev, C. Toader, E. Jarašiūnas ja C. Vajda,

julkisasiamies: Y. Bot,

kirjaaja: hallintovirkamies K. Malacek,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 19.2.2013 pidetyssä istunnossa esitetyn,ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- International Jet Management GmbH, edustajinaan Rechtsanwalt J. Janezic ja Rechtsanwalt P. Ehlers,
- Saksan hallitus, asiamiehinään A. Wiedmann ja T. Henze,
- Espanjan hallitus, asiamiehenään S. Martínez-Lage Sobredo,
- Ranskan hallitus, asiamiehinään G. de Bergues ja M. Perrot,
- Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajanaan avvocato dello Stato W. Ferrante,
- Itävallan hallitus, asiamiehinään C. Pesendorfer ja G. Eberhard,
- Puolan hallitus, asiamiehinään B. Majczyna ja M. Szpunar,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

— Suomen hallitus, asiamiehenään J. Heliskoski,
— Euroopan komissio, asiamiehinään K. Simonsson, F. Bulst ja T. van Rijn,
kuultuaan julkisasiamiehen 30.4.2013 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,
on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee SEUT 18 artiklan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty rikosoikeudenkäynnissä, jossa International Jet Management GmbH:ta (jäljempänä International Jet Management), joka on lentoyhtiö, jonka kotipaikka on Itävallassa, syytetään siitä, että se on suorittanut tilauslentoja Moskovasta (Venäjä) ja Ankarasta (Turkki) Saksaan ilman kyseisen jäsenvaltion säännöstyössä edellytettyä lupaa saapua Saksan ilmatilaan.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Asetus (EY) N:o 261/2004

- 3 Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 (EUVL L 46, s. 1) 3 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tätä asetusta sovelletaan

- a) matkustajiin, jotka lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalta lentoasemalta;
- b) matkustajiin, jotka lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta jäsenvaltion alueella sijaitsevalle ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla lentoasemalle ja jotka eivät ole saaneet etuuksia tai korvausta ja apua kyseisessä kolmannessa maassa, mikäli kyseisestä lennosta vastaa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja.”

Asetus (EY) N:o 785/2004

- 4 Lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista 21.4.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 785/2004 (EUVL L 138, s. 1) 2 artiklan 1 kohdan mukaan kyseistä asetusta sovelletaan kaikkiin lentoliikenteen harjoittajiin ja ilma-alusten käyttäjiin, jotka lentävät sellaisella jäsenvaltion alueella, johon sovelletaan perustamissopimusta, tai edellä tarkoitettulle alueelle, alueelta pois tai alueen yli.

5 Kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 ja 4 kohdassa säädetään seuraavaa:

”2. Tässä artiklassa ’asianomaisella jäsenvaltiolla’ tarkoitetaan jäsenvaltiota, joka on myöntänyt liikenneluvan yhteisön lentoliikenteen harjoittajalle, tai jäsenvaltiota, jossa ilma-aluksen käyttäjän ilma-alus on rekisteröity. Muiden kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajien ja niiden ilma-alusten käyttäjien osalta, jotka käyttävät yhteisön ulkopuolella rekisteröityä ilma-alusta, ’asianomaisella jäsenvaltiolla’ tarkoitetaan sitä jäsenvaltiota, johon tai josta lennot suoritetaan.

--

4. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajan ja yhteisössä rekisteröidyn ilma-aluksen käyttäjän osalta vakuutusta koskevan näytön esittäminen 2 kohdassa tarkoitettuun jäsenvaltioon on kaikkiin jäsenvaltioihin nähden riittävä, sanotun kuitenkin rajoittamatta 8 artiklan 6 kohdan soveltamista.”

Asetus (EY) N:o 847/2004

6 Jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta 29.4.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 847/2004 (EUVL L 157, s. 7) 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Kun lentoliikenteen harjoittajien ja muiden asianosaisten on määrä olla osallisina 1 artiklassa tarkoitetuissa neuvotteluissa, jäsenvaltioiden on kohdeltava tasavertaisesti kaikkia perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluville alueilleen sijoittautuneita yhteisön lentoliikenteen harjoittajia.”

7 Kyseisen asetuksen 3 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltio ei saa sitoutua kolmannen maan kanssa kyseisten kahden osapuolen välisellä lentoliikennemarkkina-alueella kokonaisuudessaan eikä myöskään tiettyjen kaupunkien välillä uusiin järjestelyihin, joilla vähennetään sellaisten yhteisön lentoliikenteen harjoittajien lukumäärää, jotka voidaan voimassa olevien järjestelyjen mukaisesti nimetä palvelujen tarjoajiksi jäsenvaltion alueen ja kyseisen kolmannen maan välillä.”

8 Mainitun asetuksen 5 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Jos jäsenvaltio tekee sellaisen sopimuksen tai muutoksen sopimukseen tai sen liitteisiin, joka rajoittaa liikenneoikeuksien käyttöä tai niiden yhteisön lentoliikenteen harjoittajien lukumäärää, jotka voidaan nimetä käyttämään liikenneoikeuksia, kyseisen jäsenvaltion on varmistettava, että liikenneoikeudet jaetaan niihin oikeutettujen yhteisön lentoliikenteen harjoittajien kesken syrjimättömän ja avoimen menettelyn perusteella.”

Asetus (EY) N:o 1008/2008

9 Lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä 24.9.2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 (EUVL L 293, s. 3) johdanto-osan kymmenennessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”Ilmailun sisämarkkinoiden toteuttamiseksi olisi poistettava jäsenvaltioiden välillä yhä sovellettavat rajoitukset, jotka koskevat esimerkiksi yhteisten reittitunnusten käyttöä (code sharing) kolmansiiin maihin liikennöitävillä reiteillä tai sellaisten kolmansiiin maihin liikennöitävien reittien hinnoittelua, joihin liittyy välilasku toisessa jäsenvaltiossa (kuudennen vapauden piiriin kuuluvat lennot).”

10 Kyseisen asetuksen 1 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa säädetään yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimilupien myöntämisestä, yhteisön lentoliikenteen harjoittajien oikeudesta harjoittaa yhteisön sisäistä lentoliikennettä ja yhteisön sisäisen lentoliikenteen hinnoittelusta.”

11 Mainitun asetuksen 2 artiklassa täsmennetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan

1) ’liikenneluvalla’ toimivaltaisen lupaviranomaisen yritykselle myöntämää lupaa, jonka nojalla tämä voi harjoittaa lentoliikennettä liikenneluvassa täsmennetyin edellytyksin;

--

4) ’lentoliikenteellä’ lentoa tai lentosarjaa, jolla kuljetetaan matkustajia, rahtia ja/tai postia korvausta tai vuokraa vastaan;

--

8) ’lentotoimintaluvalla (AOC)’ yritykselle annettua lupaa, jolla vahvistetaan, että lentotoiminnan harjoittajalla on asiaa koskevassa yhteisön oikeudessa tai tapauksen mukaan kansallisessa oikeudessa edellytetty ammattitaito ja organisaatio voidakseen taata luvassa määritetyn lentotoiminnan turvallisuuden;

--

10) ’lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenneyritystä, jolla on voimassa oleva liikennelupa tai muu vastaava lupa;

11) ’yhteisön lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on voimassa oleva liikennelupa, jonka toimivaltainen lupaviranomainen on myöntänyt II luvun mukaisesti;

--

13) ’yhteisön sisäisellä lentoliikenteellä’ yhteisön sisällä harjoitettavaa lentoliikennettä;

14) ’liikenneoikeudella’ oikeutta harjoittaa lentoliikennettä kahden yhteisössä sijaitsevan lentoaseman välillä;

--

16) ’säännöllisellä lentoliikenteellä’ sellaisten lentojen sarjaa, joilla on kaikki seuraavat ominaisuudet:

a) kullakin lennolla on istuinpaikkoja ja/tai rahdin ja/tai postin kuljetuskapasiteettia, jotka ovat yleisön ostettavissa (joko suoraan lentoliikenteen harjoittajalta tai sen valtuutetuilta edustajilta);

b) lennon tarkoituksena on palvella samojen kahden tai useamman lentoaseman välistä liikennettä joko

— julkistetun aikataulun mukaisesti tai

— niin säännöllisesti tai toistuvasti, että se selvästikin on osa järjestelmällistä sarjaa;

--

26) 'pääasiallisella toimipaikalla' yhteisön lentoliikenteen harjoittajan pääkonttoria tai rekisteröityä toimipaikkaa jäsenvaltiossa, jossa yhteisön lentoliikenteen harjoittajan keskeiset taloudelliset toiminnot ja lentotoiminnan valvonta, lentokelpoisuuden ylläpidon hallinnointi mukaan luettuna, tapahtuvat."

12 Asetuksen N:o 1008/2008 3 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

"1. Yhteisöön sijoittautuneet yritykset eivät saa kuljettaa lentoteitse matkustajia, postia ja/tai rahtia korvausta ja/tai vuokraa vastaan, ellei niille ole myönnetty asianmukaista liikennelupaa.

Tämän luvun vaatimukset täyttävällä yrityksellä on oikeus saada liikennelupa.

2. Toimivaltainen lupaviranomainen saa myöntää liikennelupia tai pitää niitä voimassa vain jos tämän luvun kaikki vaatimukset täyttyvät."

13 Kyseisen asetuksen 4 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Jäsenvaltion toimivaltaisen lupaviranomaisen on myönnettävä yritykselle liikennelupa, jos:

- a) sen pääasiallinen toimipaikka sijaitsee kyseisessä jäsenvaltiossa;
- b) sillä on voimassa oleva lentotoimintalupa (AOC), jonka on myöntänyt saman jäsenvaltion viranomainen, jonka toimivaltainen lupaviranomainen vastaa yhteisön lentoliikenteen harjoittajan liikenneluvan myöntämisestä, epäämisestä tai peruuttamisesta kokonaan tai määrääjäksi;

--

d) sen pääasiallisena toimintamuotona on harjoittaa lentoliikennettä sellaisenaan tai yhdistettynä johonkin muuhun ilma-alusten käyttöön tai niiden korjaamiseen ja huoltoon liittyvään liiketoimintaan;

--

h) se täyttää 11 artiklassa ja [asetuksessa N:o 785/2004] asetetut vakuutusvaatimukset; --

--"

14 Mainitun asetuksen III luvussa, jonka otsikko on "Pääsy lentoreiteille", on 15 artikla, jonka otsikko on puolestaan "Yhteisön sisäisen lentoliikenteen harjoittaminen". Kyseisessä artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajilla on oltava oikeus harjoittaa yhteisön sisäistä lentoliikennettä.

2. Jäsenvaltiot eivät saa asettaa lupaa tai hyväksyntää ehdoksi sille, että yhteisön lentoliikenteen harjoittaja saa harjoittaa yhteisön sisäistä lentoliikennettä. Jäsenvaltiot eivät saa vaatia yhteisön lentoliikenteen harjoittajia esittämään asiakirjoja tai tietoja, jotka ne ovat jo toimittaneet toimivaltaiselle lupaviranomaiselle, jos asiaankuuluvat tiedot ovat ajallaan saatavissa toimivaltaiselta lupaviranomaiselta.

--

5. Sen estämättä, mitä jäsenvaltioiden välisissä kahdenvälisissä sopimuksissa määrätään, ja noudattaen yrityksiin sovellettavia yhteisön kilpailusääntöjä, asianomaisten jäsenvaltioiden on annettava yhteisön lentoliikenteen harjoittajille lupa yhdistää lentoliikennettä ja sopia yhteisten reittitunnusten käyttämisestä minkä tahansa lentoliikenteen harjoittajan kanssa lentoliikenteessä, jota liikennöidään niiden alueen lentoasemille, lentoasemilta tai lentoasemien kautta kolmansien maiden kohteista tai kohteisiin.

Jäsenvaltio voi osana kolmannen maan kanssa tehtyä kahdenvälistä lentoliikennesopimusta määrätä rajoituksia yhteisten reittitunnusten käytölle yhteisön lentoliikenteen harjoittajien ja kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajien välillä, erityisesti jos asianomainen kolmas maa ei tarjoa vastaavia liiketoimintamahdollisuuksia asianomaisesta jäsenvaltiosta liikennöiville yhteisön lentoliikenteen harjoittajille. Tässä yhteydessä jäsenvaltioiden on varmistettava, että tällaisten sopimusten nojalla määrätyt rajoitukset eivät rajoita lentoliikenteen harjoittajien välistä kilpailua, että ne ovat syrjimättömiä yhteisön lentoliikenteen harjoittajien välillä ja etteivät ne ole rajoittavampia kuin on tarpeen.”

15 Saman asetuksen IV luvussa, jonka otsikko on ”Hinnoittelua koskevat säännökset”, olevassa 22 artiklassa, jonka otsikko on puolestaan ”Hinnoittelun vapaus”, säädetään seuraavaa:

”1. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajat ja vastavuoroisuuden perusteella kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajat vahvistavat vapaasti lentohinnat ja kuljetusmaksut yhteisön sisäisessä lentoliikenteessä, sanotun kuitenkin rajoittamatta 16 artiklan 1 kohdan soveltamista.

2. Sen estämättä, mitä jäsenvaltioiden välisissä kahdenvälisissä sopimuksissa määrätään, jäsenvaltiot eivät saa syrjiä lentoliikenteen harjoittajia näiden kansallisuuden tai identiteetin perusteella antaessaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajien vahvistaa lentohinnat ja kuljetusmaksut jäsenvaltion alueen ja kolmannen maan välisessä lentoliikenteessä. Tämä säännös syrjäyttää mahdolliset jäljellä olevat jäsenvaltioiden välisistä kahdenvälisistä sopimuksista johtuvat hinnoittelurajoitukset, myös ne, jotka koskevat kolmansiin maihin suuntautuvia reittejä.”

Saksan oikeus

16 Lentoliikennelain (Luftverkehrsgesetz), sellaisena kuin se on 10.5.2007 julkaistuna (BGBl. 2007 I, s. 698; jäljempänä LuftVG), 2 §:n 1, 7 ja 8 momentissa säädetään seuraavaa:

”(1) Saksalaiset ilma-alukset voivat harjoittaa lentoliikennettä ainoastaan, jos niillä on tähän lupa (liikennelupa) ja ne on merkitty lainsäädännön niin edellyttäessä saksalaisten ilma-alusten rekisteriin (ilma-alusluettelo). Ilma-alukselle voidaan myöntää lupa liikennöintiin ainoastaan, jos

1. ilma-alustyyppi on hyväksytty (tyyppihyväksyntä)
2. aluksella on ilma-alusten teknistä valvontaa koskevassa säännöstössä tarkoitettu lentokelpoisuustodistus
3. ilma-aluksen omistajalla on vastuuvakuutus – – ja
4. ilma-alus on varustettu teknisesti siten, ettei ilma-aluksen käytöstä aiheutuva meluhaitta ylitä tekniikan nykytason mukaisesti hyväksyttävää melurajaa.

– –

(7) Ilma-alukset, joita ei ole rekisteröity ja hyväksytty tämän lain soveltamisalueella, voivat lentää tämän lain soveltamisalueelle tai ne voidaan tuoda sinne muulla tavoin siellä liikennöimistä varten ainoastaan, jos ne ovat saaneet siihen luvan. Lupaa ei tarvita, jos ilma-aluksen kotivaltion ja Saksan liittotasavallan välisessä sopimuksessa tai näitä kumpaakin valtiota sitovassa sopimuksessa toisin määrätään.

(8) Edellä 6 ja 7 momentissa tarkoitettu lupa voidaan myöntää yleisenä tai yksittäisenä lupana, ja siihen voi liittyä velvoitteita ja määräaika. – –”

17 LuftVG:n 58 §:ssä säädetään seuraavaa:

”(1) Lainvastaisesti toimii se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

--

12a. lentää ilma-aluksella ilman tämän lain 2 §:n 7 momentissa tarkoitettua lupaa tämän lain soveltamisalueelle tai tuo ilma-aluksen sinne muulla tavoin,

--

(2) Edellä 1 momentin -- 12a kohdassa tarkoitettua lainvastaisesta toiminnasta voidaan määrätä enintään 10 000 euron suuruinen sakko --”

18 Lentoliikenneluvasta 10.7.2008 annetun asetuksen (Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung) (BGBl. 2008 I, s. 1229; jäljempänä LuftVZO) 94 §:ssä säädetään seuraavaa:

”[LuftVG:n] 2 §:n 7 momentissa tarkoitettua lupaa lentää valtion alueelle -- myöntää -- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [(liikenteestä, rakentamisesta ja kaupunkisuunnittelusta vastaava liittovaltion ministeriö)] tai ministeriön nimittämä muu viranomainen.”

19 LuftVZO:n 95 §:ssä säädetään seuraavaa:

”(1) Lupahakemuksessa on oltava seuraavat tiedot:

1. ilma-aluksen omistajan nimi ja osoite
2. ilma-alustyyppi sekä kansallisuus- ja rekisteritunnukset
3. suunniteltu saapumispäivä ja -aika sekä jatko- tai paluulennon arvioitu ajankohta
4. lähtö- ja määrälentopaikka sekä tarvittaessa välilaskupaikat Saksan liittotasavallan alueella
5. lentomatrustajien lukumäärä sekä rahdin tyyppi ja määrä, lennon tarkoitus, erityisesti, jos kuljetetaan tiettyä henkilöryhmää, tieto siitä, missä kyseinen ryhmä on alun perin koottu
6. charter-lennon tapauksessa lentokoneen vuokraajan nimi, osoite ja toimiala.

Lupaviranomainen voi vaatia myös muita tietoja. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung tai sen nimittämä muu viranomainen ilmoittaa lupahakemuksen käsittelyn yksityiskohdat yleisillä hallinnollisilla määräyksillä.

(2) Lupahakemus on 3 momentissa tarkoitettua tapausta lukuun ottamatta jätettävä sellaisten lentojen osalta, jotka suoritetaan kaupallista tarkoitusta varten ei-säännöllisessä liikenteessä, johon sisältyy laskeutumisia (satunnaisliikenne), lupaviranomaiselle viimeistään kaksi kokonaista arkipäivää ennen suunnitellun lennon lähtöä ja silloin, kun kyse on yli neljän lennon sarjasta, viimeistään neljä viikkoa ennen suunniteltujen lentojen lähtöä. Määräaikaa laskettaessa lauantaita ei pidetä arkipäivänä.

– –”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

- 20 International Jet Management on lentoyhtiö, jonka kotipaikka on Itävallassa. Se suorittaa ei-säännöllisiä tilauslentoja eli satunnaisesti hoidettuja kaupallisia lentoja (charter-lentoja). Se tarjoaa Euroopan unionin sisäisiä lentoliikennepalveluja, ja tämän lisäksi se käyttää ilma-aluksiaan, kuten se on tehnyt pääasiassa, kolmansista maista unioniin suuntautuviin lentoihin.
- 21 Pääasian tosiseikkojen tapahtuma-aikaan International Jet Managementilla oli hallussaan Itävallan liikenneministeriön asetuksen N:o 1008/2008 mukaisesti myöntämä liikennelupa. Sillä oli lisäksi lentotoimintalupa (AOC), jonka oli myöntänyt Austro Control GmbH, joka on julkisen vallan tehtäviä hoitava yhtiö, jonka osakkeet omistaa Itävallan tasavalta.
- 22 International Jet Management suoritti 9.12.2008 ja 15.3.2009 välisenä aikana tilauslentoja Saksaan kuuteen otteeseen Moskovasta ja yhden kerran Ankarasta.
- 23 International Jet Managementilla ei ollut mainittujen lentojen osalta LuftVG:n 2 §:n 7 momentissa, luettuna yhdessä LuftVZO:n 94 §:n ja sitä seuraavien pykälien kanssa, säädettyä lupaa saapua Saksan ilmatilaan. Kolmessa tapauksessa Luftfahrtbundesamt (liittovaltion ilmailuviranomainen) oli evännyt siltä luvan saapua Saksan ilmatilaan sen vuoksi, ettei se ollut toimittanut niin kutsuttua ”ei käytettävissä -ilmoitusta” eli ilmoitusta, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajat, joilla on Saksan viranomaisten myöntämä liikennelupa, eivät olleet käytettävissä suorittamaan kyseessä olevaa lentoa tai eivät voineet suorittaa sitä. Muissa tapauksissa Luftfahrtbundesamt ei ollut vielä tehnyt lupahakemuksesta päätöstä lentojen suorittamisajankohtana.
- 24 Näiden lentojen johdosta International Jet Management tuomittiin Amtsgericht Braunschweigin (Saksa) 24.5.2011 antamalla tuomiolla maksamaan useita eri sakkoja voimassa olevan säännösten rikkomisesta.
- 25 International Jet Management valitti kyseisestä tuomiosta ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen. Se väittää kyseisen valituksen tueksi ensinnäkin, että sillä on asetuksen N:o 1008/2008 mukaan oikeus liikennöidä vapaasti Euroopan ilmatilassa ilman, että sen olisi ennakolta hankittava asianomaisten jäsenvaltioiden tätä varten myöntämä lupa. Kyseisen asetuksen tavoitteen mukaisesti markkinat toimivat vapaasti sellaisten jäsenvaltioihin sijoittautuneiden lentoliikenteen harjoittajien osalta, jotka haluavat harjoittaa lentoliikennepalveluja.
- 26 International Jet Managementin mukaan SEUT 18 artiklassa vahvistettu yleinen syrjintäkielto estää joka tapauksessa määräämästä International Jet Managementille määrätyn kaltaisia sakkoja. Se, että kolmannelle maasta saapuvan lentoliikenteen harjoittaminen edellyttää lupaa saapua Saksan ilmatilaan, merkitsee syrjintää, koska tosiasiallisesti Luftfahrtbundesamt tarkastaa ainoastaan Itävallan viranomaisten jo valvomat seikat, mikä on ristiriidassa unionin tuomioistuimen asiassa C-382/08, Neukirchinger, 25.1.2011 antamassa tuomiossa (Kok., s. I-139) EUT-sopimuksen kyseisestä määräyksestä omaksuman tulkinnan kanssa.

- 27 International Jet Management vetoaa lopuksi toissijaisesti siihen, että pääasiassa kyseessä oleva kansallinen säännöstö on ristiriidassa SEUT 56 artiklassa taatun palvelujen tarjoamisen vapauden kanssa.
- 28 Syyttäväviranomaisena vaatii sitä vastoin International Jet Managementin valituksen hylkäämistä. Se väittää, että sääntö, joka edellyttää LuftVG:n 2 §:n 7 momentissa säädetyn luvan saamista, on toimenpide, jolla suojataan kansallista taloutta ja jonka Saksan liittotasavalta voi perustellusti toteuttaa, koska ensinnäkin asetusta N:o 1008/2008 sovelletaan vain yhteisön sisäisiin lentoihin, toiseksi SEUT 56 artiklassa taattua palvelujen tarjoamisen vapautta ei sovelleta lentoliikenteeseen ja kolmanneksi käsiteltävä asia ei myöskään kuulu SEUT 18 artiklassa määrätyn syrjäntäkiellon soveltamisalaan.
- 29 Syyttäväviranomaisen mukaan jäsenvaltioilla on oikeus suosia kansallisia yrityksiään sääntelytoimivaltaansa käyttäessään. Muista jäsenvaltioista tulevien lentoyhtiöiden on siis käännettävä etukäteen saksalaisten lentoyhtiöiden puoleen varmistautuakseen, ettei yksikään niistä ole käytettävissä kyseessä olevan lennon suorittamiseen vastaavin edellytyksin. Tämä käytäntö on syyttäväviranomaisen mukaan perusteltavissa tarpeella välttää kilpailun vääristyminen, koska muut jäsenvaltiot suojelevat samalla tavalla kansallisia yhtiöitään suhteissaan kolmansiiin maihin.
- 30 Sillä, että Saksan ilmatilaan saapumiseen on hankittava lupa, ei syyttäväviranomaisen mukaan ainoastaan suojella kansallista taloutta vaan sillä pyritään myös täyttämään turvallisuutta koskevat vaatimukset. Luvat myöntävä viranomaisena edellyttää näet muista jäsenvaltioista tulevia yhtiöitä esittämään paitsi ei käytettävissä -ilmoituksen myös vakuutustodistuksen ja kyseisten yhtiöiden kotijäsenvaltion myöntämän lentotoimintaluvan (AOC). Vaikka syyttäväviranomaisena myöntää, että lupaviranomaisena ei tarkasta mitään sellaista seikkaa, jota lentoyhtiön kotipaikan jäsenvaltio ei ole velvollinen valvomaan, se väittää käytännön kuitenkin osoittavan, että jäsenvaltiot eivät normaalisti hoida valvontavelvollisuuttaan. Täydentävät tarkastukset, jotka Saksan liittotasavalta voi suorittaa sellaisten lentoyhtiöiden osalta, joiden kotipaikka on toisessa jäsenvaltiossa, silloin kun on kyse lennoista kolmansista maista tai kolmansiiin maihin, ovat siis perusteltuja.
- 31 Syyttäväviranomaisena väittää lopuksi, ettei edellä mainitussa asiassa Neukirchinger annetulla tuomiolla ole merkitystä nyt käsiteltävässä asiassa, koska se koski yhteisön sisäistä lentoliikennettä. Kyseisen tuomion taustalla olevat tosiseikat eroavat merkittävästi nyt käsiteltävän asian tosiseikoista, koska lentokoneet ovat tässä tapauksessa kyseessä olevien lentojen osalta nousseet ilmaan kolmansista maista.
- 32 Ennakkoratkaisua pyytäneellä tuomioistuimella on epäilyksiä siitä, miten SEUT 18 artiklaa on tulkittava, ja siitä, miten sitä on sovellettava sen käsiteltävänä olevaan oikeusriitaan.
- 33 Tässä tilanteessa Oberlandesgericht Braunschweig päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
- ”1) Voidaanko SEUT 18 artiklassa – – määrättyä syrjäntäkieltoa soveltaa, kun jäsenvaltio (Saksan liittotasavalta) vaatii lentoliikenteen harjoittajalta, jolla on toisessa jäsenvaltiossa (Itävallan tasavalta) myönnetty, voimassa oleva – – asetuksen N:o 1008/2008 3 ja 8 artiklassa tarkoitettu liikennelupa, saapumislupaa tilauslennoilta (kaupalliset ei-säännöllisen lentoliikenteen lennot), jotka lennetään kolmansista maista kyseisen jäsenvaltion alueelle?
- 2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, rikotaanko SEUT 18 artiklaa – – jo lupavaatimuksella sinänsä, jos saapumislupaa, jonka hankkimista voidaan edellyttää sakon uhalla, vaaditaan kolmansista maista tulevaa lentoliikennettä varten lentoliikenteen harjoittajilta, jotka ovat saaneet lentoliikenteen harjoittamiseksi hyväksynnän (liikenneluvan) muissa jäsenvaltioissa, muttei lentoliikenteen harjoittajilta, jotka ovat saaneet lentoliikenteen harjoittamiseksi hyväksynnän Saksan liittotasavallassa?

- 3) Jos SEUT 18 artiklaa – – voidaan soveltaa (ensimmäinen kysymys) ja jos lupavaatimusta sinänsä ei kuitenkaan pidetä syrjivänä (toinen kysymys), voidaanko saapumisluvan myöntämiselle sellaista asianomaisten lentoliikenteen harjoittajien lentoliikennettä varten, joka suuntautuu kolmansista maista Saksan liittotasavaltaan, asettaa sakon uhalla syrjäntäkieltoa rikkomatta edellytykseksi se, osoittaako jäsenvaltion lentoliikenteen harjoittaja lupaviranomaiselle, etteivät Saksan liittotasavallassa lentoliikenteen harjoittamiseksi hyväksynnän saaneet lentoliikenteen harjoittajat pysty suorittamaan lentoja (lentoliikenteen harjoittajan ilmoitus siitä, ettei näitä ole käytettävissä)?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

- 34 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään, sovelletaanko SEUT 18 artiklaa, jossa vahvistetaan kansalaisuuteen perustuvan syrjinnän kiellon yleinen periaate, pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa, jossa ensimmäinen jäsenvaltio vaatii lentoliikenteen harjoittajalta, jolla on toisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa, että tämä hankkii luvan saapua ensimmäisen jäsenvaltion ilmatilaan suorittaakseen ei-säännöllisiä tilauslentoja kolmannesta maasta tuohon ensimmäiseen jäsenvaltioon, vaikka tällaista lupaa ei vaadita lentoliikenteen harjoittajilta, joilla on mainitun ensimmäisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa.
- 35 Tässä yhteydessä on huomautettava, että SEUT 18 artiklan mukaan kaikki kansalaisuuteen perustuva syrjintä on kiellettyä perussopimusten soveltamisalalla, sanotun kuitenkaan rajoittamatta perussopimusten erityismääräysten soveltamista.
- 36 SEUT 58 artiklan 1 kohdan nojalla palvelujen tarjoamisen vapauteen liikenteen alalla sovelletaan liikennettä koskevan osaston eli EUT-sopimuksen VI osaston määräyksiä. Palvelujen tarjoamisen vapauteen liikenteen alalla sovelletaan siis primaarioikeudessa erityistä oikeudellista järjestelmää.
- 37 On todettava, että lentoliikenne on meriliikenteen tavoin erotettu EUT-sopimuksessa muista liikennemuodoista.
- 38 Lentoliikenne jää nimittäin SEUT 100 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaan mainitun sopimuksen VI osaston määräysten soveltamisalan ulkopuolelle niin kauan kuin unionin lainsäätäjä ei toisin päättä. Kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 30 kohdassa huomauttanut, lentoliikennepalvelujen vapauttamiseen tähtääviä toimenpiteitä voidaan siis toteuttaa ainoastaan SEUT 100 artiklan 2 kohdan perusteella.
- 39 Vaikka käsiteltävässä tapauksessa on totta, ettei unionin lainsäätäjä ole tässä vaiheessa toteuttanut sille liikenteen alalla SEUT 4 artiklan 2 kohdan g alakohdassa myönnetyn jaetun toimivallan nojalla EUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohtaan perustuvia toimenpiteitä, jotka koskevat lentoliikennepalvelujen vapauttamista jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisillä reiteillä, SEUT 18 artiklaa on kuitenkin tarkoitus soveltaa tällaisiin palveluihin, kunhan ne kuuluvat perussopimusten soveltamisalaan viimeksi mainitussa artiklassa tarkoitettulla tavalla (ks. vastaavasti em. asia Neukirchinger, tuomion 21 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 40 On siis määritettävä, voiko pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa, joka koskee lentoliikenteen harjoittajaa, jonka kotipaikka on jäsenvaltiossa, jolla on kyseisen jäsenvaltion viranomaisten asetuksen N:o 1008/2008 mukaisesti myöntämä liikennelupa ja jolle on asetettu toiseen jäsenvaltioon suuntautuvien lentoliikennepalvelujen tarjoamisen osalta tuon toisen jäsenvaltion säännösten nojalla ennakkolupaa koskeva vaatimus, se, että kyseisiä palveluja tarjotaan kolmannesta maasta käsin, estää soveltamasta SEUT 18 artiklaa.

- 41 Tästä on todettava, että asetuksessa N:o 1008/2008 säädetään – kuten sen 1 artiklasta ilmenee – paitsi ”yhteisön lentoliikenteen harjoittajien” oikeudesta harjoittaa ”yhteisön sisäistä lentoliikennettä” myös mainittujen lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista, joita kyseisen asetuksen II luku koskee.
- 42 Mainitun asetuksen 3 artiklan 1 kohdan ensimmäisestä alakohdasta ilmenee, että unioniin sijoittautuneet yritykset eivät saa kuljettaa lentoteitse matkustajia, postia ja/tai rahtia korvausta ja/tai vuokraa vastaan, ellei niille ole myönnetty asianmukaista liikennelupaa. Asetuksessa N:o 1008/2008 ei jätetä kyseisen säännön soveltamisalan ulkopuolelle unioniin sijoittautuneita lentoliikenteen harjoittajia, jotka kuljettavat lentoteitse matkustajia kolmansista maista jäsenvaltioihin.
- 43 Kyseisen asetuksen 3 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan mukaan asetuksen II luvun vaatimukset täyttävällä yrityksellä on oikeus saada liikennelupa.
- 44 On huomautettava, että niihin mainitun asetuksen 4 artiklassa säädettyihin edellytyksiin, joiden nojalla jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi myöntää yritykselle liikenneluvan, kuuluu muun muassa edellytys, jonka mukaan kyseisen yrityksen ”pääasiallinen toimipaikka” sijaitsee mainitussa jäsenvaltiossa, ja edellytys, jonka mukaan yrityksen pääasiallisena toimintamuotona on harjoittaa ”lentoliikennettä” sellaisenaan tai yhdistettynä johonkin muuhun ilma-alusten käyttöön tai niiden korjaamiseen ja huoltoon liittyvään liiketoimintaan.
- 45 Käsitteet ”pääasiallinen toimipaikka” ja ”lentoliikenne” on määritelty asetuksen N:o 1008/2008 2 artiklassa. Kyseisen artiklan 26 alakohdan mukaan pääasiallisella toimipaikalla tarkoitetaan ”yhteisön lentoliikenteen harjoittajan pääkonttoria tai rekisteröityä toimipaikkaa jäsenvaltiossa, jossa yhteisön lentoliikenteen harjoittajan keskeiset taloudelliset toiminnot ja lentotoiminnan valvonta, lentokelpoisuuden ylläpidon hallinnointi mukaan luettuna, tapahtuvat”. ”Lentoliikenteellä” tarkoitetaan kyseisen asetuksen 2 artiklan 4 alakohdan mukaan puolestaan ”lentoa tai lentosarjaa, jolla kuljetetaan matkustajia, rahtia ja/tai postia korvausta tai vuokraa vastaan”.
- 46 Kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 47 kohdassa korostanut, jälkimmäinen käsite kattaa siis paitsi unionin sisäiset lennot myös kolmannen maan ja jäsenvaltion välisellä reitillä liikennöidyt lennot. Tästä on huomautettava, että asetuksessa N:o 1008/2008 ”lentoliikenne” erotetaan ”yhteisön sisäisestä lentoliikenteestä”, jolla tarkoitetaan kyseisen asetuksen 2 artiklan 13 alakohdan mukaan yhteisön sisällä harjoitettavaa lentoliikennettä.
- 47 Näistä eri säännöksistä seuraa, että voidakseen tarjota lentoliikennepalveluja, jäsenvaltion ja kolmannen maan väliset lentoliikennepalvelut mukaan lukien, International Jet Managementin kaltaisella lentoliikenteen harjoittajalla, jonka pääasiallinen toimipaikka sijaitsee jäsenvaltiossa, on oltava kyseisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen asetuksen N:o 1008/2008 II luvun säännösten mukaisesti myöntämä liikennelupa.
- 48 Tällaisella liikenneluvalla, jonka myöntämisedellytykset on yhdenmukaistettu asetuksella N:o 1008/2008, taataan, että kyseinen lentoliikenteen harjoittaja on saanut liikenneluvan yhteisten vaatimusten ja erityisesti turvallisuutta koskevien vaatimusten mukaisesti, ja muiden jäsenvaltioiden viranomaisten on siis tunnustettava se.
- 49 Tässä yhteydessä ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että LuftVZO:n 95 §:n 1 momentissa tarkoitettujen yleisten hallinnollisten sääntöjen mukaan viranomainen, joka myöntää luvan saapua Saksan ilmatilaan, tarkastaa ennen kyseisen luvan myöntämistä lentoliikenteen harjoittajalle, jolla on toisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen myöntämä liikennelupa, erilaisia seikkoja, jotka tuon jälkimmäisen viranomaisen on tarkastettava asetuksen N:o 1008/2008 II luvun säännösten perusteella.
- 50 Asetuksen N:o 1008/2008 johdanto-osan kymmenennessä perustelukappaleessa todetaan lisäksi, että ilmailun sisämarkkinoiden toteuttamiseksi olisi poistettava jäsenvaltioiden välillä yhä sovellettavat rajoitukset, jotka koskevat esimerkiksi yhteisten reittitunnusten käyttöä (code sharing) kolmansiiin

maihin liikennöitävillä reiteillä tai sellaisten kolmansiin maihin liikennöitävien reittien hinnoittelua, joihin liittyy välilasku toisessa jäsenvaltiossa. Kuten Euroopan komissio on suullisessa käsittelyssä todennut, tästä ilmenee, että unionin lainsäätäjä on katsonut, että vaikka kyseisen asetuksen tavoitteena on toteuttaa ilmailun sisämarkkinat, tämän tavoitteen toteutuminen voidaan estää myös rajoituksilla, joita sovelletaan kolmansiin maihin liikennöitävillä reiteillä. Lisäksi on todettava, että kun unionin lainsäätäjä on viitannut tällaisiin rajoituksiin asetuksen N:o 1008/2008 15 artiklan 5 kohdan toisessa alakohdassa ja 22 artiklan 2 kohdassa, se on yhdistänyt tuon viittauksen noissa kummassakin säännöksessä tehtyyn nimenomaiseen viittaukseen jäsenvaltioilla olevaan velvollisuuteen noudattaa kansalaisuuteen perustuvan syrjinnän kiellon periaatetta yhteisön lentoliikenteen harjoittajien osalta.

- 51 Kuten Suomen hallitus on lisäksi todennut unionin tuomioistuimelle esittämissään huomautuksissa, sellaisen lentoliikenteen harjoittajan, jolla on yhden jäsenvaltion myöntämä liikennelupa, kolmannen maan ja jonkin toisen jäsenvaltion välillä tarjoamiin lentoliikennepalveluihin voidaan soveltaa myös unionin johdetun oikeuden muita lentoliikennealaa koskevia säännöstöjä.
- 52 Tästä on kyse muun muassa asetuksen N:o 261/2004 osalta – kuten sen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdasta ilmenee – ja asetuksen N:o 785/2004 osalta, kuten sen 2 artiklan 1 kohdasta ilmenee. Sama koskee myös asetusta N:o 847/2004, jolla otetaan käyttöön jäsenvaltioiden ja komission välinen yhteistyö jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennepalveluja koskevien sopimusten neuvottelu- ja tekemisprosessissa, kun mainittujen sopimusten kohteena oleva asia kuuluu osittain unionin toimivaltaan. Yhtäältä unionin ja sen jäsenvaltioiden ja toisaalta kolmansien maiden välillä on lisäksi neuvoteltu useita lentoliikennepalveluja koskevia sopimuksia, mukaan lukien niin kutsutut vertikaaliset sopimukset, joiden nojalla unionin lentoliikenteen harjoittajat voivat tarjota lentoliikennepalvelujaan kaikkien jäsenvaltioiden ja kyseessä olevan kolmannen maan välillä (ks. mm. Amerikan yhdysvaltojen ja Kanadan kanssa tehdyt sopimukset, joiden allekirjoittaminen ja väliaikainen soveltaminen on hyväksytty Yhdysvaltojen osalta 25.4.2007 tehdyllä päätöksellä 2007/339/EY (EUVL L 134, s. 1) ja Kanadan osalta 30.11.2009 tehdyllä päätöksellä 2010/417/EY (EUVL 2010, L 207, s. 30)).
- 53 Kaikista tämän tuomion 41–52 kohdassa esitetyistä seikoista ilmenee, että sellaisen lentoliikenteen harjoittajan, jolla on yhden jäsenvaltion myöntämä liikennelupa, kolmannen maan ja jonkin toisen jäsenvaltion välillä tarjoamia lentoliikennepalveluja on säännelty johdetussa oikeudessa ja että tämän tuomion 40 kohdassa kuvatun kaltaisessa tilanteessa se, että kyseessä olevat lentoliikennepalvelut tarjotaan kolmannesta maasta käsin, ei ole omiaan sulkemaan tuota tilannetta SEUT 18 artiklan tarkoituksessa perussopimusten soveltamisalan ulkopuolelle.
- 54 Tästä seuraa, että tuota määräystä sovelletaan pääasiassa kyseessä olevan tilanteen kaltaiseen tilanteeseen.
- 55 Saksan ja Ranskan hallitukset väittävät kuitenkin, että SEUT 18 artiklan soveltaminen pääasiassa kyseessä olevan kaltaisen asian asiayhteydessä johtaisi siihen, ettei SEUT 58 artiklan 1 kohdalla ole enää mitään tehokasta vaikutusta. Ranskan hallitus huomauttaa tästä, että jos jäsenvaltion on silloin, kun on kyse lentoliikennepalvelujen harjoittamisesta sen alueen ja kolmannen maan välillä, kohdeltava samalla tavalla yhtäältä sen alueelle sijoittautuneita lentoliikenteen harjoittajia ja toisaalta sellaisia yhden tai useamman toisen jäsenvaltion alueelle sijoittautuneita lentoliikenteen harjoittajia, joilla ei ole toimipaikkaa sen alueella, SEUT 56 artiklassa määrätty palvelujen tarjoamisen vapaus ulotettaisiin koskemaan myös näitä lentoliikennepalveluja.
- 56 Tätä väitettä ei voida hyväksyä.
- 57 Unionin tuomioistuimen vakiintuneesta oikeuskäytännöstä näet seuraa, että SEUT 56 artiklassa ei vaadita ainoastaan poistamaan kaikkea palvelujen tarjoajan syrjintää kansalaisuuden tai sen, että tämä on sijoittautunut muuhun jäsenvaltioon kuin siihen, missä palvelu suoritetaan, perusteella, vaan siinä edellytetään myös kaikkien rajoitusten poistamista, vaikka niitä sovellettaisiin erotuksetta sekä

kotimaisiin palvelujen tarjoajiin että muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneisiin palvelujen tarjoajiin, jos näillä rajoituksilla estetään toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen, siellä vastaavanlaisia palveluja lainmukaisesti tarjoavan henkilön toiminta, haitataan tätä toimintaa tai tehdään se vähemmän houkuttelevaksi (asia C-475/11, Konstantinides, tuomio 12.9.2013, 44 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

- 58 Kyseinen EUT-sopimuksen määräys on siis ulottuvuudeltaan laajempi kuin SEUT 18 artiklassa määrätty syrjäntäkielto.
- 59 Vaikka jäsenvaltioilla on SEUT 58 artiklan 1 kohdan perusteella oikeus asettaa tiettyjä rajoituksia lentoliikennepalvelujen tarjoamiselle kolmansien maiden ja unionin välisillä reiteillä, jos – kuten tämän tuomion 39 kohdassa on huomautettu – unionin lainsäätävä ei ole käyttänyt sille SEUT 100 artiklan 2 kohdassa annettua toimivaltaa vapauttaa tämäntyyppiset palvelut, jäsenvaltioiden on siis kuitenkin edelleen noudatettava SEUT 18 artiklassa vahvistettua kansalaisuuteen perustuvan syrjinnän kiellon yleistä periaatetta.
- 60 SEUT 18 artiklan sovellettavuutta pääasiassa kyseessä olevan kaltaiseen tilanteeseen ei voida kyseenalaistaa myöskään asiassa C-49/89, Corsica Ferries (France), 13.12.1989 annetulla tuomiolla (Kok., s. 4441) eikä asiassa C-17/90, Pinaud Wieger, 7.11.1991 annetulla tuomiolla (Kok., s. I-5253), joihin Saksan ja Ranskan hallitukset ovat vedonneet ja jotka koskivat tilanteita, joissa Euroopan unionin neuvosto ei ollut vielä antanut säännöstöä, jolla palvelujen tarjoamisen vapaus pannaan täytäntöön meri- ja maantieliikenteen alalla.
- 61 Noissa tuomioissa kyseessä olevaa säännöstöä ei näet tutkittu ETY-sopimuksen 7 artiklan, josta on tullut SEUT 18 artikla, vaan ETY-sopimuksen palvelujen tarjoamisen vapautta koskevien artiklojen kannalta sellaisessa lainsäädännöllisessä asiayhteydessä, joka poikkeaa tämän tuomion 41–52 kohdassa esitetystä asiayhteydestä.
- 62 Kaikkien edellä esitettyjen seikkojen perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että SEUT 18 artiklaa, jossa vahvistetaan kansalaisuuteen perustuvan syrjinnän kiellon yleinen periaate, sovelletaan pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa, jossa ensimmäinen jäsenvaltio vaatii lentoliikenteen harjoittajalta, jolla on toisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa, että tämä hankkii luvan saapua ensimmäisen jäsenvaltion ilmatilaan suorittaakseen ei-säännöllisiä tilauslentoja kolmannesta maasta tuohon ensimmäiseen jäsenvaltioon, vaikka tällaista lupaa ei vaadita lentoliikenteen harjoittajilta, joilla on mainitun ensimmäisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa.

Toinen ja kolmas kysymys

- 63 Toisella ja kolmannella kysymyksellään, jotka on tutkittava yhdessä, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko SEUT 18 artiklaa tulkittava siten, että se on esteenä sellaiselle ensimmäisen jäsenvaltion säännöstölle, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajan, jolla on toisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa, on sillä uhalla, että säännöstön noudattamatta jättämisestä määrätään sakkoa, hankittava lupa saapua ensimmäisen jäsenvaltion ilmatilaan suorittaakseen ei-säännöllisiä tilauslentoja kolmannesta maasta tuohon ensimmäiseen jäsenvaltioon, vaikka tällaista lupaa ei vaadita lentoliikenteen harjoittajilta, joilla on mainitun ensimmäisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa, ja jonka mukaan kyseisen luvan myöntäminen edellyttää sellaisen ilmoituksen esittämistä, jolla todistetaan, että lentoliikenteen harjoittajat, joilla on tuon ensimmäisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa, eivät ole käytettävissä suorittamaan kyseisiä lentoja tai eivät voi suorittaa niitä.
- 64 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee tältä osin, että oman valtion ja muiden valtioiden kansalaisten yhdenvertaista kohtelua koskevilla säännöillä ei kielletä ainoastaan kansalaisuuteen tai yhtiöiden tapauksessa kotipaikkaan perustuvaa avointa syrjintää vaan myös kaikki peitellyn syrjinnän

muodot, jotka muiden erotteluperusteiden soveltamisen perusteella johtavat tosiasiallisesti samaan lopputulokseen (asia C-115/08, ČEZ, tuomio 27.10.2009, Kok., s. I-10265, 92 kohta ja em. asia Neukirchinger, tuomion 32 kohta).

- 65 Pääasiassa kyseessä olevan kaltaisella ensimmäisen jäsenvaltion säännöstöllä, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajan, jolla on toisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa, on hankittava kolmannelta maasta tuleville lennoille lupa saapua sen ilmatilaan, vaikka tällaista lupaa ei vaadita lentoliikenteen harjoittajilta, joilla on mainitun ensimmäisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa, otetaan käyttöön erotteluperuste, joka johtaa tosiasiallisesti samaan lopputulokseen kuin kansalaisuuteen perustuva peruste.
- 66 Koska asetuksen N:o 1008/2008 4 artiklan a alakohdan mukaan liikenneluvan myöntää sen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen, jossa lentoliikenteen harjoittajalla on sen saman asetuksen 2 artiklan 26 alakohdassa tarkoitettu pääasiallinen toimipaikka, tällainen säännöstö on näet käytännössä epäedullinen pelkästään niille lentoliikenteen harjoittajille, joiden kotipaikka on toisessa jäsenvaltiossa.
- 67 Sama koskee sitäkin suuremmalla syyllä pääasiassa kyseessä olevan kaltaista ensimmäisen jäsenvaltion säännöstöä, jonka mukaan pelkästään niiden lentoliikenteen harjoittajien, joilla on toisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa, on saatukseen kolmannelta maasta tuleville lennoille luvan saapua sen ilmatilaan esitettävä ei käytettävissä -ilmoitus, jolla todistetaan, että lentoliikenteen harjoittajat, joilla on ensimmäisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa, eivät ole käytettävissä suorittamaan kyseisiä lentoja tai eivät voi suorittaa niitä.
- 68 Tällainen erilainen kohtelu voi olla perusteltua ainoastaan, jos se perustuu objektiivisiin ja kyseessä olevien henkilöiden kansalaisuudesta riippumattomiin syihin ja on oikeassa suhteessa kansallisessa oikeudessa hyväksyttävästi tavoiteltuun päämäärään (asia C-209/03, Bidar, tuomio 15.3.2005, Kok., s. I-2119, 54 kohta ja em. asia Neukirchinger, tuomion 35 kohta).
- 69 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että syyttäväviranomaisen mielestä pääasiassa kyseessä oleva vaatimus luvasta saapua Saksan ilmatilaan perustuu kansallisen talouden suojelua ja turvallisuutta koskeviin pakottaviin tarpeisiin.
- 70 Kansallisen talouden suojelusta on todettava, että kyse on pelkästään taloudellisesta tavoitteesta, jolla ei voida oikeuttaa pääasiassa kyseessä olevan kaltaista erilaista kohtelua (ks. analogisesti perusvapauksia koskevien rajoitusten oikeuttamisperusteesta asia C-398/95, SETTG, tuomio 5.6.1997, Kok., s. I-3091, 23 kohta ja asia C-20/09, komissio v. Portugali, tuomio 7.4.2011, Kok., s. I-2637, 65 kohta).
- 71 Turvallisuutta koskevasta tavoitteesta on huomautettava, että vaikka tällainen tavoite on kiistämättä hyväksyttävä tavoite, siihen ei voida kuitenkaan pätevästi vedota pääasian yhteydessä.
- 72 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että Saksan ilmatilaan saapumista koskevan luvan myöntäminen edellyttää ei käytettävissä -ilmoituksen esittämisen lisäksi muun muassa vastuuvakuutustodistuksen ja lentotoimintaluvan (AOC) esittämistä. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin täsmentää, että näillä asiakirjoilla katetut seikat ovat seikkoja, jotka Itävallan tasavallan, joka on myöntänyt International Jet Managementille liikenneluvan, on jo pitänyt tarkastaa.
- 73 Tästä on todettava, että niihin edellytyksiin, joiden nojalla jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi myöntää yritykselle liikenneluvan, kuuluu asetuksen N:o 1008/2008 4 artiklan h alakohdan mukaisesti edellytys, jonka mukaan kyseinen yritys täyttää tuon asetuksen 11 artiklassa ja asetuksessa N:o 785/2004 asetetut vakuutusvaatimukset. Samoin asetuksen N:o 1008/2008 4 artiklan b alakohdan ja 6 artiklan 1 kohdan mukaan tällainen viranomainen voi myöntää liikenneluvan ainoastaan, jos lupaa pyytävällä yrityksellä on voimassa oleva lentotoimintalupa (AOC). Kyseisen asetuksen 2 artiklan 8 alakohdassa olevan lentotoimintaluvan (AOC) määritelmän mukaan lentotoimintaluvalla (AOC)

vahvistetaan, että lentotoiminnan harjoittajalla on asiaa koskevassa unionin oikeudessa tai tapauksen mukaan kansallisessa oikeudessa edellytetty ammattitaito ja organisaatio voidakseen taata lentotoimintaluvassa (AOC) määritetyn lentotoiminnan turvallisuuden.

- 74 Se, että Saksan liittotasavalta velvoittaa International Jet Managementin kaltaisen lentoliikenteen harjoittajan, jolla on toisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa, hankkimaan pääasiassa kyseessä olevan kaltaisen luvan saapua sen ilmatilaan, ei ole oikeassa suhteessa tavoiteltuun lailliseen päämäärään. Turvallisuusintressit, joihin syyttäjäviranomainen vetoaa, on näet jo otettu huomioon silloin, kun Itävallan toimivaltainen viranomainen myönsi liikenneluvan International Jet Managementille (ks. vastaavasti em. asia Neukirchinger, tuomion 42 kohta).
- 75 Lisäksi on huomautettava Saksan hallituksen todenneen suullisessa käsittelyssä, että jos lentoliikenteen harjoittajat, joilla on toisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa ja jotka suorittavat lentoja kolmannesta maasta Saksan alueelle, tekevät välilaskun tuon toisen jäsenvaltion alueelle, niiltä ei vaadita lupaa saapua Saksan ilmatilaan. Koska Saksan hallitus ei ole täsmentänyt syitä, joiden vuoksi esiin tuodut turvallisuuteen liittyvät intressit voidaan tällaisessa tilanteessa ohittaa, pääasiassa kyseessä oleva säännöstö ei missään tapauksessa voi olla perusteltavissa tällaisilla intresseillä.
- 76 Edellä esitetystä seuraa, että pääasiassa kyseessä olevan kaltainen säännöstö merkitsee kansalaisuuteen perustuvaa syrjintää, jota kärjistää tämän säännösten noudattamatta jättämisen seurauksena määrättävä sakko (ks. vastaavasti em. asia Neukirchinger, tuomion 43 kohta).
- 77 Tämän perusteella toiseen ja kolmanteen kysymykseen on vastattava, että SEUT 18 artiklaa on tulkittava siten, että se on esteenä ensimmäisen jäsenvaltion säännöstölle, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajan, jolla on toisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa, on sillä uhalla, että säännösten noudattamatta jättämisestä määrätään sakkoa, hankittava lupa saapua ensimmäisen jäsenvaltion ilmatilaan suorittaakseen ei-säännöllisiä tilauslentoja kolmannesta maasta tuohon ensimmäiseen jäsenvaltioon, vaikka tällaista lupaa ei vaadita lentoliikenteen harjoittajilta, joilla on mainitun ensimmäisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa, ja jonka mukaan kyseisen luvan myöntäminen edellyttää sellaisen ilmoituksen esittämistä, jolla todistetaan, että lentoliikenteen harjoittajat, joilla on tuon ensimmäisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa, eivät ole käytettävissä suorittamaan kyseisiä lentoja tai eivät voi suorittaa niitä.

Oikeudenkäyntikulut

- 78 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (suuri jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) SEUT 18 artiklaa, jossa vahvistetaan kansalaisuuteen perustuvan syrjinnän kiellon yleinen periaate, sovelletaan pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa, jossa ensimmäinen jäsenvaltio vaatii lentoliikenteen harjoittajalta, jolla on toisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa, että tämä hankkii luvan saapua ensimmäisen jäsenvaltion ilmatilaan suorittaakseen ei-säännöllisiä tilauslentoja kolmannesta maasta tuohon ensimmäiseen jäsenvaltioon, vaikka tällaista lupaa ei vaadita lentoliikenteen harjoittajilta, joilla on mainitun ensimmäisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa.**

- 2) SEUT 18 artiklaa on tulkittava siten, että se on esteenä ensimmäisen jäsenvaltion säännöstölle, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajan, jolla on toisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa, on sillä uhalla, että säännösten noudattamatta jättämisestä määrätään sakkoa, hankittava lupa saapua ensimmäisen jäsenvaltion ilmatilaan suorittaakseen ei-säännöllisiä tilauslentoja kolmannesta maasta tuohon ensimmäiseen jäsenvaltioon, vaikka tällaista lupaa ei vaadita lentoliikenteen harjoittajilta, joilla on mainitun ensimmäisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa, ja jonka mukaan kyseisen luvan myöntäminen edellyttää sellaisen ilmoituksen esittämistä, jolla todistetaan, että lentoliikenteen harjoittajat, joilla on tuon ensimmäisen jäsenvaltion myöntämä liikennelupa, eivät ole käytettävissä suorittamaan kyseisiä lentoja tai eivät voi suorittaa niitä.

Allekirjoitukset