



Határozatok Tára

YVES BOT
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2013. április 30.¹

C-628/11. sz. ügy

**International Jet Management GmbH
elleni
büntetőeljárás**

(Az Oberlandesgericht Braunschweig [Németország] által előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Az állampolgárság alapján történő hátrányos megkülönböztetés tilalma — Harmadik országnak a valamely tagállam területére tartó kereskedelmi célú járatai — Olyan tagállami szabályozás, amely azt írja elő, hogy az ezen állam által kiadott működési engedéllyel nem rendelkező légi fuvarozóknak a valamely harmadik országból induló minden egyes járat tekintetében engedélyt kell szerezniük”

1. A jelen előzetes döntéshozatalra utalás keretében a Bíróságnak azt kell megállapítania, hogy az EUMSZ 18. cikket akként kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes-e az, ha valamely tagállam – a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek (átdolgozott változat)² megfelelően – a harmadik országokból érkező és a területére tartó nem menetrend szerinti járatok működtetéséhez berepülési engedélyt követel meg a valamely másik tagállamban kiadott működési engedéllyel rendelkező közösségi légi fuvarozóktól.
2. A jelen ügyben a fő nehézség valójában annak meghatározásában rejlik, hogy az EUMSZ 18. cikket alkalmazni kell-e az alapügyben szereplőhöz hasonló helyzetben, figyelemmel a szóban forgó kérdésre, azaz légi járatok valamely harmadik ország és valamely tagállam között közösségi légi fuvarozó általi biztosítására.
3. A jelen indítványban mindenekelőtt azokat az okokat fogom kifejtetni, amelyek alapján úgy vélem, hogy ez a rendelkezés valóban alkalmazandó az alapügyben szereplő helyzetre.
4. Ezután rámutatok arra, hogy – véleményem szerint – az említett rendelkezést miért kell akként értelmezni, hogy azzal ellentétes az, ha valamely tagállam a harmadik országokból érkező és a területére tartó nem menetrend szerinti járatok működtetéséhez berepülési engedélyt követel meg a valamely másik tagállamban kiadott működési engedéllyel rendelkező közösségi légi fuvarozóktól.

1 — Eredeti nyelv: francia.

2 — HL L 293., 3. o.

I – Jogi háttér

A – Az uniós jog

1. A 847/2004/EK rendelet

5. A tagállamok és harmadik országok közötti légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások tárgyalásáról és végrehajtásáról szóló, 2004. április 29-i 847/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet³ 3. cikke előírja, hogy „[e]gy tagállam egy harmadik országgal nem köthet olyan új megállapodást, amely a saját területe és a másik ország közötti, a meglévő megállapodásokkal összhangban lévő szolgáltatások nyújtására jogosult közösségi légi fuvarozók létszámát csökkenti, akár a két fél között fennálló légiközlekedési piac egésze, akár egyedi várospárok tekintetében”.

6. A rendelet 5. cikke így rendelkezik:

„Ha egy tagállam a közlekedési jogok igénybevételére vonatkozó korlátozásokat meghatározó vagy a közlekedési jogok igénybevételére jogosult közösségi légi fuvarozók létszámát korlátozó megállapodást köt, vagy egy megállapodást vagy annak mellékleteit módosítja, az említett tagállam köteles a közlekedési jogokat az azokra jogosult közösségi légi fuvarozók között megkülönböztetéstől mentes és átlátható eljárás alapján elosztani.”

2. Az 1008/2008 rendelet

7. Az 1008/2008 rendelet (10) preambulumbekzdése a következőt írja elő:

„A légiközlekedési belső piac kiteljesedése érdekében fel kell oldani a tagállamok között még alkalmazott korlátozásokat, például a harmadik országokba tartó járatok közös működtetésére vagy a harmadik országokba tartó, de az utat egy másik tagállamban megszakító járatok (6. szabadságjog alkalmazása) díjszabására vonatkozóan.”

8. E rendelet 1. cikkének (1) bekezdése kimondja:

„Ez a rendelet a közösségi légi fuvarozók engedélyeinek kiadását, a közösségi légi fuvarozóknak a Közösségen belüli útvonalakon légi járatok működtetésére vonatkozó jogait, valamint a Közösségen belüli légiközlekedési szolgáltatások díjainak megállapítását szabályozza.”

9. Az említett rendelet 2. cikke a következőképpen rendelkezik:

„E rendelet alkalmazásában:

1. »működési engedély«: az illetékes engedélyező hatóság által egy vállalkozás számára megadott engedély, amely engedélyezi a működési engedélyben rögzítettek szerinti légi járatok nyújtását;

[...]

4. »légi járat«: egy repülés vagy repülések sorozata, amely utasokat, árut és/vagy postai küldeményeket szállít díj és/vagy más térítés ellenében;

3 — HL L 157., 7. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 193. o.

[...]

8. »üzembentartási bizonyítvány (AOC)«: egy vállalkozás számára kiadott bizonyítvány arról, hogy a kérdéses szervezet [helyesen: légi fuvarozó] rendelkezik azokkal a szakmai képességekkel és szervezettel, amelynek révén a közösségi vagy adott esetben a nemzeti jog vonatkozó rendelkezéseinek megfelelően biztosítani tudja a bizonyítványban meghatározott tevékenységi körök biztonságos folytatását;

[...]

10. »légi fuvarozó«: olyan vállalkozás, amely rendelkezik érvényes működési, vagy azzal egyenértékű más engedéllyel érvényes működési engedéllyel rendelkező légiközlekedési vállalkozás;
11. »közösségi légi fuvarozó«: olyan, érvényes működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozó, amelynek engedélyét egy illetékes engedélyező hatóság adta ki a II. fejezetnek megfelelően;

[...]

13. »Közösségen belüli légi járat«: a Közösségen belül működtetett légi járat;
14. »forgalmi jog«: légi járat működtetésének joga két közösségi repülőtér között.,

[...]”

10. Az 1008/2008 rendelet 3. cikkének (1) bekezdése a következőt írja elő:

„Egy, a Közösségben letelepedett vállalkozás csak akkor kaphat engedélyt utas, postai küldemények és/vagy áru díj és/vagy más térítés ellenében történő légi fuvarozására, ha megkapta a megfelelő működési engedélyt.

Minden olyan vállalkozás, amely eleget tesz e fejezet követelményeinek, jogosult működési engedély megszerzésére.”

11. E rendelet 4. cikke így rendelkezik:

„Valamely tagállam illetékes engedélyező hatósága akkor ad ki működési engedélyt egy adott vállalkozás részére, ha:

- a) a központi ügyvezetésének helye abban a tagállamban található;
- b) ugyanazon tagállam nemzeti hatósága által kiállított érvényes AOC-vel rendelkezik, mint amelynek illetékes engedélyező hatósága a közösségi légi fuvarozó működési engedélyének megadásáért, elutasításáért, visszavonásáért és felfüggesztéséért felelős;

[...]

- d) a vállalkozás fő tevékenysége légi járatok működtetése, vagy kizárólagosan, vagy légi jármű kereskedelmi működtetésével vagy légi jármű javításával és karbantartásával kombinálva;

[...]”.

12. Az 1008/2008 rendeletnek „Az útvonalakhoz való hozzáférés” címet viselő III. fejezetbe tartozó „A Közösségen belüli légi járatok nyújtása” címet viselő 15. cikke a következőket írja elő:

„(1) A közösségi légi fuvarozóknak jogukban áll Közösségen belüli légi járatokat működtetni.

(2) A tagállamok a Közösségen belüli légi járatok működtetését közösségi légi fuvarozók esetében [helyesen: légi járatok közösségi légi fuvarozók általi működtetését] nem köthetik semmilyen engedélyhez vagy jogosítványhoz. A tagállamok nem kérhetik a közösségi légi fuvarozóktól olyan okiratok vagy információk bemutatását, amelyeket azok az illetékes engedélyező hatóságnak már benyújtottak, feltéve hogy a megfelelő információk az illetékes engedélyező hatóságtól kellő időben beszerezhetők.

[...]

(5) A tagállamok között érvényben lévő kétoldalú megállapodások rendelkezései ellenére és a vállalkozásokra vonatkozó közösségi versenyszabályokra figyelemmel az érintett tagállam(ok) engedélyezi(k) a közösségi légi fuvarozók számára légi járatok összevonását és bármely légi fuvarozóval közös működtetési megállapodások kötését a területükön található repülőtérrel induló, oda érkező vagy azon áthaladó, egy harmadik ország bármely pontját kiszolgáló járatokra vonatkozóan.

A tagállamok – adott harmadik országgal kötött kétoldalú légiközlekedési megállapodás keretében – korlátozásokat szabhatnak meg a közösségi légi fuvarozók és harmadik országok légi fuvarozói közötti, közös működtetési megállapodások tekintetében, különösen ha az érintett harmadik ország nem engedélyez hasonló kereskedelmi lehetőségeket a szolgáltatásaikat az adott tagállamból működő közösségi légi fuvarozók számára. Ennek keretében a tagállamok biztosítják, hogy az említett megállapodások keretében megszabott korlátozások nem korlátozzák a versenyt és nem okoznak megkülönböztetést a közösségi légi fuvarozók között, valamint a szükségesnél nem korlátozóbb jellegűek”.

B – *A német jog*

13. A Luftverkehrsgesetz (a légi közlekedésről szóló német törvény) a 2007. május 10-én kihirdetett változatában (BGB1. 2007 I, 698. o., a továbbiakban: LuftVG) 2. §-ának (1) bekezdése előírja, hogy a német légi járművek csak akkor üzemeltethetők, ha erre irányuló engedéllyel (berepülési engedély) rendelkeznek, valamint ha – valamely szabályozás erre irányuló előírása esetén – szerepelnek a német légi járművek nyilvántartásában (légi járművek jegyzéke). E rendelkezés egyebekben előírja, hogy valamely légi jármű csak akkor üzemeltethető, ha a repülőgéptípust jóváhagyták, ha a légi járművek műszaki ellenőrzéséről szóló rendeletben előírt repülésbiztonsági bizonyítványt bemutatták, ha a légi jármű tulajdonosa felelősségbiztosítást kötött, valamint ha a légi jármű rendelkezik az ahhoz szükséges berendezésekkel, hogy ne haladja meg a zajártalommal kapcsolatban elfogadható műszaki felsőhatárt.

14. E törvény 2. §-ának (7) bekezdése értelmében az e törvény hatálya alá tartozó térségben nyilvántartásba nem vett és jóvá nem hagyott légi járművek csak akkor repülhetnek be ebbe a térségbe, illetve ott csak akkor közlekedhetnek, ha erre vonatkozóan engedélyt szereztek. Ez utóbbira nincs szükség, amennyiben a származási ország és a Németországi Szövetségi Köztársaság közötti szerződés, illetve a két államra nézve kötelező egyezmény ettől eltérően rendelkezik.

15. E 2. § (8) bekezdése kimondja, hogy a (6) és (7) bekezdés szerinti engedély általánosságban vagy valamely konkrét esetben is megadható, valamint hogy az engedély tekintetében kötelezettségek és határidő írhatók elő.

16. A LuftVG 58. cikke értelmében aki szándékosan vagy gondatlanságból a 2. § (7) bekezdésében előírt engedély nélkül légi járművel berepül az e törvény hatálya alá tartozó térségbe, vagy ott más módon légi járművet közlekedtet, szabálysértést követ el. Ez a szabálysértés 10 000 euróig terjedő pénzbírsággal büntethető.

17. A Luftverkehrsulassungsordnung (a légi közlekedés engedélyezéséről szóló német rendelet) a 2008. július 10-én kihirdetett változatának (BGB1. 2008 I, 1229. o.; a továbbiakban: LuftVZO) 94. §-a előírja, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság légterébe való berepülésre vonatkozó, a LuftVG 7. §-ának (2) bekezdése szerinti engedélyt a Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (közlekedési, építésügyi és városfejlesztési minisztérium) vagy az általa kijelölt más hatóság adja ki.

18. A LuftVZO 95. §-ának (1) bekezdése előírja, hogy az engedély iránti kérelemnek tartalmaznia kell a légi jármű tulajdonosának nevét és címét; a légi jármű típusát, valamint államát és lajstromjelét; érkezésének várható napját és időpontját, valamint visszaútajának, illetve valamely más célállomásra való távozásának valószínű idejét; az indulási és érkezési repülőteret, valamint – adott esetben – a szövetségi területen lévő tranzitrepülőtereket; az utasok számát, valamint az áru jellegét és mennyiségét, a repülés célját, különösen valamely meghatározott csoport szállítása esetében, továbbá azt a helyet, ahol ezt a csoportot először kialakították, valamint charterjárat esetében az üzemeltető nevét, címét és leányvállalatát. Az engedélyt kiadó hatóság más adatokat is megkövetelhet. A Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vagy az általa kijelölt bármely más hatóság általános közigazgatási rendelkezések formájában határozza meg az engedély iránti kérelmekre irányuló eljárás részletes szabályait.

19. A LuftVZO 95. §-ának (2) bekezdése értelmében – az ugyanezen § (3) bekezdésében szereplő eset kivételével – a kereskedelmi célú leszállást végző nem menetrend szerinti járatok (különjáratok) esetében az engedély iránti kérelmet legkésőbb két teljes munkanappal a várható felszállás előtt, a több mint négy járatból álló sorozat esetén pedig legkésőbb a tervezett járatok felszállása előtt négy héttel kell benyújtani az engedélyező hatósághoz.

II – Az alapügy tényállása

20. Az International Jet Management GmbH⁴ társaság a Bécs–Schwechatban (Ausztria) székhellyel rendelkező légi társaság. Harmadik országokból – a jelen esetben Oroszországból és Törökországból – az Európai Unió tagállamaiba tartó, nem menetrend szerinti járatokat működtet.

21. Ez a társaság az osztrák közlekedési minisztérium által az 1008/2008 rendeletnek megfelelően kiadott működési engedéllyel rendelkezik. E rendelet 6. cikkének megfelelően rendelkezik továbbá légi fuvarozói üzemeltetési engedéllyel, amelyet a közszolgáltatási feladatok ellátásával megbízott, az Osztrák Köztársaság tulajdonában lévő társaság, az Austro Control GmbH adott ki számára.

22. 2011. május 24-i ítéletében az Amtsgericht Braunschweig az International Jet Managementet gondatlanságból elkövetett szabálysértés miatt 500 euró bírság, szándékosan elkövetett szabálysértés miatt négyszer 1890 euró bírság, valamint gondatlanságból elkövetett szabálysértés miatt további hatszor 600 euró bírság megfizetésére kötelezte. A bíróság ugyanis megállapította, hogy 2008. december 9. és 2009. március 15. között az International Jet Management Moszkvából (Oroszország) és Ankarából (Törökország) Németországba tartó járatokat működtetett, noha nem rendelkezett a LuftVG 2. §-nak – a LuftVZO 94. és azt követő §-aival összefüggésben értelmezett – (7) bekezdésében előírt, a német légtérbe való berepülési engedéllyel.

4 – A továbbiakban: International Jet Management.

23. Három esetben a Luftfahrtbundesamt (szövetségi légi közlekedési hivatal) azon az alapon tagadta meg a társaságtól a német berepülési engedélyt, hogy nem nyújtotta be a rendelkezésre nem állási nyilatkozatot. Ez a nyilatkozat tanúsítja azt, hogy a valamely másik tagállam területén letelepedett közösségi légi fuvarozó korábban tájékozódott a német légi társaságoknál azzal a céllal, hogy megbizonyosodjon arról, hogy egyikük sem kívánja az érintett járatot hasonló feltételek mellett működtetni. A többi esetben a vitatott járatok működtetésének időpontjában a Luftfahrtbundesamt még nem hozott határozatot az engedély iránti ezen kérelemről.

24. Az International Jet Management a 2011. május 24-i ítélet ellen fellebbezést nyújtott be az Oberlandesgericht Braunschweig első büntetőtanácsához, és azt kérte, hogy az ítéletet helyezték hatályon kívül, őt magát pedig mentsék fel. Keresetének alátámasztására a társaság először is előadta, hogy a bírság kiszabásának feltételei nem összeegyeztethetők az uniós joggal, valamint hogy az 1008/2008 rendelet feljogosítja arra, hogy az európai légtérbe engedély nélkül repüljön be. Úgy véli továbbá, hogy a hátrányos megkülönböztetés tilalmának az EUMSZ 18. cikkben kimondott elve tiltja az ilyen bírságok kiszabását. Végül azzal érvel, hogy a német nemzeti szabályozás nem összeegyeztethető az EUMSZ 56. cikkel, amely az Unióban a szolgáltatásnyújtás szabadságával foglalkozik.

25. Mivel a kérdést előterjesztő bíróságban kételyek merültek fel az uniós jog értelmezésével kapcsolatban, úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából több kérdést terjeszt a Bíróság elé.

III – Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

26. Az Oberlandesgericht Braunschweig a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra:

- „1) Kiterjed-e a megkülönböztetés EUMSZ 18. cikkben (korábban EKSZ 12. cikk) szabályozott tilalmának hatálya arra az esetre, ha valamely tagállam (ez esetben a Németországi Szövetségi Köztársaság) a[z] [...] 1008/2008 rendelet 3. és 8. cikke értelmében vett, valamely másik tagállamban (az Osztrák Köztársaságban) kiadott érvényes működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozótól berepülési engedélyt követel meg a harmadik országokból a tagállam területére tartó (kereskedelmi célú) nem menetrend szerinti járatok vonatkozásában?
- 2) Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén az engedélyezési követelmény már önmagában ellentétes-e az EUMSZ 18. cikkel [...] abban az esetben, ha a berepülési engedélyt, amelynek beszerzése pénzbírság kiszabása útján kényszeríthető ki, a harmadik országokból induló légi járatok vonatkozásában csak a valamely másik tagállamban működési engedélyt kapott légi fuvarozóktól követelik meg, a [Németországban] szerzett működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozóktól azonban nem?
- 3) Abban az esetben, ha az EUMSZ 18. cikk [...] alkalmazandó ugyan (első kérdés), de az engedélyezési követelmény önmagában nem tekinthető hátrányosan megkülönböztető jellegűnek (második kérdés), a berepülési engedélynek az érintett fél harmadik országokból a Németországi Szövetségi Köztársaságba indított légi járatai vonatkozásában történő – pénzbírság terhe mellett – kiadása a hátrányos megkülönböztetés tilalmának megsértése nélkül függővé tehető-e attól, hogy a tagállam légi fuvarozója igazolja-e az engedélyező hatóság előtt, hogy a [Németországban] szerzett működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozók nem képesek a repülések lebonyolítására (rendelkezésre nem állási nyilatkozat)?”

IV – Elemzés

27. Első két kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra kíván választ kapni, hogy az EUMSZ 18. cikket akként kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes az, ha valamely tagállam a harmadik országokból érkező és a területére tartó nem menetrend szerinti járatok működtetéséhez berepülési engedélyt követel meg a valamely másik tagállamban kiadott működési engedéllyel rendelkező közösségi légi fuvarozóktól.

28. A jelen ügyben a fő nehézség annak megválaszolásában rejlik, hogy az alapügyben szereplő helyzet – azaz légi járatok harmadik országok és valamely tagállam között közösségi légi fuvarozó általi biztosítása – az EUM-Szerződés hatálya alá tartozik-e, és hogy arra ennél fogva vonatkozik-e a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elve.

A – Az EUMSZ 18. cikknek az alapügyben szereplő helyzetre való alkalmazhatóságáról

29. A légi közlekedési ágazat ugyancsak sajátos helyet foglal el az EUM-Szerződésben. Az EUMSZ 4. cikk (2) bekezdésének g) pontja értelmében az Unió és a tagállamok megosztott hatáskörökkel rendelkeznek a közlekedés területén. Az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdése szerint a közlekedés területén a szolgáltatásnyújtás szabadságára a közlekedésre vonatkozó cím, azaz a VI. cím rendelkezései az irányadók. A közlekedés területén a szolgáltatásnyújtás szabadságára tehát a közösségi jognak egy különálló jogi rendszere vonatkozik.

30. Ezen túlmenően a VI. címben magával a légi közlekedéssel – a tengeri közlekedéshez hasonlóan – különös módon foglalkoznak, és megkülönböztetik azt más közlekedési módoktól. Az EUMSZ 100. cikk (1) és (2) bekezdése értelmében a légi közlekedés ugyanis – amennyiben az uniós jogalkotó eltérően nem rendelkezik – nem tartozik e cím hatálya alá.⁵ A légi közlekedésre vonatkozó liberalizációs intézkedéseket tehát kizárólag az EUMSZ 100. cikk (2) bekezdése alapján lehet elfogadni.

31. E tekintetben az uniós jogalkotó – az 1008/2008 rendelet elfogadásával – az EUMSZ 100. cikk (2) bekezdésében részére biztosított hatáskört gyakorolta, és a közösségi útvonalak tekintetében liberalizálta a légi járatokat. E rendelet 1. cikkének (1) bekezdése ugyanis kimondja, hogy a rendelet – többek között – a közösségi légi fuvarozóknak a Közösségen belüli útvonalakon légi járatok működtetésére vonatkozó jogait szabályozza. Ezzel szemben az uniós jogalkotó mindezidáig nem liberalizálta a harmadik országok és a tagállamok közötti légi útvonalak ágazatát.

32. Az EUM-Szerződés általános szabályainak, és – konkrétan – a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének tehát vonatkoznia kell-e ezen útvonalakra, annak ellenére, hogy azokat még nem liberalizálták?

33. A német kormány szerint, amennyiben – az 1008/2008 rendelet 1. cikke (1) bekezdésének és 15. cikke (1) és (2) bekezdésének megfelelően – a rendelet mindössze a Közösségen belüli légi járatokra vonatkozik, az uniós jogalkotó az EUMSZ 100. cikk (2) bekezdésével ráruházott hatáskört csupán ezen a területen használta ki. Ennél fogva az EUM-Szerződés VI. címe kizárólag a Közösségen belüli légi járatokat szabályozza, és nem vonatkozik a harmadik országokból induló és valamely tagállamba tartó légi járatokra, kizárva ily módon ez utóbbi járatokat a Szerződések hatálya alól. Az EUMSZ 18. cikk tehát nem alkalmazandó az alapügyben szereplő helyzetre.

5 — Lásd a 167/73. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 1974. április 4-én hozott ítélet (EBHT 1974., 359. o.) 32. pontját, a 209/84-213/84. sz., Asjes és társai egyesített ügyekben 1986. április 30-án hozott ítélet (EBHT 1986., 1425. o.) 45. pontját, valamint a C-382/08. sz. Neukirchinger-ügyben 2011. január 25-én hozott ítélet (EBHT 2011., I-139. o.) 21. pontját.

34. Más szóval a német kormány úgy véli, hogy az EUMSZ 100. cikk (2) bekezdése alapján elfogadott, az alapügyben szereplőhöz hasonló helyzetre irányadó másodlagos jogszabály hiányában ezt a helyzetet ki kell zárni az EUM-Szerződés hatálya alól.

35. Nem értek egyet ezzel az állásponttal. Meglátásom szerint az ezzel a helyzettel kapcsolatos terület, azaz légi járatoknak valamely tagállam és harmadik országok között közösségi légi fuvarozó általi biztosítása az uniós jog hatálya alá tartozik, és arra továbbra is vonatkozik a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvének tiszteletben tartása.

36. A német kormány – meglátásom szerint – téved a tekintetben, hogy az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett EUMSZ 100. cikk (2) bekezdését hogyan kell értelmezni és annak milyen hatályt kell tulajdonítani.

37. Az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdésében szereplő, az EUMSZ 100. cikk (2) bekezdésére való visszautalás ugyanis csak a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozik. Ily módon azt mondja ki, hogy a közlekedési szolgáltatások liberalizációjára nem kerülhet sor a közös rendszer alapján, hanem azt az EUM-Szerződés közlekedésre vonatkozó VI. fejezetével összhangban kell elvégezni.

38. Az EUMSZ 100. cikk (2) bekezdésének mindössze annyi a célja, hogy oly módon határozza meg e VI. cím hatályát, hogy különbséget tesz a különböző közlekedési módok között, és pontosítja, hogy az e címben szereplő rendelkezéseket nem kell automatikusan a légi és a tengeri közlekedésre alkalmazni.⁶ A német kormány által előadottakkal ellentétben tehát nem az a célja, hogy kizárja a bármilyen jellegű légi közlekedést az EUM-Szerződés hatálya alól mindaddig, amíg az uniós jogalkotó e rendelkezés alapján szabályozást nem fogadott el.⁷

39. Ennélfogva ha valamely közlekedési szolgáltatás nem tartozik az EUMSZ 100. cikk (2) bekezdése alapján elfogadott másodlagos jogi norma hatálya alá, és ha e szolgáltatásra továbbra is a nemzeti szabályozás vonatkozik, ez akkor sem változtat azon, hogy a tagállamoknak az említett szolgáltatással kapcsolatos szabályozás elfogadásakor tiszteletben kell tartaniuk az EUMSZ 61. cikket és az EUM-Szerződés egyéb általános rendelkezéseit.⁸

40. Ha a Szerződések megfogalmazói ki akarták volna zárni az EUM-Szerződés – szolgáltatásnyújtás szabadságával kapcsolatos szabályokon kívüli – általános szabályainak a légiközlekedési ágazatra történő alkalmazását, ezt kifejezetten az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdéséhez hasonló rendelkezés révén tették volna meg.⁹

41. Ennélfogva az EUMSZ 18. cikket igenis alkalmazni kell egy olyan helyzetre, amelyet az EUMSZ 100. cikk (2) bekezdése alapján elfogadott másodlagos jog még nem szabályoz.

42. Annak meghatározása van hátra, hogy – figyelemmel arra, hogy az alapügyben szereplő helyzet a harmadik országokból valamely tagállamba tartó légi járatok közösségi légi fuvarozó általi biztosítására vonatkozik – ez a helyzet e rendelkezés értelmében az EUM-Szerződés hatálya alá tartozik-e?

43. Álláspontom szerint ez a helyzet.

6 — Lásd a fent hivatkozott *Asjes és társai* egyesített ügyekben hozott ítélet 43. és 44. pontját.

7 — Lásd a fent hivatkozott Bizottság kontra Franciaország ügyben hozott ítélet 31. pontját, valamint – a tengeri közlekedést illetően – a C-440/05. sz., Bizottság kontra Tanács ügyben 2007. október 23-án hozott ítélet (EBHT 2007., I-9097. o.) 57. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

8 — Lásd a C-251/04. sz., Bizottság kontra Görögország ügyben 2007. január 11-én hozott ítélet (EBHT 2007., I-67. o.) 26. pontját és a fent hivatkozott *Neukirchinger*-ügyben hozott ítélet 21. pontját.

9 — Lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Bizottság kontra Franciaország ügyben hozott ítélet 28. pontját.

44. Az elején – és mivel ez a kérdés felmerült többek között a tárgyaláson – úgy vélem, hogy nem érinti az általam javasolt megoldást az, hogy az alapügyben szereplő helyzet nem menetrend szerinti légi járatra vonatkozik. A menetrend szerinti és nem menetrend szerinti légi járatok közötti különbségtétel ugyanis elhalványulóban van.¹⁰ Maga az 1008/2008 rendelet is csupán néhány alkalommal említi a menetrend szerinti légi járatokat, amennyiben a légi járatok rendszeressége hatással van a működési engedély kiadására vonatkozó feltételek alkalmazására,¹¹ illetve amennyiben a közszolgáltatási kötelezettségek biztosítása tekintetében jelentőséggel bír.¹² Ezen ugyancsak különös jellegű kivételektől eltekintve, ez a rendelet – az abban előírt rendelkezések alkalmazása tekintetében – nem tesz különbséget a menetrend szerinti és nem menetrend szerinti légi járatok között, ami számomra – figyelemmel az említett rendelet céljára, azaz a légi fuvarozók jó gazdasági helyzetének, ily módon pedig biztonságának biztosítására – ésszerűnek tűnik.

45. Az 1008/2008 rendelet egyáltalán nem áll távol az alapügyben szereplő helyzettől. Kétségtelen, hogy e rendelet 1. cikkének (1) bekezdése azt mondja ki, hogy annak tárgya a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli útvonalakon légi járatok működtetésére vonatkozó jogainak szabályozása. Nem szabad ugyanakkor szem elől téveszteni azt, hogy az említett rendeletnek a közösségi légi fuvarozók engedélyeinek szabályozása is a tárgyát képezi. A működési engedélynek szentelt II. fejezetben ugyanis az uniós jogalkotó – többek között – harmonizálta a működési engedély megadásának feltételeit és megállapította az ezen engedély érvényességére, felfüggesztésére és visszavonására vonatkozó normákat. E tekintetben ugyanezen rendelet 3. cikke (1) bekezdésének második albekezdése előírja, hogy minden olyan vállalkozás, amely eleget tesz e fejezet követelményeinek, jogosult működési engedély megszerzésére. E 3. cikk (2) bekezdése kimondja, hogy az illetékes engedélyező hatóság nem ad ki, illetve nem tart érvényben működési engedélyeket, ha az e fejezetben foglalt követelményeket nem teljesítik.

46. Márpedig ez a valamennyi közösségi légi fuvarozó jogállására vonatkozó harmonizációt úgy kell felfogni, hogy az a légi járatról, azaz attól függetlenül alkalmazandó, hogy Közösségen belüli vagy valamely tagállam és harmadik országok közötti légi járatról van-e szó. Az említett rendelet 4. cikkének d) pontja ugyanis kimondja, hogy valamely tagállam illetékes engedélyező hatósága akkor ad ki működési engedélyt egy vállalkozás részére, ha a vállalkozás fő tevékenysége *légi járatok* működtetése, vagy kizárólagosan, vagy légi jármű kereskedelmi működtetésével vagy légi jármű javításával és karbantartásával kombinálva.

47. A „légi járat” fogalmát az 1008/2008 rendelet 2. cikkének 4. pontja a következőképpen határozza meg: „egy repülés vagy repülések sorozata, amely utasokat, árut és/vagy postai küldeményeket szállít díj és/vagy más térítés ellenében”. Ez a fogalom tehát magában foglal minden légi járatot, függetlenül attól, hogy azok Közösségen belüliek, vagy harmadik országok és valamely tagállam közötti útvonalakra vonatkoznak-e. Ezt az is alátámasztja, hogy az uniós jogalkotó gondot fordított arra, hogy az ilyen járatot megkülönböztesse az e rendelet 2. cikkének 13. pontjában „a Közösségen belül működtetett légi járatként” meghatározott *Közösségen belüli légi járatról*.

10 — Lásd például a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.) (5) preambulumbekzdését, valamint a légi járműveken utazó fogyatékkal élők, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól szóló, 2006. július 5-i 1107/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 204., 1. o.) 2. cikkének l) pontját.

11 — Lásd az említett rendelet 5. cikke (3) bekezdésének első és második albekezdését, valamint 8. cikke (8) bekezdésének első és második bekezdését.

12 — Lásd az 1008/2008 rendelet 16. cikkét.

48. Ennélfogva a bármilyen jellegű légi járatok biztosításához a közösségi légi fuvarozónak az 1008/2008 rendelet II. fejezetébe tartozó rendelkezéseknek megfelelően kiadott működési engedéllyel kell rendelkeznie. Ez az engedély garantálja, hogy a légi fuvarozó azt a közös – többek között biztonsági – normák tiszteletben tartásával szerezte, ezért azt a többi tagállamnak is érvényesnek kell elismernie. Ez a rendelet valójában – anélkül, hogy kifejezetten kimondta volna – bevezeti a működési engedélyek kölcsönös elismerésének elvét.

49. A működési engedélyt továbbá különösen a harmadik országokból valamely tagállam felé tartó útvonalakon légi járatok közösségi légi fuvarozó általi biztosítása előfeltételének kell tekinteni.

50. Az alapügyben szóban forgóhoz hasonló nemzeti intézkedés – ami azonos a valamely másik tagállam által kiadott működési engedély elismerésének hiányával – magára a közösségi légi fuvarozó státuszára lehet hatással.

51. Vitathatatlan továbbá az, hogy vonatkozhatnak az alapügyben szóban forgóhoz hasonló helyzetre más másodlagos jogi szabályozások, még akkor is, ha nem foglalkoznak közvetlenül a harmadik országok és valamely tagállam közötti útvonalakon légi járatoknak a valamely tagállam által kiadott működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozó általi biztosításával. Ily módon például a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében a rendelet azokra az utasokra alkalmazandó, „akik egy harmadik országban található repülőtérrel egy olyan tagállam területén található repülőtérre indulnak, amelyre a[z EK-] Szerződést alkalmazni kell, [...] amennyiben az érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója közösségi légi fuvarozó”.

52. Ugyanígy, a légi fuvarozókra és légi járművek üzemen tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló, 2004. április 21-i 785/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹³ 2. cikkének (1) bekezdése értelmében „[ezen utóbbit] a[z EK-]Szerződés hatálya alá tartozó bármely tagállam területén belül, területére, területéről vagy területe felett repülést végző valamennyi légi fuvarozóra és légijármű-üzembentartóra kell alkalmazni”.

53. Ezen túlmenően azt is meg kell jegyezni, hogy az 1107/2006 rendelet 1. cikkének (2) és (3) bekezdése előírja, hogy „[a] rendelet rendelkezéseit azokra a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyekre kell alkalmazni, akik kereskedelmi légiutas-szállítást vesznek igénybe vagy szándékoznak igénybe venni repülőtéri indulás, átszállás vagy érkezés esetén, amennyiben a repülőtér a[z EK-]Szerződés hatálya alá tartozó tagállami területen található. A 3., 4. és 10. cikket akkor is alkalmazni kell, ha az utas harmadik országban található repülőtérrel utazik a[z EK-]Szerződés hatálya alá tartozó tagállami területen található repülőtérre, amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó közösségi légi fuvarozó”.

54. Végezetül – és a teljesség igénye nélkül, hiszen ez a terület bővelkedik uniós jogszabályokban – nem lehet figyelmen kívül hagyni azt, hogy az ún. nyitottégbolt-ítéleteket¹⁴ követően az uniós jogalkotó elfogadta a 847/2004 rendeletet, amelynek tárgya, hogy a tagállamok és az Európai Bizottság között együttműködési eljárást hozzon létre arra az esetre, ha ezen utóbbi úgy dönt, hogy a tagállamok és harmadik országok közötti légi járatokkal kapcsolatos megállapodást köt,¹⁵ továbbá ha bebizonyosodik, hogy a szóban forgó megállapodás tárgya részben uniós, részben pedig tagállami hatáskörbe tartozik.

13 — HL L 138., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 160. o.

14 — A C-466/98. sz., Bizottság kontra Egyesült Királyság ügyben (EBHT 2002., I-9427. o.); a C-467/98. sz., Bizottság kontra Dánia ügyben (EBHT 2002., I-9519. o.); a C-468/98. sz., Bizottság kontra Svédország ügyben (EBHT 2002., I-9575. o.); a C-469/98. sz., Bizottság kontra Finnország ügyben (EBHT 2002., I-9627. o.); a C-471/98. sz., Bizottság kontra Belgium ügyben (EBHT 2002., I-9681. o.); a C-472/9741. sz., Bizottság kontra Luxemburg ügyben (EBHT 2002., I-9741. o.); a C-475/98. sz., Bizottság kontra Ausztria ügyben (EBHT 2002., I-9797. o.) és a C-476/98. sz., Bizottság kontra Németország ügyben (EBHT 2002., I-9855. o.) 2002. november 5-én hozott ítéletek.

15 — Lásd az említett rendelet 1. cikkét.

55. Különösen a 847/2004 rendeletnek „A közlekedési [helyesen: forgalmi] jogok^[16] elosztása” címet viselő 5. cikke értelmében „[h]a egy tagállam a közlekedési [helyesen: forgalmi] jogok igénybevételére vonatkozó korlátozásokat meghatározó vagy a közlekedési [helyesen: forgalmi] jogok igénybevételére jogosult közösségi légi fuvarozók létszámát korlátozó megállapodást köt, vagy egy megállapodást vagy annak mellékleteit módosítja, az említett tagállam köteles a közlekedési [helyesen: forgalmi] jogokat az azokra jogosult közösségi légi fuvarozók között *megkülönböztetéstől mentes* és átlátható *eljárás alapján*¹⁷ elosztani”.

56. Következésképpen – meglátásom szerint – mivel az uniós jogalkotó több olyan szabályt fogadott el, amely vonatkozhat az alapügyben szereplő helyzetre, a harmadik országból érkező és valamely tagállamba tartó légi járatok közösségi légi fuvarozó általi biztosítása az EUM-Szerződés hatálya alá tartozik. Az uniós joghoz számos ponton kapcsolódó jelen ügyben alkalmazni kell egy olyannyira alapvető szabályt, mint amilyen a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elve – emlékeztetni kell-e arra, hogy az EUSZ 2. cikk értelmében az Unió a tagállamok közös értékein alapul, többek között a megkülönböztetés tilalmának társadalmában.

57. A francia kormány azonban úgy véli, hogy az EUMSZ 18. cikknek az alapügyben szereplőhöz hasonló helyzetre történő alkalmazása valójában egyet jelentene azzal, hogy az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdését megfosztanák hatékony érvényesülésétől, mivel ha valamely tagállamnak egyenlő bánásmódot kellene alkalmaznia a működési engedélyt a területén megszerző közösségi légi fuvarozókra és az azt valamely másik tagállam területén megszerző közösségi légi fuvarozókra, annak eredményeként az EUMSZ 56. cikk szerinti szolgáltatásnyújtás szabadsága kiterjedne a jelen ügyben szereplő közlekedési szolgáltatásokra is. Álláspontjának alátámasztására a francia kormány a Corsica Ferries (France) ügyben hozott 1989. december 13-i ítéletre¹⁸ hivatkozik, amelyben a Bíróság megállapította, hogy a 4055/86/EGK rendelet¹⁹ hatálybalépését megelőzően nem volt ellentétes az EGK-Szerződéssel – és különösen annak 59., 61., 62. és 84. Cikkével – az, hogy valamely tagállam a szigeti területén található kikötői létesítmények hajók általi használatával összefüggésben valamely másik tagállamban lévő kikötőkből érkező vagy oda utazó utasok be- és kiszállására díjakat vet ki, noha a belföldi területen elhelyezkedő két kikötő közötti közlekedés esetében ilyen díjakat kizárólag a szigeti kikötőből való induláskori beszállásra vetett ki.

58. Nem osztom a francia kormány álláspontját.

59. A fent hivatkozott Corsica Ferries (France) ügyben hozott ítélet – véleményem szerint – nem kérdőjelezi meg az EUMSZ 18. cikk alapügyben szereplő helyzetre való alkalmazhatóságát. Mindenekelőtt ugyanis – amint azt Mengozzi főtanácsnok a fent hivatkozott Neukirchinger-ügyben hozott ítéletre vonatkozó indítványában helyesen megállapította – a Bíróság a fent hivatkozott Corsica Ferries (France) ügyben hozott ítéletében nem az EGK-Szerződés 7. cikke (jelenleg EUMSZ 18. cikk) szempontjából vizsgálta a szóban forgó szabályozást.²⁰

16 — A forgalmi jog a légi járat két közösségi repülőtér közötti működtetésének jogaként határozható meg. Lásd ebben az értelemben az 1008/2008 rendelet 2. cikkének 14. pontját.

17 — Kiemelés tőlem.

18 — A C-49/89. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1989., 4441. o.).

19 — A tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló, 1986. december 22-i tanácsi rendelet (HL L 378., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 174. o.).

20 — Lásd az említett indítvány 65. pontját.

60. A szolgáltatásnyújtás szabadsága továbbá nem kizárólag a szolgáltató állampolgárságán alapuló hátrányosan megkülönböztető jellegű intézkedések tilalmán nyugszik. Az olyan nemzeti szabályozásokban előírt valamennyi korlátozás felszámolására is épül, amelyek – noha minden esetben alkalmazandók – akadályozzák a szolgáltatások szabad mozgását, mivel az ilyen szabályozások a szolgáltatás valamely másik tagállamban letelepedett szolgáltató általi nyújtását tilthatják, zavarhatják, illetve kevésbé vonzóvá tehetik.²¹

61. Ez azt jelenti, hogy amennyiben valamely ágazat nem liberalizált, a tagállamok jogosultak korlátozásokat előírni. Egyébként a Bíróság is erre a következtetésre jutott a fent hivatkozott Corsica Ferries (France) ügyben hozott ítéletben.²² Ezzel szemben még akkor is, ha valamely ágazat nem liberalizált, ez – meglátásom szerint – nem változtat azon, hogy a tagállamoknak tiszteletben kell tartaniuk a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét.

62. Ekként úgy tűnik, hogy az 1008/2008 rendelet 15. cikkének (5) bekezdése megfelelően ábrázolja ezt a gondolatmenetet. Ez a rendelkezés ugyanis – többek között – azt írja elő, hogy a tagállamok között megkötött kétoldalú megállapodások rendelkezései ellenére az érintett tagállam(ok) engedélyezi(k) a közösségi légi fuvarozók számára légi járatok összevonását és bármely légi fuvarozóval közös működtetési megállapodások²³ kötését a területükön található repülőterre érkező, egy harmadik ország bármely pontját kiszolgáló járatokra vonatkozóan. Az említett rendelkezés második albekezdése értelmében a tagállamok korlátozásokat szabhatnak meg a közösségi légi fuvarozók és harmadik országok légi fuvarozói közötti, közös működtetési megállapodások tekintetében. A tagállamoknak azonban biztosítaniuk kell, hogy a megszabott korlátozások nem korlátozzák a versenyt és nem okoznak megkülönböztetést a közösségi légi fuvarozók között, valamint a szükségesnél nem korlátozóbb jellegűek.

63. Ez a rendelkezés – véleményem szerint – megfelelően bizonyítja, hogy a légi járatok harmadik országok és valamely tagállam közötti útvonalak tekintetében történő liberalizációjának hiánya ellenére a tagállamoknak továbbra is tiszteletben kell tartaniuk – többek között – a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét.

64. A fenti megfontolások összességére figyelemmel meglátásom szerint az EUMSZ 18. cikket alkalmazni kell az alapügyben szóban forgóhoz hasonló helyzetre.

65. Most pedig azt kell meghatározni, hogy ellentétes-e ezzel a rendelkezéssel az, ha valamely tagállam a harmadik országokból érkező és a területére tartó nem menetrend szerinti járatok működtetéséhez bemenet engedélyt követel meg a valamely másik tagállamban kiadott működési engedéllyel rendelkező közösségi légi fuvarozóktól.

21 — Lásd különösen a C-346/06. sz. Rüffert-ügyben 2008. április 3-án hozott ítélet (EBHT 2008., 1989. o.) 37. pontját, valamint a C-518/06. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2009. április 28-án hozott ítélet (EBHT 2009., I-3491. o.) 62. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

22 — Lásd a 14. pontot.

23 — A közös járatüzemeltetés a légiközlekedési ágazatban jelenleg folytatott kereskedelmi gyakorlat. Minden társaságot két betűből álló kóddal azonosítanak. A gyakorlat a légitársaság esetében abban áll, hogy saját kódja alatt értékesít járatokat, noha azokat más társaság fogja működtetni. Az Air France SA például – amelynek AF a kódja – a kanadai Torontóból a kanadai Vancouverbe tartó AF-járatokat kínál ügyfeleinek, a járatot pedig ténylegesen más légitársaság, általánosságban valamely regionális légitársaság működteti.

B – Az EUMSZ 18. cikk megsértéséről

66. Amint arra a Bíróság a fent hivatkozott Neukirchinger-ügyben hozott ítélet 32. pontjában emlékeztetett, az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az állampolgárokkal és az állampolgársággal nem rendelkező személyekkel szembeni egyenlő bánásmódra vonatkozó szabályok nemcsak a nyilvánvalóan az állampolgárság vagy a társaság székhelye alapján történő hátrányos megkülönböztetést tiltják, hanem a hátrányos megkülönböztetés minden olyan rejtett formáját is, amely a megkülönböztetés egyéb feltételeit alkalmazva ténylegesen ugyanarra az eredményre vezet.

67. A jelen ügyben kétségtelen, hogy az alapügyben szóban forgó német szabályozás a közösségi légi fuvarozók székhelyének elhelyezkedésén alapuló megkülönböztető kritériumot vezet be.

68. A LuftVG 2. §-ának (7) bekezdése értelmében ugyanis berepülési engedélyre van szükség azon légi fuvarozók esetében, amelyek működési engedélyüket a Németországi Szövetségi Köztársaságtól eltérő tagállamban szereztek meg.

69. A megkülönböztető kritérium tehát a működési engedély kiadásának helyén alapul. Márpedig az 1008/2008 rendelet 4. cikkének a) pontja értelmében a működési engedélyt azon tagállam illetékes hatóságai adják ki, amelynek területén a kérelmező vállalkozás központi ügyvezetése található. Ez a szabályozás tehát egyértelműen a valamely másik tagállamban székhellyel rendelkező közösségi légi fuvarozókra vonatkozik. Ennélfogva a német jogszabály által előírt, a székhely elhelyezkedésén alapuló megkülönböztető kritérium mindenképpen egy, az állampolgárságon alapuló kritériumával azonos eredményhez vezet.²⁴

70. Ezen eltérő bánásmód csak akkor igazolható, ha objektív, az érintett személyek állampolgárságától független megfontolásokon alapul, és arányos a nemzeti jogszabályokban meghatározott jogszerű célokkal.²⁵ Úgy tűnik, hogy a fenti helyzet a jelen ügyben nem valósul meg.

71. Az alapeljárásban Generalstaatsanwaltschaft (ügyészség) ugyanis úgy véli, hogy ezt az eltérő bánásmódot a gazdasági protekcionizmussal összefüggő okok és biztonsági okok igazolják.

72. A gazdasági protekcionizmust illetően nem igazán látom, hogy a 27 tagú Unióban miként lehetne egy ilyen célkitűzést jogszerűnek tekinteni, és hogy az hogyan igazolhatná a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének megsértését. Az állampolgárságon alapuló hátrányos megkülönböztetés tilalma alóli kivételeket – mivel alapvető jogot sértenek – megszorítóan kell értelmezni. Márpedig a Bíróság több alkalommal megállapította, hogy a gazdasági jellegű célkitűzések nem igazolhatják a hátrányosan megkülönböztető jellegű szabályozást.²⁶ Mindenesetre nem világos, hogy miként lehetne úgy tekinteni, hogy a nemzetgazdaság védelme az érintett személyek állampolgárságától független objektív megfontolásokon alapul.

73. Ami a Generalstaatsanwaltschaft által előterjesztett, a biztonságra alapított indokolást illeti, egy ilyen célkitűzés valójában ugyan tekinthető jogszerűnek, magam sem gondolom úgy, hogy egy ehhez hasonló indokolásra a jelen ügyben hivatkozni lehetne.

74. A fentiek alapján ugyanis a német jogszabály arra kötelezi a valamely más tagállamban kiadott működési engedéllyel rendelkező közösségi légi fuvarozókat, hogy berepülési engedélyt kérjenek. Maga az engedély megadása rendelkezésre nem állási nyilatkozat és biztosítási igazolás benyújtásától, valamint további körülmények ellenőrzésétől függ. A kérdést előterjesztő bíróság e tekintetben

24 – Lásd a fent hivatkozott Neukirchinger-ügyben hozott ítélet 38. pontját.

25 – Uo. (35. pont).

26 – Lásd különösen a C-17/92. sz. Distribuidores Cinematográficos ügyben 1993. május 4-én hozott ítélet (EBHT 1993., I-2239. o.) 16. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot, valamint a szolgáltatásnyújtás szabadságát akadályozó szabályozás igazolása tárgyában a C-398/95. sz. SETTG-ügyben 1997. június 5-én hozott ítélet (EBHT 1997., I-3091. o.) 22. pontját.

pontosítja, hogy az engedélyezési eljárásban a német jog szerint vizsgálandó körülmények esetében olyan körülményekről van szó, amelyeket magának az Osztrák Köztársaságnak folyamatosan vizsgálnia kell. Az AOC-t például a LuftVZO 95. §-a (1) bekezdésének második mondata értelmében ellenőrzés céljából be kell nyújtani a német hatóságoknak.

75. A német légtérbe való berepülési engedélyre vonatkozó követelmény valójában egyenlő azon körülmények újbóli ellenőrzésével, amelyeket a működési engedélyt az 1008/2008 rendelet releváns rendelkezései alapján kiadó nemzeti hatóságok már ellenőriztek.

76. E rendelet értelmében kizárólag azon tagállam hatósága illetékes az említett rendeletben az engedélyek megadására vonatkozóan előírt feltételek teljesülésének ellenőrzésére, amely tagállam területén a közösségi légi fuvarozó központi ügyvezetésének helye található.²⁷ Ugyanezen rendelet 4. cikkének h) pontja a teljesítendő feltételek körében előírja, hogy a működési engedély megadása tekintetében illetékes hatóságnak ellenőriznie kell, hogy a légi fuvarozó eleget tesz a 11. cikkben és a 785/2004 rendeletben előírt biztosítási követelményeknek. Ehhez hasonlóan, nem adható ki működési engedély anélkül, hogy ez a hatóság ellenőrizte volna, hogy a légi fuvarozó rendelkezik érvényes AOC-vel.²⁸ Továbbá kizárólag ez a hatóság rendelkezik jogkörrel arra, hogy az engedélyt felfüggeszse vagy visszavonja, ha e feltételek már nem teljesülnek.²⁹

77. A légi fuvarozókra vonatkozó, a működési engedély megadásával összefüggő feltételek tiszteletben tartásának célja e légi fuvarozók gazdasági helyzetének biztosítása, mivel az unió jogalkotó úgy vélte, hogy a pénzügyi helyzet és a biztonság között lehetséges összefüggés áll fenn.³⁰

78. Ezért – mivel a biztonsággal kapcsolatos, az alapügyben a Generalstaatsanwaltschaft által előadott körülményeket a működési engedély megadása tekintetében illetékes hatóság már figyelembe vette – e körülmények ismételt ellenőrzése nem arányos az elérni kívánt jogoszerű célkitűzéssel.³¹

79. Érdekességként megjegyzendő, hogy a német kormány a tárgyaláson előadta, hogy a harmadik országokból érkező és Németországba tartó nem menetrend szerinti járatokat működtető közösségi légi fuvarozó esetében kért információkat ellenben nem követelik meg a valamely harmadik országból érkező, nem közvetlen járatokat működtető közösségi légi fuvarozóktól. Ily módon a tárgyaláson a német kormány megerősítette, hogy a Moszkvából érkező, a végső úti cél – azaz Berlin (Németország) – elérése előtt az útját Bécsben egyetlen alkalommal megszakító járat esetében semmilyen, a Németországi Szövetségi Köztársaság légtérbe való berepülési engedélyt nem kérnek a közösségi légi fuvarozótól. Nem látom, hogy ebben az esetben a nemzeti jogszabályt hogyan lehetne a légi biztonsággal összefüggő indokokkal igazolni.

80. Következésképpen az alapügyben szóban forgóhoz hasonló szabályozás az EUMSZ 18. cikk szerinti, az állampolgárság alapján történő hátrányos megkülönböztetést képez.

81. Tekintettel az első és a második kérdésre adott válaszra, úgy vélem, hogy a harmadik kérdést nem szükséges megvizsgálni.

27 — Lásd a 1008/2008 rendelet 4. cikkének a) pontját és 8. cikkét. A rendelet (4) preambulumbekézése e tekintetben kimondja, hogy mivel – többek között – szükséges az ilyen légi fuvarozók hatékony ellenőrzését biztosítani, célszerű, hogy mindig ugyanaz a tagállam feleljen az üzemeltetési engedély és a működési engedély felügyeletéért.

28 — Lásd e rendelet 6. cikkének (1) bekezdését.

29 — Lásd az említett rendelet 9. cikkét.

30 — Lásd az 1008/2008 rendelet (3)–(6) preambulumbekézését.

31 — Lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Neukirchinger-ügyben hozott ítélet 42. pontját.

V – Véggövetkeztetések

82. Mindezekre a megfontolásokra tekintettel azt javasolom a Bíróságnak, hogy az Oberlandesgericht Braunschweig előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéseire a következő választ adja:

Az EUMSZ 18. cikket akként kell értelmezni, hogy azzal ellentétes az, ha valamely tagállam a harmadik országokból érkező és a területére tartó nem menetrend szerinti járatok működtetéséhez berepülési engedélyt követel meg a valamely másik tagállamban kiadott működési engedéllyel rendelkező közösségi légi fuvarozóktól.