



Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (veliko vijeće)

18. ožujka 2014.*

„Prethodni postupak – Članak 18. UFEU-a – Zabrana diskriminacije na temelju državljanstva – Komercijalni letovi iz treće zemlje prema odredištu u državi članici – Propisi države članice koji određuju da zračni prijevoznici Unije koji nemaju operativnu licenciju koju je izdala ta država moraju dobiti dozvolu za svaki let iz treće zemlje“

U predmetu C-628/11,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Oberlandesgericht Braunschweig (Njemačka), odlukom od 24. studenoga 2011., koju je Sud zaprimio 7. prosinca 2011., u kaznenom postupku protiv

International Jet Management GmbH,

SUD (veliko vijeće),

u sastavu: V. Skouris, predsjednik, K. Lenaerts, potpredsjednik, A. Tizzano, R. Silva de Lapuerta, L. Bay Larsen, E. Juhász, A. Borg Barthet, C. G. Fernlund i J. L. da Cruz Vilaça, predsjednici vijeća, A. Rosas (izvjestitelj), G. Arestis, A. Arabadjiev, C. Toader, E. Jarašiūnas i C. Vajda, suci,

nezavisni odvjetnik: Y. Bot,

tajnik: K. Malacek, administrator,

uzimajući u obzir pisani postupak i nakon rasprave održane 19. veljače 2013.,uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za International Jet Management GmbH, J. Janezic i P. Ehlers, *Rechtsanwälte*,
- za njemačku vladu, A. Wiedmann i T. Henze, u svojstvu agenata,
- za španjolsku vladu, S. Martínez-Lage Sobredo, u svojstvu agenta,
- za francusku vladu, G. de Bergues i M. Perrot, u svojstvu agenata,
- za talijansku vladu, G. Palmieri, u svojstvu agenta, uz asistenciju W. Ferrantea, *avvocato dello Stato*,
- za austrijsku vladu, C. Pesendorfer i G. Eberhard, u svojstvu agenata,
- za poljsku vladu, B. Majczyna i M. Szpunar, u svojstvu agenata,
- za finsku vladu, J. Heliskoski, u svojstvu agenta,

* Jezik postupka: njemački

— za Europsku komisiju, K. Simonsson, F. Bulst i T. van Rijn, u svojstvu agenata,
saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 30. travnja 2013.,
donosi sljedeću

Presudu

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 18. UFEU-a.
- 2 Zahtjev je upućen u okviru kaznenog postupka pokrenutoga protiv International Jet Management GmbH (u daljnjem tekstu: International Jet Management), zrakoplovne kompanije sa sjedištem u Austriji, zbog toga što je obavljao privatne letove iz Moskve (Rusija) i Ankare (Turska) prema Njemačkoj, a da nije raspolagao dozvolom ulaska u njemački zračni prostor, koja se zahtijevala prema propisima te države članice.

Pravni okvir

Pravo Unije

Uredba (EZ) br. 261/2004

- 3 Članak 3. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (SL L 46, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21.) određuje:

„Ova se Uredba primjenjuje na:

- (a) putnike koji putuju iz zračne luke smještene na državnom području države članice na koju se Ugovor primjenjuje;
- (b) putnike koji putuju iz zračne luke smještene u trećoj zemlji u zračnu luku smještenu na državnom području države članice na koju se Ugovor primjenjuje, osim ako isti nisu dobili pogodnosti ili naknadu štete i nije im pružena pomoć u toj trećoj zemlji, ako je zračni prijevoznik koji pruža uslugu dotičnog leta prijevoznik Zajednice.“

Uredba (EZ) br. 785/2004

- 4 Sukladno članku 2. stavku 1. Uredbe (EZ) br. 785/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem (SL L 138, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 23., str. 5.), ta se uredba primjenjuje na sve zračne prijevoznike i sve operatore zrakoplova koji lete u ili iz države članice ili upotrebljavaju zračni prostor unutar ili iznad državnog područja države članice na koju se odnosi Ugovor.

5 Članak 5. stavci 2. i 4. te uredbe glase:

„2. Za svrhe ovog članka ‚dotična država članica‘ znači država članica koja je dodijelila operativnu licenciju zračnom prijevozniku iz Zajednice ili država članica u kojoj je registriran zrakoplov operatora zrakoplova. Za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova koji nisu iz Zajednice i koji se koriste zrakoplovima registriranim izvan Zajednice, ‚dotična država članica‘ znači država članica u koju ili iz koje se obavljaju letovi.

[...]

4. Što se tiče zračnih prijevoznika i operatora zrakoplova iz Zajednice koji se koriste zrakoplovima registriranim u Zajednici, pohranjivanje dokaza o osiguranju u državi članici navedenoj u stavku 2. dovoljno je za sve države članice, ne dovodeći u pitanje primjenu članka 8. stavka 6.“

Uredba (EZ) br. 847/2004

6 Sukladno članku 2. Uredbe (EZ) br. 847/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o pregovorima i provedbi sporazuma o uslugama u zračnom prijevozu između država članica i trećih zemalja (SL L 157, str. 7.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 28.):

„Ako su zračni prijevoznici i druge zainteresirane strane uključeni u pregovore iz članka 1., države članice jednako postupaju prema svim zračnim prijevoznicima Zajednice s poslovnim nastanom na odnosnim državnim područjima na koja se primjenjuje Ugovor.“

7 Članak 3. te uredbe određuje:

„Država članica ne smije ulaziti u bilo kakav novi dogovor s trećom zemljom koji smanjuje broj zračnih prijevoznika Zajednice koji se u skladu s postojećim dogovorima mogu odrediti za pružanje usluga između njezinog državnog područja i državnog područja te zemlje, niti u odnosu na cjelokupno tržište zračnog prometa između dviju strana niti na temelju posebnih parova gradova.“

8 Članak 5. navedene uredbe određuje:

„Kada država članica sklopi sporazum, ili izmjene sporazuma ili njegovih priloga, koji predviđaju ograničenja upotrebe prometnih prava ili broja zračnih prijevoznika Zajednice koji ispunjavaju uvjete za korištenje prometnih prava, ta država članica, na temelju nediskriminirajućeg i transparentnog postupka, osigurava raspodjelu prometnih prava između zračnih prijevoznika Zajednice koji ispunjavaju uvjete.“

Uredba (EZ) br. 1008/2008

9 Uvodna izjava 10. Uredbe (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (SL L 293, str. 3.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 8., str. 164.) određuje:

„Radi dovršenja unutarnjeg tržišta zračnog prometa, potrebno je ukinuti još uvijek postojeća ograničenja koja međusobno provode države članice, poput ograničenja na ‚code-sharing‘ ugovore na linijama prema trećim zemljama ili o utvrđivanju cijene za linije prema trećim zemljama s usputnim zaustavljanjem u nekoj drugoj državi članici (letovi na temelju šeste zračne slobode).“

10 Članak 1. stavak 1. te uredbe određuje:

„Ovom se Uredbom uređuje licenciranje zračnih prijevoznika Zajednice, pravo zračnih prijevoza Zajednice na obavljanje usluga zračnog prijevoza unutar Zajednice te utvrđivanje cijena usluga zračnog prijevoza unutar Zajednice.“

11 Članak 2. navedene uredbe pobliže određuje:

„Za potrebe ove Uredbe:

1. ‚operativna licencija‘ znači dozvola koju je nadležno tijelo za izdavanje licencija izdalo poduzeću te mu tako dozvoljava obavljanje usluga zračnog prijevoza kako je navedeno u operativnoj licenciji;

[...]

4. ‚usluga zračnog prijevoza‘ znači let ili niz letova tijekom kojih se prevoze putnici, pošta i/ili teret za nadoknadu i/ili najamninu;

[...]

8. ‚svjedodžba o sposobnosti (AOC)‘ znači svjedodžba koja se izdaje poduzeću i kojom se potvrđuje da je prijevoznik stručno osposobljen i organiziran da može jamčiti sigurnost obavljanja djelatnosti navedenih u svjedodžbi, kako je predviđeno u relevantnim odredbama zakona Zajednice ili nacionalnog zakona, kako je primjenjivo;

[...]

10. ‚zračni prijevoznik‘ znači poduzeće s važećom operativnom licencom ili istovrijednom dozvolom;

11. ‚zračni prijevoznik Zajednice‘ znači zračni prijevoznik s važećom operativnom licencijom koju je dodijelilo nadležno tijelo za izdavanje dopuštenja u skladu s poglavljem II.;

[...]

13. ‚zračni prijevoz unutar Zajednice‘ znači usluge zračnog prijevoza koje se obavljaju unutar Zajednice;

14. ‚pravo prometovanja‘ znači pravo na obavljanje usluga zračnog prijevoza između dvije zračne luke Zajednice;

[...]

16. ‚redoviti zračni prijevoz‘ znači niz letova sa sljedećim svojstvima:

(a) javnost može pojedinačno na svakom letu kupiti putnička mjesta i/ili ima mogućnost prijevoza tereta i/ili pošte (izravno od zračnog prijevoznika ili putem njegovih ovlaštenih zastupnika);

(b) odvija se tako da pruža usluge prijevoza između dvije ili više zračnih luka, ili:

— prema objavljenom redu letenja, ili,

— putem letova koji su toliko redoviti ili učestali da predstavljaju prepoznatljiv sustavni niz letova;

[...]

26. „glavno poslovno sjedište“ znači glavno sjedište ili registrirani ured zračnog prijevoznika Zajednice u državi članici unutar koje se izvode glavne financijske djelatnosti i provodi operativni nadzor nad zračnim prijevoznikom Zajednice, uključujući neprekinuto upravljanje plovidbenošću.“

12 Članak 3. stavci 1. i 2. Uredbe br. 1008/2008 glase:

„1. Poduzeću sa sjedištem u Zajednici nije dozvoljeno obavljati zračni prijevoz putnika, pošte i/ili tereta za naknadu i/ili najamninu ako mu nije izdana odgovarajuća operativna licencija.

Poduzeće koje ispunjava uvjete iz ovog poglavlja ima pravo dobiti operativnu licenciju.

2. Nadležno tijelo za izdavanje dopuštenja ne izdaje operativne licencije niti im produljuje valjanost ako nisu ispunjeni zahtjevi iz ovog poglavlja.“

13 Članak 4. te uredbe određuje:

„Tijelo države članice nadležno za izdavanje dopuštenja izdaje poduzeću operativnu licenciju pod uvjetom da:

(a) se njegovo glavno poslovno sjedište nalazi u toj državi članici;

(b) posjeduje valjanu svjedodžbu o sposobnosti (AOC), koju je izdalo nacionalno tijelo nadležno za izdavanje dopuštenja iste države članice čije je nadležno tijelo za izdavanje dozvole odgovorno za izdavanje, odbijanje, poništavanje ili privremeno oduzimanje operativne licencije zračnog prijevoznika Zajednice;

[...]

(d) je njegova glavna djelatnost obavljanje usluge zračnog prijevoza samostalno ili u kombinaciji s nekom drugom komercijalnom djelatnošću zrakoplova ili popravkom i održavanjem zrakoplova;

[...]

(h) ispunjava zahtjeve o osiguranju utvrđene u članku 11. i u [Uredbi br. 785/2004]; [...]

[...]“

14 Članak 15. navedene uredbe, naslovljen „Pružanje usluga zračnog prijevoza unutar Zajednice“, uvršten je u njezino poglavlje III., naslovljeno „Pristup zračnim putovima“. Sukladno odredbama tog članka:

„1. Zračni prijevoznici Zajednice imaju pravo na obavljanje djelatnosti zračnog prijevoza unutar Zajednice.

2. Države članice obavljanje zračnog prijevoza unutar Zajednice od strane zračnog prijevoznika Zajednice ne ograničavaju nikakvom dozvolom ili ovlaštenjem. Države članice ne zahtijevaju od zračnih prijevoznika Zajednice da podnose bilo kakvu dokumentaciju ili podatke koje su već podnijeli nadležnim tijelima za izdavanje dozvole, pod uvjetom da se relevantni podaci mogu pravodobno dobiti od nadležnih tijela za izdavanje dozvole.

[...]

5. Ne dovodeći u pitanje odredbe bilateralnih sporazuma između država članica i podložno pravilima tržišnog natjecanja Zajednice koja se primjenjuju na poduzeća, dotična država članica/države članice dozvoljava(ju) zračnim prijevoznicima Zajednice kombiniranje usluga zračnog prijevoza i potpisivanje ‚code share‘ ugovora s bilo kojim zračnim prijevoznicima o uslugama zračnog prijevoza prema, iz ili preko bilo koje zračne luke na njezinom državnom području iz ili do bilo koje točke u trećim zemljama.

U okviru bilateralnog sporazuma o zračnom prijevozu s dotičnom trećom zemljom, država članica može nametnuti ograničenja na ‚code share‘ ugovore između zračnih prijevoznika Zajednice i zračnih prijevoznika neke treće zemlje, naročito ako dotična treća zemlja ne dozvoljava slične poslovne mogućnosti zračnim prijevoznicima Zajednice koji djeluju iz dotične države članice. Na taj način države članice osiguravaju da ograničenja nametnuta na temelju takvih sporazuma ne ograničavaju tržišno natjecanje i da nisu diskriminirajuća među zračnim prijevoznicima Zajednice te da ne ograničavaju više nego što je to potrebno.“

15 Članak 22. navedene uredbe, naslovljen „Sloboda utvrđivanja cijene“, uvršten u njezino poglavlje IV., naslovljeno „Odredbe o utvrđivanju cijena“, glasi:

„1. Ne dovodeći u pitanje članak 16. stavak 1. zračni prijevoznici Zajednice i, na temelju uzajamnosti, zračni prijevoznici trećih zemalja, slobodno utvrđuju cijene prijevoza za usluge zračnog prometa unutar Zajednice.

2. Bez obzira na odredbe iz bilateralnih sporazuma među državama članicama, države članice ne smiju vršiti diskriminaciju na temelju nacionalnosti ili identiteta zračnih prijevoznika pri omogućavanju zračnim prijevoznicima Zajednice da slobodno utvrđuju cijene prijevoza zračnim putem i tarifa za usluge zračnog prijevoza između državnog područja njihove države i treće zemlje. Ovim se ukidaju sva postojeća ograničenja u vezi s utvrđivanjem cijena, uključujući i ona s obzirom na zračne putove do trećih zemalja, a koja nastaju iz bilateralnih sporazuma između država članica.“

Njemačko pravo

16 Članak 2. stavci 1., 7. i 8. Zakona o zračnom prometu (Luftverkehrsgesetz) od 10. svibnja 2007. (BGBl. 2007 I, str. 698., u daljnjem tekstu: LuftVG) glasi:

„(1) Njemački zrakoplovi smiju letjeti isključivo ako za to imaju dozvolu (operativnu licenciju) te ako su upisani – ako tako predviđa neki propis – u registar njemačkih zrakoplova (registar zrakoplova). Zrakoplov smije letjeti samo:

1. ako je tip zrakoplova homologiran (homologacija tipa);
2. ako predoči potvrdu o plovidbenosti, koja je previđena Uredbom o tehničkoj kontroli zrakoplova;
3. ako je vlasnik zrakoplova zaključio osiguranje od odgovornosti za štetu [...] i
4. ako je zrakoplov opremljen na takav način da ne premašuje tehnički prihvatljiv prag u pogledu zaštite od buke.

[...]

(7) Zrakoplovi koji nisu registrirani i homologirani na području na kojem se primjenjuje ovaj zakon smiju ući u zračni prostor tog područja ili biti u njega dovedeni na drugi način samo nakon što za to dobiju dozvolu. Dozvola nije potrebna ako ugovor između matične države i Savezne Republike Njemačke ili međunarodna konvencija koja je obvezujuća za obje države određuju drugačije.

(8) Dozvola iz članka 6. i 7. može se izdati kao opća ili za pojedinačni slučaj; ona može sadržavati dodatne obveze i rok. [...]"

17 Članak 58. LuftVG-a određuje:

„(1) Prekršajno odgovara svatko tko namjerno ili iz nehaja,

[...]

12a. bez dozvole predviđene u članku 2. stavku 7. uđe u zračni prostor u kojem se primjenjuje ovaj zakon ili tamo na drugi način dovede zrakoplov;

[...]

(2) Prekršaj iz stavka 1. točke [...] 12a. kažnjava se novčanom kaznom do iznosa od 10.000 eura [...].“

18 Članak 94. Uredbe o operativnim licencijama u zračnom prometu (Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung) od 10. srpnja 2008. (BGBl. 2008 I, str. 1229., u daljnjem tekstu: LuftVZO) određuje:

„Dozvolu za ulazak u zračni prostor Savezne Republike Njemačke iz članka 2. stavka 7. [LuftVG-a] [...] izdaje Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [savezno ministarstvo za promet, javne radove i urbanizam] ili drugo tijelo koje je to tijelo ovlastilo.“

19 Članak 95. LuftVZO-a glasi:

„(1) Zahtjev za izdavanje dozvole mora sadržavati sljedeće podatke:

1. ime i adresu vlasnika zrakoplova;
2. tip zrakoplova kao i podatke o njegovoj registraciji i broj registracije;
3. dan i sat predviđenog dolaska te vjerojatno vrijeme povratka ili odlaska prema drugom odredištu;
4. zračnu luku polaska i dolaska te, u slučaju potrebe, zračne luke usputnog zaustavljanja na saveznom teritoriju;
5. broj putnika kao i vrstu i količinu tereta, svrhu leta, osobito u slučaju prijevoza točno određene skupine, te naznaku mjesta na kojem se ta skupina početno okupila;
6. u slučaju leta u čarteru ime, adresu i ispostavu operatora.

Tijelo koje izdaje dozvolu može zahtijevati i druge informacije. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ili bilo koje drugo tijelo koje to tijelo ovlasti u obliku općih upravnih odredaba uređuje pojedinosti o postupku po zahtjevu za izdavanje dozvole.

(2) Osim slučaja iz stavka 3., zahtjev za izdavanje dozvole za izvanredne letove sa slijetanjem u komercijalne svrhe (privatni letovi po narudžbi) mora se podnijeti nadležnom tijelu koje ih izdaje najkasnije puna dva radna dana prije predviđenog polijetanja; u slučaju niza od više od četiri leta, najkasnije četiri tjedna prije predviđenih polijetanja. Za potrebe izračuna tog roka subota se ne računa kao radni dan.

[...]“

Glavni postupak i prethodna pitanja

- 20 International Jet Management je zrakoplovna kompanija sa sjedištem u Austriji. Bavi se obavljanjem privatnih izvanrednih letova, tj. komercijalnih povremenih letova (čartera). Kompanija ne nudi samo usluge zračnog prijevoza unutar Europske unije, već svoju flotu koristi i za obavljanje letova iz trećih zemalja prema Uniji, kako je to bio slučaj u glavnom postupku.
- 21 U vrijeme na koje se odnose činjenice iz glavnog postupka International Jet Management je imao operativnu licenciju koju je izdalo austrijsko ministarstvo prometa sukladno Uredbi br. 1008/2008. Usto posjedovao je i svjedodžbu o sposobnosti (AOC) koju mu je izdalo Austro Control GmbH, društvo koje obavlja javnu djelatnost i čije udjele drži Republika Austrija.
- 22 Između 9. prosinca 2008. i 15. ožujka 2009. International Jet Management obavljao je privatne letove prema Njemačkoj iz Moskve, šest puta, te jednom iz Ankare.
- 23 International Jet Management ni za jedan od navedenih letova nije raspolagao dozvolom ulaska u njemački zračni prostor, koja je predviđena člankom 2. stavkom 7. LuftVG-a, u vezi s člankom 94. i dalje LuftVZO-a. U tri slučaja Luftfahrtbundesamt (savezni ured za zračnu plovidbu) odbio mu je izdati dozvolu ulaska u njemački zračni prostor uz obrazloženje da nije dostavio „izjavu o neraspoloživosti“, tj. izjavu prema kojoj zračni prijevoznici koji imaju operativnu licenciju koju su izdala njemačka tijela ne žele ili nisu u stanju obaviti predmetni let. U ostalim slučajevima Luftfahrtbundesamt u trenutku kada su letovi bili obavljani još nije odlučio o zahtjevu za izdavanje dozvole.
- 24 Nakon tih letova International Jet Management je presudom Amtsgericht Braunschweig (Njemačka) od 24. svibnja 2011. osuđen na plaćanje različitih kazni zbog kršenja pozitivnih propisa.
- 25 International Jet Management je protiv te presude podnio žalbu sudu koji je uputio zahtjev za prethodnu odluku. U njoj najprije ističe da mu Uredba br. 1008/2008 dodjeljuje pravo da slobodno leti europskim zračnim prostorom, a da pritom za to nije obavezan prethodno pribaviti dozvolu od predmetnih država članica. U skladu sa svrhom te uredbe tržište je slobodno za zrakoplovne kompanije sa sjedištem u državama članicama koje žele obavljati usluge zračnog prijevoza.
- 26 Nadalje, tvrdi da opća zabrana svake diskriminacije navedena u članku 18. UFEU-a u svakom slučaju zabranjuje izricanje tolikih kazni kakve su izrečene International Jet Managementu. Zahtjev za posjedovanje dozvole za ulazak u njemački zračni prostor radi obavljanja usluga zračnog prijevoza iz treće zemlje je diskriminatoran, uzimajući u obzir da u konkretnom slučaju Luftfahrtbundesamt samo provjerava elemente koje su već provjerila austrijska tijela, što nije u skladu s tumačenjem te odredbe UFEU-a koje je dao Sud u svojoj presudi od 25. siječnja 2011., Neukirchinger (C-382/08, Zb., str. I-139.).
- 27 Naposljetku, International Jet Management podredno ističe nesuglasnost nacionalnih propisa iz glavnog postupka sa slobodom pružanja usluga koju jamči članak 56. UFEU-a.
- 28 Suprotno tome, javno tužiteljstvo zahtijeva da se žalba International Jet Management odbije. Ističe da je pravilo koje nameće obvezu pribavljanja dozvole predviđene člankom 2. stavkom 7. LuftVG-a mjera za zaštitu nacionalnoga gospodarstva koju je Savezna Republika Njemačka s pravom uvela jer se, kao prvo, Uredba br. 1008/2008 primjenjuje samo na letove unutar Zajednice, kao drugo, sloboda pružanja usluga koju jamči članak 56. UFEU-a ne primjenjuje se na zračni prijevoz te se, kao treće, konkretni slučaj ne odnosi na područje primjene zabrane diskriminacije utvrđene u članku 18. UFEU-a.
- 29 Prema mišljenju javnog tužiteljstva države članice su ovlaštene u okviru svojih regulatornih ovlasti stavljati svoja nacionalna poduzeća u povoljniji položaj. Zrakoplovne kompanije iz drugih država članica se shodno tome moraju prethodno raspitati kod njemačkih kompanija kako bi se uvjerile da

nijedna od njih nije u stanju obaviti predmetni let pod usporedivim uvjetima. Ta je praksa opravdana nužnošću izbjegavanja poremećaja u tržišnom natjecanju, imajući u vidu da i druge države članice štite svoje nacionalne kompanije u njihovim odnosima s trećim zemljama.

- 30 S druge pak strane, zahtjev za posjedovanje dozvole za ulazak u njemački zračni prostor ne služi samo za zaštitu nacionalnoga gospodarstva, već i za ostvarivanje zahtjeva sigurnosti. Naime, tijelo koje izdaje dozvole ne traži od kompanija sa sjedištem u drugim državama članicama samo podnošenje izjave o neraspoloživosti, već i potvrde o zaključenom osiguranju i svjedodžbe o sposobnosti (AOC) koju je izdala matična država članica. Iako priznaje da tijelo koje izdaje dozvolu ne provjerava nijedan drugi element koji ne bi bila obvezna kontrolirati država članica u kojoj je sjedište kompanije, javno tužiteljstvo ističe da praksa ipak pokazuje da države članice ne izvršavaju redovito svoju obvezu kontrole. Shodno tome, dopunske kontrole koje Savezna Republika Njemačka može provoditi nad zrakoplovnim kompanijama koje imaju sjedište u drugoj državi članici u slučaju da se radi o letovima iz trećih država ili prema njima jesu opravdane.
- 31 Naposljetku, javno tužiteljstvo ističe da gore navedena presuda *Neukirchinger* nije značajna za ovaj predmet zato što se odnosi na zračni prijevoz unutar Zajednice. Činjenice koje su dovele do donošenja te presude bitno se razlikuju od činjenica u ovom predmetu s obzirom na to da su u ovom postupku – avioni polijetali iz trećih zemalja.
- 32 Sud koji je uputio zahtjev izražava sumnje kako u pogledu tumačenja članka 18. UFEU-a tako i u pogledu primjenjivosti tog članka na postupak koji se pred njim vodi.
- 33 U tim je okolnostima *Oberlandesgericht Braunschweig* odlučio prekinuti postupak i Sudu uputiti sljedeća prethodna pitanja:
- „1. Primjenjuje li se [...] članak 18. UFEU-a kada država članica (Savezna Republika Njemačka) od zrakoplovne kompanije koja je imatelj važeće operativne licencije koju je sukladno člancima 3. i 8. Uredbe br. 1008/2008 izdala druga država članica (Republika Austrija) [...] zahtijeva posjedovanje dozvole za ulazak u zračni prostor za privatne letove (izvanredne komercijalne letove) s odredištem na njezinom području, a s polazištem iz treće zemlje?
 2. U slučaju potvrdnog odgovora na prvo pitanje, je li zahtijevanje dozvole ulaska u zračni prostor samo po sebi nespojivo s člankom 18. UFEU-a [...] kada se takva dozvola, pod prijetnjom kazne, zahtijeva za letove s polazištem iz treće zemlje, i to samo od zrakoplovnih kompanija koje su imatelji operativne licencije izdane u nekoj drugoj državi članici, ali ne i od kompanija koje posjeduju operativnu licenciju izdanu u Saveznoj Republici Njemačkoj?
 3. Ako se članak 18. UFEU-a [...] primjenjuje u slučaju iz prvog pitanja, a zahtjev za posjedovanje dozvole nije sam po sebi diskriminatoran (drugo pitanje), može li Savezna Republika Njemačka – a da ne prekrši zabranu diskriminacije – pod prijetnjom kazne uvjetovati dodjelu dozvole ulaska u svoj zračni prostor za letove s polazištem iz treće zemlje time da zrakoplovna kompanija sa sjedištem u drugoj državi članici dokaže tijelu koje izdaje dozvole da kompanije imatelji operativne licencije izdane u Saveznoj Republici Njemačkoj nisu u stanju obaviti te letove (izjava o neraspoloživosti)?“

O prethodnim pitanjima

Prvo pitanje

- 34 Prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita je li članak 18. UFEU-a, u kojem je utvrđeno opće načelo zabrane diskriminacije na temelju državljanstva, primjenjiv na situaciju kakva je ona u glavnom postupku, u kojoj država članica od zračnog prijevoznika koji je imatelj operativne licencije koju je izdala druga država članica zahtijeva pribavljanje dozvole ulaska u svoj zračni prostor radi obavljanja privatnih izvanrednih letova s polazištem iz treće zemlje i s odredištem u prvoj državi članici, iako se takva dozvola ne zahtijeva od zračnih prijevoznika koji su imatelji operativne licencije koju je izdala prva država članica.
- 35 U tom pogledu treba podsjetiti na to da članak 18. UFEU-a određuje da je unutar područja primjene ugovorâ i ne dovodeći u pitanje nijednu njegovu posebnu odredbu zabranjena svaka diskriminacija na temelju državljanstva.
- 36 Temeljem članka 58. stavka 1. UFEU-a sloboda pružanja usluga u području prometa uređena je odredbama glave koja se odnosi na promet, tj. glave VI. UFEU-a. U sustavu primarnog prava sloboda pružanja usluga u području prometa na taj je način podvrgnuta posebnom pravnom režimu.
- 37 Mora se ustvrditi to da taj ugovor razlikuje zračni prijevoz – kao i pomorski prijevoz – od ostalih vrsta prijevoza.
- 38 Naime, temeljem članka 100. stavaka 1. i 2. UFEU-a zračni promet, ako zakonodavac Unije nije odlučio drugačije, nije podvrgnut pravilima iz glave VI. tog ugovora. Stoga se mjere za liberalizaciju zračnog prometa mogu donositi isključivo temeljem članka 100. stavka 2. UFEU-a, kako je istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 30. svojeg mišljenja.
- 39 U konkretnom slučaju, iako jest točno da zakonodavac Unije u ovom stadiju nije – temeljem podijeljene ovlasti koja mu je dodijeljena u području prometa člankom 4. stavkom 2. točkom (g) UFEU-a – donio mjere temeljem članka 100. stavka 2. UFEU-a o liberalizaciji usluga zračnog prometa koje se odnose na veze između država članica i trećih zemalja, članak 18. se ipak primjenjuje i na te usluge, no pod uvjetom da one u smislu potonjeg članka spadaju u područje primjene ugovorâ (u tom smislu vidjeti gore navedenu presudu Neukirchinger, t. 21. i navedenu sudsku praksu).
- 40 Stoga treba utvrditi je li okolnost da se predmetne usluge obavljaju s polazištem iz treće zemlje takve prirode da u situaciji kakva je ona u glavnom postupku isključuje primjenu članka 18. UFEU-a glede zračnog prijevoznika čije je sjedište u jednoj državi članici, koji je imatelj operativne licencije koju su izdala tijela te države članice sukladno Uredbi br. 1008/2008 i koji je za obavljanje usluga zračnog prijevoza prema drugoj državi članici obvezan temeljem propisa te druge države članice pribaviti prethodnu dozvolu.
- 41 U tom pogledu Uredba br. 1008/2008, kako proizlazi iz njezinog članka 1., ne uređuje samo pravo „zračnih prijevoznika Zajednice“ na obavljanje „usluga zračnog prijevoza unutar Zajednice“, već u poglavlju II. uređuje i operativne licencije tih zračnih prijevoznika.
- 42 Iz članka 3. stavka 1. prvog podstavka navedene uredbe proizlazi da nijedno poduzeće sa sjedištem u Uniji nije ovlašteno naplatno i/ili za najamninu obavljati zračni prijevoz putnika, pošte i/ili tereta, a da mu nije izdana operativna licencija. Uredba br. 1008/2008 iz primjene tog pravila ne isključuje zračne prijevoznike sa sjedištem u Uniji koji obavljaju zračni prijevoz putnika iz treće zemlje prema državama članicama.

- 43 Sukladno članku 3. stavku 1. drugom podstavku te uredbe svako poduzeće koje ispunjava uvjete iz njezinog poglavlja II. može dobiti operativnu licenciju.
- 44 Treba istaknuti da se među uvjetima navedenima u članku 4. spomenute uredbe u pogledu dodjele operativne licencije poduzeću od strane nadležnog tijela države članice nalaze osobito uvjet po kojem se njegovo „glavno poslovno sjedište“ mora nalaziti u toj državi članici te onaj da njegova glavna djelatnost mora biti obavljanje „usluge zračnog prijevoza“ samostalno ili u kombinaciji s nekom drugom komercijalnom djelatnošću zrakoplova ili popravkom i održavanjem zrakoplova.
- 45 Pojmovi „glavno poslovno sjedište“ i „usluga zračnog prijevoza“ definirani su u članku 2. Uredbe br. 1008/2008. Sukladno točki 26. tog članka, glavno poslovno sjedište znači „glavno sjedište ili registrirani ured zračnog prijevoznika Zajednice u državi članici unutar koje se izvode glavne financijske djelatnosti i provodi operativni nadzor nad zračnim prijevoznikom Zajednice, uključujući neprekinuto upravljanje plovidbenošću“. U članku 2. točki 4. te uredbe definiran je pak pojam „usluga zračnog prijevoza“ kao „let ili niz letova tijekom kojih se prevoze putnici, pošta i/ili teret za nadoknadu i/ili najamninu“.
- 46 Kako je istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 47. svojeg mišljenja, potonji pojam uključuje ne samo letove koji se obavljaju unutar Unije već i letove koji osiguravaju vezu između treće zemlje i države članice. U tom pogledu treba primijetiti da Uredba br. 1008/2008 razlikuje „usluge zračnog prijevoza“ od „usluga zračnog prijevoza unutar Zajednice“, pri čemu se pod ovim drugima sukladno članku 2. točki 13. navedene uredbe smatraju usluge zračnog prijevoza koje se obavljaju unutar Unije.
- 47 Iz tih različitih odredbi proizlazi da – u svrhu obavljanja usluga zračnog prijevoza, što uključuje i usluge kojima se osigurava veza između države članice i treće zemlje – zračni prijevoznik, kao što je International Jet Management, čije se glavno poslovno sjedište nalazi u jednoj državi članici, mora imati operativnu licenciju koju je izdalo nadležno tijelo te države članice sukladno odredbama poglavlja II. Uredbe br. 1008/2008.
- 48 Takva operativna licencija, čiji su uvjeti izdavanja harmonizirani Uredbom br. 1008/2008, jamči da ju je zračni prijevoznik stekao pridržavajući se zajedničkih normi, osobito u pogledu sigurnosti, te ju shodno tome moraju priznati tijela drugih država članica.
- 49 U tom kontekstu iz zahtjeva za prethodnu odluku proizlazi da sukladno općim upravnim pravilima iz članka 95. stavka 1. LuftVZO-a tijelo koje izdaje dozvolu ulaska u njemački zračni prostor, prije izdavanja te dozvole zračnom prijevozniku koji je imatelj operativne licencije koju je izdalo nadležno tijelo druge države članice, provjerava različite elemente koje mora kontrolirati i potonje tijelo sukladno odredbama poglavlja II. Uredbe br. 1008/2008.
- 50 S druge pak strane, uvodna izjava 10. Uredbe br. 1008/2008 navodi da je radi dovršenja unutarnjeg tržišta zračnog prometa potrebno ukinuti još uvijek postojeća ograničenja koja međusobno primjenjuju države članice, poput ograničenja na „code sharing“ ugovore na linijama prema trećim zemljama ili o utvrđivanju cijene za linije prema trećim zemljama s usputnim zaustavljanjem u nekoj drugoj državi članici. Kako je na raspravi istaknula Europska komisija, iz navedenoga proizlazi da je zakonodavac Unije procijenio da ostvarenje tog cilja može biti osujećeno ograničenjima nametnutima zrakoplovnim vezama s trećim zemljama iako ta uredba ima za cilj dovršenje unutarnjeg tržišta zračnog prometa. Usto, navodeći ta ograničenja u članku 15. stavku 5. drugom podstavku i članku 22. stavku 2. Uredbe br. 1008/2008, zakonodavac Unije taj je navod povezao s izričitim navođenjem u istim tim odredbama obveze država članica da u pogledu zračnih prijevoznika Zajednice poštuju načelo zabrane diskriminacije na temelju državljanstva.

- 51 Uostalom, kako je istaknula finska vlada u očitovanju podnesenom Sudu, i drugi propisi sekundarnog prava Unije koji se odnose na sektor zračnog prometa isto se tako mogu primijeniti na usluge zračnog prijevoza koje se pružaju između treće zemlje i države članice od strane zračnog prijevoznika imatelja operativne licencije koju je izdala druga država članica.
- 52 Takav je slučaj osobito s Uredbom br. 261/2004, kako proizlazi iz njezinog članka 3. stavka 1. točke (b), i Uredbom br. 785/2004, kako proizlazi iz njezinog članka 2. stavka 1. Isti je slučaj i s Uredbom br. 847/2004, kojom se uspostavlja suradnja između država članica i Komisije u postupku pregovaranja i zaključenja sporazuma koji se odnose na usluge zračnog prijevoza između država članica i trećih zemalja kada predmet tih sporazuma djelomično spada u ovlasti Unije. Također, cijeli niz sporazuma koji se odnose na usluge zračnog prijevoza dogovoren je između Unije i država članica, s jedne strane, i trećih zemalja, s druge strane, uključujući i tzv. „vertikalne“ sporazume koji ovlašćuju svakog zračnog prijevoznika Unije da obavlja usluge zračnog prijevoza između svih država članica i navedenih trećih zemalja (vidjeti osobito sporazume zaključene sa Sjedinjenim Američkim Državama i Kanadom, čije je potpisivanje i privremena primjena odobrena Odlukom 2007/339/EZ od 25. travnja 2007. (SL L 134, str. 1.) i Odlukom 2010/417/EZ od 30. studenoga 2009. (SL L 207, 2010., str. 30.)).
- 53 Iz svih razmatranja navedenih u točkama 41. do 52. ove presude proizlazi da su usluge zračnog prijevoza, koje se pružaju između treće zemlje i države članice od strane zračnog prijevoznika imatelja operativne licencije koju je izdala druga država članica, bile predmet uređenja sekundarnim pravom i da u situaciji kakva je ona opisana u točki 40. ove presude okolnost da se predmetne usluge zračnog prijevoza pružaju s polazištem iz treće zemlje nije takvoga karaktera da bi isključila tu situaciju iz područja primjene ugovorâ u smislu članka 18. UFEU-a.
- 54 Iz navedenoga slijedi da se ta odredba primjenjuje na situaciju kakva je ona u glavnom postupku.
- 55 Međutim, njemačka i francuska vlada u biti tvrde da bi primjena članka 18. UFEU-a u kontekstu predmeta kakav je onaj u glavnom postupku dovela do toga da bi članak 58. stavak 1. UFEU-a izgubio svaki korisni učinak. Francuska vlada u tom smislu ističe da bi – ako je država članica obvezna u području obavljanja usluga zračnog prijevoza između svojeg teritorija i treće zemlje na isti način postupati prema zračnim prijevoznicima sa sjedištem na njezinom državnom području i zračnim prijevoznicima sa sjedištem na području jedne ili više drugih država članica i koji nemaju poslovni nastan na njezinom državnom području – to dovelo do proširenja slobode pružanja usluga iz članka 56. UFEU-a i na te usluge zračnog prijevoza.
- 56 Ta se argumentacija ne može prihvatiti.
- 57 Naime, iz ustaljene prakse Suda proizlazi da članak 56. UFEU-a ne traži samo uklanjanje svake diskriminacije pružatelja usluga na temelju njegovog državljanstva ili činjenice da ima poslovni nastan u državi članici različitoj od one gdje se usluga obavlja, već traži i uklanjanje svih ograničenja – čak i ako se jednako primjenjuju na domaće pružatelje usluga i pružatelje usluga iz drugih država članica – ako su takve naravi da pružatelju usluga koji ima sjedište u drugoj državi članici u kojoj zakonito pruža istovjetne usluge zabranjuju, ometaju ili čine manje privlačnim obavljanje njegove djelatnosti (presuda od 12. rujna 2013., Konstantinides, C-475/11, t. 44. i navedena sudska praksa).
- 58 Stoga domašaj te odredbe UFEU-a nadilazi jednostavnu zabranu diskriminacije iz članka 18. UFEU-a.
- 59 U skladu s navedenim, iako države članice imaju pravo temeljem članka 58. stavka 1. UFEU-a nametnuti određena ograničenja pružanju usluga zračnog prijevoza između trećih zemalja i Unije u mjeri u kojoj – kako je istaknuto u točki 39. ove presude – zakonodavac Unije nije iskoristio ovlast koja mu pripada temeljem članka 100. stavka 2. UFEU-a da liberalizira tu vrstu usluga, navedene su države svejedno obvezne poštovati opće načelo zabrane diskriminacije na temelju državljanstva koje je utvrđeno u članku 18. UFEU-a.

- 60 S druge pak strane, ni presuda od 13. prosinca 1989., *Corsica Ferries (Francuska)* (C-49/89, Zb., str. 4441.) ni presuda od 7. studenoga 1991., *Pinaud Wieger* (C-17/90, Zb., str. I-5253.), na koje se pozivaju njemačka i francuska vlada i koje se odnose na situacije u kojima Vijeće Europske unije još nije usvojilo propise o primjeni slobode pružanja usluga u područjima pomorskog i cestovnog prometa, nisu takve da bi mogle dovesti u pitanje primjenjivost članka 18. UFEU-a na situaciju kakva je ona u glavnom postupku.
- 61 Naime, Sud nije propise o kojima je bila riječ u tim presudama ispitao u svjetlu članka 7. Ugovora o osnivanju EEZ-a, koji je postao članak 18. UFEU-a, već u svjetlu članaka Ugovora o osnivanju EEZ-a koji se odnose na slobodu pružanja usluga, u pravnom kontekstu koji se razlikuje od onoga objašnjenoga u točkama 41. do 52. ove presude.
- 62 Imajući u vidu sva prethodna razmatranja, na prvo pitanje treba odgovoriti tako da članak 18. UFEU-a, u kojem je utvrđeno opće načelo zabrane diskriminacije na temelju državljanstva, jest primjenjiv na situaciju kakva je ona u glavnom postupku, u kojoj država članica od zračnog prijevoznika koji je imatelj operativne licencije koju je izdala druga država članica zahtijeva pribavljanje dozvole ulaska u svoj zračni prostor u svrhu obavljanja privatnih izvanrednih letova s polazištem iz treće zemlje i s odredištem u prvoj državi članici, iako se takva dozvola ne zahtijeva od zračnih prijevoznika koji su imatelji operativne licencije koju je izdala prva država članica.

Drugo i treće pitanje

- 63 Svojim drugim i trećim pitanjem, koja valja razmotriti zajedno, sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 18. UFEU-a tumačiti na način da se protivi propisima države članice koji zahtijevaju – pod prijetnjom kazne u slučaju njihovog nepoštovanja – od zračnog prijevoznika koji je imatelj operativne licencije izdane u drugoj državi članici, pribavljanje dozvole ulaska u zračni prostor prve države članice, u svrhu obavljanja privatnih izvanrednih letova s polazištem iz treće zemlje i s odredištem u prvoj državi članici, u slučaju kada se takva dozvola ne zahtijeva od zračnih prijevoznika koji su imatelji operativne licencije koju je izdala prva država članica, i koji uvjetuju izdavanje takve dozvole podnošenjem izjave kojom se potvrđuje da zračni prijevoznici koji su imatelji operativne licencije koju je izdala prva država članica ne žele ili nisu u stanju obaviti te letove.
- 64 U tom pogledu, ustaljena je sudska praksa da pravila o jednakom postupanju prema vlastitim i stranim državljanima zabranjuju ne samo očitu diskriminaciju na temelju državljanstva ili sjedišta, kada je riječ o trgovačkim društvima, već i sve prikrivene oblike diskriminacije koji primjenom drugih kriterija razlikovanja dovode do istog rezultata (presuda od 27. listopada 2009., *ČEZ*, C-115/08, Zb., str. I-10265., t. 92. i gore navedena presuda *Neukirchinger*, t. 32.).
- 65 No propisi prve države članice kakvi postoje u glavnom postupku, koji od zračnog prijevoznika, imatelja operativne licencije koju je izdala druga država članica, zahtijevaju ishođenje dozvole za ulazak u njezin zračni prostor za letove s polazištem iz treće zemlje, iako se takva dozvola ne zahtijeva od zračnih prijevoznika koji su imatelji operativne licencije koju je izdala prva država članica, uvode razlikovni kriterij koji stvarno dovodi do istog rezultata kao i kriterij koji se temelji na državljanstvu.
- 66 Naime, s obzirom na to da operativnu licenciju izdaje, sukladno članku 4. točki (a) Uredbe br. 1008/2008, nadležno tijelo države članice u kojoj zračni prijevoznik ima glavno poslovno sjedište u smislu članka 2. točke 26. te uredbe, takvi propisi u praksi u nepovoljniji položaj dovode isključivo zračne prijevoznike koji imaju sjedište u nekoj drugoj državi članici.

- 67 Ista je situacija, pa još i izraženija, s propisima prve države članice, kakvi su oni u glavnom postupku, koji jedino zračnim prijevoznicima imateljima operativne licencije koju je izdala druga država članica nameću obvezu – u svrhu dobivanja dozvole ulaska u njezin zračni prostor za letove s polazištem iz treće zemlje – podnošenja izjave o neraspoloživosti kojom se potvrđuje da zračni prijevoznici imatelji operativne licencije koju je izdala prva država članica ne žele ili nisu u stanju obaviti te letove.
- 68 Takva razlika u postupanju može biti opravdana jedino ako počiva na objektivnim razlozima koji su neovisni o državljanstvu osoba u pitanju i koji su proporcionalni legitimnom cilju koji se nacionalnim pravom želi postići (presuda od 15. ožujka 2005., *Bidar*, C-209/03, Zb., str. I-2119., t. 54. i gore navedena presuda *Neukirchinger*, t. 35.).
- 69 Iz zahtjeva za prethodnu odluku proizlazi da javno tužilaštvo smatra da se zahtjev za posjedovanje dozvole ulaska u njemački zračni prostor kakav je onaj u glavnom postupku opravdava potrebom zaštite nacionalnoga gospodarstva i sigurnosti.
- 70 Što se tiče zaštite nacionalnoga gospodarstva, treba ustvrditi da je riječ o cilju isključivo ekonomske prirode kojim se ne može opravdati razlika u postupanju kakva je ona opisana u glavnom postupku (vidjeti analogijom u pogledu opravdanja ograničenja temeljnih sloboda presudu od 5. lipnja 1997., *SETTG*, C-398/95, Zb., str. I-3091., t. 23. i presudu od 7. travnja 2011., *Komisija /Portugal*, C-20/09, Zb., str. I-2637., t. 65.).
- 71 Kada je riječ o cilju zaštite sigurnosti, iako je točno da taj cilj nesumnjivo jest legitiman, na njega se ipak ne bi moglo valjano pozvati u okviru glavnog postupka.
- 72 Iz zahtjeva za prethodnu odluku proizlazi da je izdavanje dozvole ulaska u njemački zračni prostor podvrgnuto – uz podnošenje izjave o neraspoloživosti – i podnošenju potvrde o zaključenom osiguranju od odgovornosti za štetu kao i podnošenju svjedodžbe o sposobnosti (AOC). Sud koji je uputio zahtjev pojašnjava da su elementi koji se zahtijevaju tim dokumentima isti oni elementi koje je već trebala provjeriti Republika Austrija, koja je International Jet Managementu izdala operativnu licenciju.
- 73 U tom pogledu treba ustvrditi da se, u skladu s člankom 4. točkom (h) Uredbe br. 1008/2008, među uvjetima za dodjelu operativne licencije poduzeću od strane nadležnog tijela države članice nalazi i uvjet prema kojem to poduzeće mora ispunjavati zahtjeve glede osiguranja utvrđene u članku 11. te uredbe i u Uredbi br. 785/2004. Isto tako, sukladno članku 4. točki (b) i članku 6. stavku 1. Uredbe br. 1008/2008, takvo tijelo može izdati operativnu licenciju jedino ako je poduzeće koje ju traži imatelj važećeg AOC-a. Prema definiciji AOC-a iz članka 2. točke 8. te uredbe, njime se potvrđuje da je prijevoznik stručno osposobljen i organiziran tako da može jamčiti sigurnost obavljanja djelatnosti navedenih u svjedodžbi, kako je, ovisno o slučaju, predviđeno u relevantnim odredbama prava Unije ili nacionalnog prava.
- 74 Stoga činjenica da Savezna Republika Njemačka zračnog prijevoznika kao što je International Jet Management, imatelja operativne licencije koju je izdala druga država članica, obvezuje da zatraži dozvolu ulaska u njezin zračni prostor, kakva je ona u glavnom postupku, nije proporcionalna legitimnom cilju koji se želi postići. Naime, sigurnosni interesi na koje se poziva javno tužiteljstvo već su uzeti u obzir prilikom izdavanja operativne licencije International Jet Managementu od strane nadležnoga austrijskog tijela (u tom smislu vidjeti gore navedenu presudu *Neukirchinger*, t. 42.).
- 75 Usto treba istaknuti da je na raspravi njemačka vlada navela da se dozvola ulaska u njemački zračni prostor ne zahtijeva od zračnih prijevoznika imatelja operativne licencije koju je izdala druga država članica koji obavljaju letove s polazištem iz treće zemlje prema njemačkom teritoriju ako se usputno zaustavljaju na području te druge države članice koja je izdala licenciju. S obzirom na to da njemačka vlada nije objasnila razloge zbog kojih se u tom slučaju mogu zanemariti navedeni sigurnosni interesi, ne čini se da se propise iz glavnog postupka može opravdati takvim interesima.

- 76 Iz navedenoga proizlazi da propisi kakvi su oni u glavnom postupku predstavljaju diskriminaciju na temelju državljanstva, koja je dodatno naglašena kaznom propisanom za slučaj njihovog nepoštovanja (u tom smislu vidjeti gore navedenu presudu Neukirchinger, t. 43.).
- 77 Sukladno navedenome, na drugo i treće pitanje treba odgovoriti tako da se članak 18. UFEU-a treba tumačiti na način da se protivi propisima države članice koji – pod prijetnjom kazne u slučaju njihovog nepoštovanja – zahtijevaju od zračnog prijevoznika koji je imatelj operativne licencije izdane u drugoj državi članici, pribavljanje dozvole ulaska u zračni prostor prve države članice, u svrhu obavljanja privatnih izvanrednih letova s polazištem iz treće zemlje i s odredištem u prvoj državi članici, u slučaju kada se takva dozvola ne zahtijeva od zračnih prijevoznika koji su imatelji operativne licencije koju je izdala prva država članica, i koji uvjetuju izdavanje takve dozvole podnošenjem izjave kojom se potvrđuje da zračni prijevoznici koji su imatelji operativne licencije koju je izdala prva država članica ne žele ili nisu u stanju obaviti te letove.

Troškovi

- 78 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenoga, Sud (veliko vijeće) odlučuje:

1. **Članak 18. UFEU-a, u kojem je utvrđeno opće načelo zabrane diskriminacije na temelju državljanstva, jest primjenjiv na situaciju kakva je ona u glavnom postupku, u kojoj država članica od zračnog prijevoznika koji je imatelj operativne licencije koju je izdala druga država članica zahtijeva pribavljanje dozvole ulaska u svoj zračni prostor u svrhu obavljanja privatnih izvanrednih letova s polazištem iz treće zemlje i s odredištem u prvoj državi članici, iako se takva dozvola ne zahtijeva od zračnih prijevoznika koji su imatelji operativne licencije koju je izdala prva država članica.**
2. **Članak 18. UFEU-a treba tumačiti na način da se protivi propisima države članice koji – pod prijetnjom kazne u slučaju njihovog nepoštovanja – zahtijevaju od zračnog prijevoznika koji je imatelj operativne licencije izdane u drugoj državi članici, pribavljanje dozvole ulaska u zračni prostor prve države članice, u svrhu obavljanja privatnih izvanrednih letova s polazištem iz treće zemlje i s odredištem u prvoj državi članici, u slučaju kada se takva dozvola ne zahtijeva od zračnih prijevoznika koji su imatelji operativne licencije koju je izdala prva država članica, i koji uvjetuju izdavanje takve dozvole podnošenjem izjave kojom se potvrđuje da zračni prijevoznici koji su imatelji operativne licencije koju je izdala prva država članica ne žele ili nisu u stanju obaviti te letove.**

Potpisi