



## Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (virspalāta)

2014. gada 18. martā\*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu — LESD 18. pants — Jebkādas diskriminācijas pilsonības dēļ aizliegums — Komerclidojumi no trešās valsts uz dalībvalsti — Dalībvalsts tiesiskais regulējums, kurā paredzēts, ka gaisa pārvadātājiem, kam nav šīs dalībvalsts izsniegtas darbības licences, ir jāsaņem atļauja katram lidojumam no trešās valsts

Lieta C-628/11

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Oberlandesgericht Braunschweig* (Vācija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2011. gada 24. novembrī un kas Tiesā reģistrēts 2011. gada 7. decembrī, kriminālprocesā pret

***International Jet Management GmbH.***

TIESA (virspalāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs V. Skouris [*V. Skouris*], priekšsēdētāja vietnieks K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], palātu priekšsēdētāji A. Ticano [*A. Tizzano*], R. Silva de Lapuerta [*R. Silva de Lapuerta*], L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*], E. Juhāss [*E. Juhász*], E. Borgs Bartets [*A. Borg Barthet*], K.G. Fernlunds [*C. G. Fernlund*] un Ž. L. da Krušs Vilasa [*J. L. da Cruz Vilaça*], tiesneši A. Ross [*A. Rosas*] (referents), Dž. Arestis [*G. Arestis*], A. Arabadžijevs [*A. Arabadjiev*], K. Toadere [*C. Toader*], E. Jarašūns [*E. Jarašiūnas*] un K. Vajda [*C. Vajda*],

ģenerālvokāts Ī. Bots [*Y. Bot*],

sekretārs K. Malaceks [*K. Malacek*], administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2013. gada 19. februāra tiesas sēdi,ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *International Jet Management GmbH* vārdā – *J. Janezic* un *P. Ehlers, Rechtsanwältin*,
- Vācijas valdības vārdā – *A. Wiedmann* un *T. Henze*, pārstāvji,
- Spānijas valdības vārdā – *S. Martínez-Lage Sobredo*, pārstāvis,
- Francijas valdības vārdā – *G. de Bergues* un *M. Perrot*, pārstāvji,
- Itālijas valdības vārdā – *G. Palmieri*, pārstāve, kurai palīdz *W. Ferrante, avvocato dello Stato*,
- Austrijas valdības vārdā – *C. Pesendorfer* un *G. Eberhard*, pārstāvji,

\* Tiesvedības valoda – vācu.

— Polijas valdības vārdā — *B. Majczyna* un *M. Szpunar*, pārstāvji,  
— Somijas valdības vārdā — *J. Heliskoski*, pārstāvis,  
— Eiropas Komisijas vārdā — *K. Simonsson*, *F. Bulst* un *T. van Rijn*, pārstāvji,  
noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2013. gada 30. aprīļa tiesas sēdē,  
pasludina šo spriedumu.

### Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par LESD 18. panta interpretāciju.
- 2 Šis lūgums tika iesniegts saistībā ar kriminālprocesu pret *International Jet Management GmbH* (turpmāk tekstā — "*International Jet Management*"), aviosabiedrību, kuras juridiskā adrese ir Austrijā, par privātu lidojumu veikšanu no Maskavas (Krievija) un Ankāras (Turcija) uz Vāciju bez atļaujas ielidot Vācijas gaisa telpā, kas tiek pieprasīta šīs dalībvalsts tiesiskajā regulējumā.

### Atbilstošās tiesību normas

#### *Savienības tiesības*

Regula (EK) Nr. 261/2004

- 3 Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulas (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV L 46, 1. lpp.), 3. panta 1. punktā ir noteikts:

“Šo regulu piemēro:

- a) pasažieriem, kas izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums;
- b) pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, ja vien viņi šajā trešā valstī nav saņēmuši atlīdzinājumu vai kompensāciju un par viņiem nav rūpējušies un ja attiecīgo reisu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Kopienas pārvadātājs.”

Regula (EK) Nr. 785/2004

- 4 Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 21. aprīļa Regulas (EK) Nr. 785/2004 par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu [gaisakuģu] ekspluatantiem (OV L 138, 1. lpp.), 2. panta 1. punktu šī regula attiecas uz visiem gaisa pārvadātājiem un visiem gaisakuģu ekspluatantiem, kas veic lidojumus dalībvalsts teritorijā, uz ko attiecas Līgums, uz šo teritoriju, no tās vai pāri tai.

5 Minētās regulas 5. panta 2. un 4. punkta redakcija ir šāda:

“2. Šajā pantā “attiecīgā dalībvalsts” ir dalībvalsts, kas piešķirusi ekspluatācijas [darbības] licenci Kopienas gaisa pārvadātājam, vai dalībvalsts, kur ir reģistrēts gaisa kuģu ekspluatanta gaisa kuģis. Trešo valstu gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem, kuri izmanto gaisa kuģi, kas nav reģistrēti Kopienā, “attiecīgā dalībvalsts” ir dalībvalsts, no kuras vai uz kuru tiek veikti lidojumi.

[..]

4. Neierobežojot 8. panta 6. punkta piemērošanu, attiecībā uz Kopienas gaisa pārvadātājiem un attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatantiem, kas izmanto Kopienā reģistrētu gaisa kuģi, apdrošināšanas pierādījumu iesniedzot 2. punktā minētajā dalībvalstī, uzskatāms, ka tas ir derīgs attiecībā uz visām dalībvalstīm.”

Regula (EK) Nr. 847/2004

6 Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Regulas (EK) Nr. 847/2004 attiecībā uz sarunām par gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumiem starp dalībvalstīm un trešām valstīm un šo nolīgumu īstenošanu (OV L 157, 7. lpp.) 2. pantu:

“Ciktāl 1. pantā minētajās sarunās jāiesaista aviopārvadātāji un citas ieinteresētās personas, dalībvalstis attiecas vienādi pret visiem Kopienas aviopārvadātājiem, kam ir uzņēmumi to attiecīgajās teritorijās, uz kurām attiecas Līgums.”

7 Šīs regulas 3. pantā ir noteikts:

“Dalībvalsts neslēdz tādas jaunas vienošanās ar trešo valsti, kas samazina to Kopienas aviopārvadātāju skaitu, ko saskaņā ar spēkā esošām vienošanām var izraudzīt sniegt pakalpojumus starp tās teritoriju un minēto valsti gan attiecībā uz visu gaisa pārvadājumu tirgu starp abām pusēm, gan arī starp noteiktām divām pilsētām.”

8 Minētās regulas 5. pantā ir noteikts:

“Ja dalībvalsts noslēdz nolīgumu vai izdara tādus grozījumus nolīgumā vai tā pielikumos, kas paredz ierobežojumus attiecībā uz tiesībām veikt satiksmi vai attiecībā uz to Kopienas aviopārvadātāju skaitu, kuri ir piemēroti, lai tos izraudzītu izmantot tiesības veikt satiksmi, šī dalībvalsts nodrošina, ka tiesības veikt satiksmi tiek sadalītas starp piemērotiem Kopienas aviopārvadātājiem, pamatojoties uz nediskriminējošu un pārredzamu procedūru.”

Regula (EK) Nr. 1008/2008

9 Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regulas (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 3. lpp.) preambulas 10. apsvērumā ir noteikts:

“Lai pilnībā pabeigtu iekšējā aviācijas tirgus izveidi, būtu jāatceļ joprojām spēkā esošie ierobežojumi, ko savstarpēji piemēro dalībvalstis, piemēram, ierobežojumi attiecībā uz kodu koplietošanu maršrutos uz trešām valstīm vai cenu noteikšanu maršrutos uz trešām valstīm ar nosēšanos citā dalībvalstī (sētās brīvības lidojumi).”

10 Šīs regulas 1. panta 1. punktā noteikts:

“Ar šo regulu reglamentē Kopienas gaisa pārvadātāju licencēšanu, Kopienas gaisa pārvadātāju tiesības veikt gaisa pārvadājumus Kopienā un cenu noteikšanu gaisa pārvadājumiem Kopienā.”

11 Minētās regulas 2. pantā ir precizēts:

“Šajā regulā:

1) “darbības licence” ir atļauja, ko kompetentā licencētāja iestāde piešķirusi uzņēmumam, atļaujot tam sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus, kā noteikts darbības licencē;

[..]

4) “gaisa pārvadājums” ir viens lidojums vai vairāki lidojumi, ko veic, par maksu un/vai par nomas maksu pārvadājot pasažierus, kravu un/vai pastu;

[..]

8) “gaisakuģa ekspluatanta apliecība (AOC)” ir apliecība, ko uzņēmumam izdod, apliecinot, ka pārvadātājam piemīt profesionalitāte un ir struktūra, lai nodrošinātu apliecībā norādīto darbību drošību, kā paredzēts Kopienas vai attiecīgā gadījumā valsts tiesību aktu attiecīgajos noteikumos;

[..]

10) “gaisa pārvadātājs” ir uzņēmums, kam ir derīga darbības licence vai tai līdzvērtīga licence;

11) “kopienas gaisa pārvadātājs” ir gaisa pārvadātājs, kuram ir darbības veikšanai derīga licence, kuru kompetentā licencētāja iestāde izdevusi saskaņā ar II nodaļu;

[..]

13) “gaisa pārvadājums Kopienā” ir gaisa pārvadājums, ko veic Kopienas teritorijā;

14) “satiksmes tiesības” ir tiesības veikt gaisa pārvadājumus starp divām Kopienas lidostām;

[..]

16) “regulāri gaisa pārvadājumi” ir lidojumu sērijas, kam piemīt visas šīs pazīmes:

a) ikviens individuāli var iegādāties sēdvietas un/vai kravas un/vai pasta pārvadājumu kapacitāti katram lidojumam (tieši no attiecīgā gaisa pārvadātāja vai tā pilnvarotajiem pārstāvjiem);

b) tos veic, lai apkalpotu satiksmi starp tām pašām divām vai vairākām lidostām:

— vai nu saskaņā ar publicēto sarakstu,

— vai ar tādu lidojumu regularitāti vai biežumu, ka tie veido atpazīstamas plānveida sērijas;

[..]

26) “galvenā uzņēmējdarbības vieta [galvenais uzņēmums]” ir galvenais birojs vai jebkurš Kopienas gaisa pārvadātāja birojs, kas reģistrēts dalībvalstī, kurā veic Kopienas gaisa pārvadātāja galvenās finanšu darbības un darbības kontroli, tostarp nepārtrauktu lidojumderīguma uzraudzību.”

12 Regulas Nr. 1008/2008 3. panta 1. un 2. punkta redakcija ir šāda:

“1. Nevienam uzņēmumam, kas veic uzņēmējdarbību Kopienā, nav atļauts par atlīdzību un/vai nomas maksu pārvadāt pa gaisu pasažierus, pastu un/vai kravu, kamēr tam nav piešķirta atbilstoša darbības licence.

Uzņēmums, kas atbilst šīs nodaļas prasībām, ir tiesīgs saņemt darbības licenci.

2. Kompetentā licencētāja iestāde nepiešķir darbības licences vai neuztur tās spēkā, ja nav ievērotas šīs nodaļas prasības.”

13 Šīs regulas 4. pantā ir noteikts:

“Dalībvalsts kompetentā licencētāja iestāde piešķir darbības licenci uzņēmumam, ja:

a) tā galvenā uzņēmējdarbības vieta [galvenais uzņēmums] ir dalībvalstī;

b) tam ir derīga gaisakuģa ekspluatanta apliecība (AOC), ko izdevusi tās pašas dalībvalsts valsts iestāde, kuras kompetentā licencētāja iestāde ir atbildīga par Kopienas gaisa pārvadātāja darbības licences izsniegšanu, noraidīšanu, atsaukšanu vai anulēšanu;

[..]

d) tā galvenā darbības joma ir gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšana atsevišķi vai arī kopā ar cita veida komercdarbību, kas saistīta ar gaisakuģiem vai gaisakuģu remontu un ekspluatāciju;

[..]

h) tas atbilst 11. pantā un Regulā [..] Nr. 785/2004 noteiktajām apdrošināšanas prasībām; [..]

[..].”

14 Minētās regulas 15. pants ar nosaukumu “Gaisa pārvadājumu veikšana Kopienā” ir iekļauts tās III nodaļā, kuras nosaukums ir “Piekļuve maršrutiem”. Saskaņā ar šo pantu:

“1. Kopienas gaisa pārvadātājiem ir tiesības Kopienā veikt gaisa pārvadājumus.

2. Kopienas gaisa pārvadātājam nav jāsaņem atļauja vai pilnvarojums no dalībvalstīm, lai tas Kopienā varētu veikt gaisa pārvadājumus. Dalībvalsts nepieprasa Kopienas gaisa pārvadātājiem iesniegt dokumentus vai sniegt informāciju, ko tie jau nodevuši kompetentās licencētājas iestādes rīcībā, ja attiecīgo informāciju var laikus saņemt no kompetentās licencētājas iestādes.

[..]

5. Neatkarīgi no dalībvalstu divpusējo nolīgumu noteikumiem un saskaņā ar Kopienas konkurences noteikumiem, ko piemēro uzņēmumiem, attiecīgā dalībvalsts vai dalībvalstis atļauj Kopienas gaisa pārvadātājiem apvienot gaisa pārvadājumus un ar jebkuru gaisa pārvadātāju slēgt vienošanās par kodu koplietošanu, veicot gaisa pārvadājumus no lidostas, uz vai caur lidostu to teritorijā uz jebkuru vietu vai vietām vai no jebkuras vietas vai vietām trešās valstīs.

Saistībā ar divpusējiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumiem ar attiecīgo trešo valsti dalībvalsts var noteikt ierobežojumus attiecībā uz Kopienas gaisa pārvadātāju un trešās valsts gaisa pārvadātāju kodu koplietošanu, jo īpaši, ja attiecīgā trešā valstī nesniedz līdzīgas komerciālas iespējas Kopienas gaisa pārvadātājiem, kas pakalpojumus sniedz no attiecīgās dalībvalsts. Nosakot šādus ierobežojumus,

dalībvalstis nodrošina to, ka attiecīgie ierobežojumi, kas noteikti saskaņā ar minētajiem nolīgumiem, neierobežo konkurenci, nerada diskrimināciju starp Kopienas gaisa pārvadātājiem un nav stingrāki, kā nepieciešams.”

- 15 Šīs pašas regulas 22. panta ar nosaukumu “Cenu noteikšanas brīvība”, kas iekļauts tās IV nodaļā ar nosaukumu “Cenu noteikšanas noteikumi”, redakcija ir šāda:

“1. Neskarot 16. panta 1. punktu, Kopienas gaisa pārvadātāji un, pamatojoties uz savstarpējības principu, trešo valstu gaisa pārvadātāji brīvi nosaka gaisa pārvadājumu maksas un gaisa pārvadājumu tarifu gaisa pārvadājumiem Kopienā.

2. Neatkarīgi no dalībvalstu divpusējo nolīgumu noteikumiem dalībvalstis nedrīkst pieļaut diskrimināciju, kuras pamatā ir gaisa pārvadātāju valstspiederība [pilsonība] vai identitāte, atļaujot Kopienas gaisa pārvadātājiem noteikt maksas un tarifu attiecībā uz gaisa pārvadājumiem starp to teritoriju un trešām valstīm. Atceļ visus pārējos cenu noteikšanas ierobežojumus, tostarp attiecībā uz tiem maršrutiem uz trešām valstīm, kuri izriet no dalībvalstu divpusējiem nolīgumiem.”

#### *Vācijas tiesības*

- 16 Vācijas Likuma par gaisa satiksmi (*Luftverkehrsgesetz, BGBl. 2007 I, 698. lpp.*; turpmāk tekstā – “*LuftVG*”) 2007. gada 10. maijā publicētajā redakcijā 2. panta 1., 7. un 8. punkts ir formulēti šādi:

“(1) Vācijas gaisakuģiem ir atļauts lidot tikai tad, ja tiem ir attiecīga atļauja (darbības licence) un tie ir reģistrēti, ja tas ir paredzēts regulējumā, Vācijas gaisakuģu reģistrā (gaisakuģu saraksts). Gaisakuģim ir atļauts lidot tad:

1. ja lidaparāta tipa atbilstība ir apstiprināta (tipa apstiprināšana);
2. ja tam ir gaisakuģu tehniskās kontroles noteikumos paredzētais lidojumderīguma sertifikāts;
3. ja gaisakuģa īpašnieks ir noslēdzis civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu [...] un
4. ja gaisakuģis ir aprīkots tādējādi, ka tas nepārsniedz tehniski pieļaujamo trokšņa līmeni.

[..]

(7) Gaisakuģi, kas nav reģistrēti un apstiprināti, var ielidot vai citādi tikt ievesti šī likuma piemērošanas teritorijā tikai pēc atļaujas saņemšanas. Atļauja nav vajadzīga, ja nolīgumā starp izcelsmes valsti un Vācijas Federatīvo Republiku vai abām valstīm saistošā konvencijā ir noteikts citādi.

(8) Atļauju, kas minēta 6. un 7. punktā, var piešķirt vispārīgi vai īpašā gadījumā; tajā var būt paredzēti pienākumi un termiņš. [...]”

- 17 *LuftVG* 58. pantā ir noteikts:

“(1) Vainojams pārkāpumā ir ikviens, kas ar nolūku vai aiz neuzmanības:

[..]

12.a bez 2. panta 7. punktā paredzētās atļaujas ielido ar gaisakuģi vai arī ievēd gaisakuģi citā veidā šī likuma piemērošanas teritorijā;

[..]

(2) Pārkāpums, kas minēts 1. punkta [...] 12.a apakšpunktā, ir sodāms ar naudas sodu līdz EUR 10 000 [...].”

18 2008. gada 10. jūlija Noteikumu par gaisa transporta darbības licencēm (*Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, BGBl.* 2008 I, 1229. lpp.; turpmāk tekstā – “*LuftVZO*”) 94. pantā ir paredzēts:

“[*LuftVG*] 2. panta 7. punktā minēto atļauju ielidot Vācijas Federālās Republikas gaisa telpā [...] izsniedz *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung* [(Transporta, būvniecības un pilsētattīstības ministrija)] vai cita tās iecelta iestāde.”

19 *LuftVZO* 95. panta redakcija ir šāda:

“(1) Atļaujas pieteikumā ir jānorāda šāda informācija:

1. gaisakuģa īpašnieka nosaukums un adrese;
2. gaisakuģa tips, kā arī tā reģistrācijas valsts un reģistrācijas numurs;
3. paredzamās ielidošanas datums un laiks, kā arī tā atpakaļlidojuma vai lidojuma uz citu galamērķi iespējamais brīdis;
4. izlidošanas un ielidošanas lidosta, kā arī vajadzības gadījumā nolaišanās lidostas federālajā teritorijā;
5. pasažieru skaits, kā arī kravas veids un daudzums, lidojuma mērķis, it īpaši noteiktas grupas pārvadāšanas gadījumā, un vieta, kurā šī grupa sākotnēji tika izveidota;
6. čarterreisa gadījumā pārvadātāja nosaukums, adrese un operatora meitasuzņēmums.

Iestāde, kas izsniedz atļauju, var pieprasīt arī citas norādes. *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung* vai jebkura cita tās ieceltā iestāde ar vispārējiem administratīviem noteikumiem paredz precīzu atļaujas pieprasīšanas procedūru.

(2) Izņemot 3. punktā minēto gadījumu, lūgums izsniegt atļauju neregulāriem lidojumiem ar nosēšanos komerciālos nolūkos (privāti lidojumi pēc pasūtījuma) ir jāiesniedz [atļauju] izsniedzošajā iestādē vēlākais divas pilnas darba dienas pirms paredzētā lidojuma uzsākšanas un vairāk nekā četrus lidojumu sērijas gadījumā – jāpiesaka vismaz četras nedēļas pirms paredzēto lidojumu uzsākšanas. Aprēķinot termiņu, sestdienu neuzskata par darba dienu.

[...]”

### **Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi**

20 *International Jet Management GmbH* ir aviosabiedrība, kuras juridiskā adrese ir Austrijā. Tā veic neregulārus privātus lidojumus, proti, komerclidojumus pēc vajadzības (čarterreisi). Tā piedāvā ne tikai gaisa transporta pakalpojumus Eiropas Savienībā, bet izmanto savu floti arī, kā tas ir pamatlietas gadījumā, lidojumiem no trešajām valstīm uz Savienību.

21 Ar strīdu pamatlietā saistīto faktu rašanās brīdī *International Jet Management* bija Austrijas Transporta ministrijas atbilstoši Regulai Nr. 1008/2008 izsniegta darbības licence. Turklāt tai bija AOC, ko tai bija izsniegusi *Austro Control GmbH*, sabiedrība, kura veic valsts pārvaldes uzdevumus un kuras daļas pieder Austrijas Republikai.



- 22 *International Jet Management* laika posmā no 2008. gada 9. decembra līdz 2009. gada 15. martam bija veikusi privātus lidojumus ar galamērķi Vācijā sešas reizes no Maskavas un vienu reizi no Ankāras.
- 23 *International Jet Management* nebija atļaujas ielidot Vācijas gaisa telpā, kas paredzēta *LuftVG* 2. panta 7. punktā kopsakarā ar *LuftVZO* 94. un nākamajiem pantiem, nevienam no minētajiem lidojumiem. Trīs gadījumos *Luftfahrtbundesamt* (Gaisa satiksmes federālais birojs) tai bija atteicis atļauju ielidot Vācijas gaisa telpā ar pamatojumu, ka tā nav iesniegusi “nepieejamības deklarāciju”, proti, deklarāciju par to, ka gaisa pārvadātāji, kam ir Vācijā izsniegta darbības licence, vai nu nebija gatavi veikt attiecīgo lidojumu, vai arī nespēja to veikt. Pārējos gadījumos laikā, kad lidojumi tika veikti, *Luftfahrtbundesamt* vēl nebija pieņēmis lēmumu par lūgumiem sniegt atļauju.
- 24 Pēc šo lidojumu veikšanas *Amtsgericht Braunschweig* [Braunšveigas tiesa] (Vācija) ar 2011. gada 24. maija spriedumu piesprieda *International Jet Management* vairākus naudas sodus par spēkā esošā tiesiskā regulējuma pārkāpumiem.
- 25 *International Jet Management* cēla prasību iesniedzējtiesā par šī sprieduma atcelšanu. Prasības pamatojumā tā vispirms norādīja, ka Regulā Nr. 1008/2008 tai tiek dotas tiesības brīvi pārvietoties Eiropas gaisa telpā bez pienākuma iepriekš iegūt šādam mērķim paredzētu atļauju, ko izsniedz attiecīgās dalībvalstis. Saskaņā ar regulas mērķi tirgus esot brīvs dalībvalstīs reģistrētām aviosabiedrībām, kas vēlas veikt gaisa pārvadājumus.
- 26 Turklāt LESD 18. pantā noteiktais vispārējais diskriminācijas aizliegums katrā ziņā liegtu piemērot tādus naudas sodus, kādi tika noteikti *International Jet Management*. Fakts, ka tiek pieprasīta atļaujas saņemšana, lai ielidotu Vācijas gaisa telpā gaisa pārvadājumu no trešās valsts veikšanas nolūkā, esot diskriminējošs, ņemot vērā, ka faktiski *Luftfahrtbundesamt* pārbaudītu ziņas, ko jau ir pārbaudījušas Austrijas iestādes, kas būtu pretrunā šīs LESD normas interpretācijai, ko Tiesa ir sniegusi savā 2011. gada 25. janvāra spriedumā lietā *C-382/08 Neukirchinger* (Krājums, I-139. lpp.).
- 27 Visbeidzot *International Jet Management* pakārtoti norāda uz valsts tiesiskā regulējuma pamatlieta nesaderību ar LESD 56. pantā garantēto pakalpojumu sniegšanas brīvību.
- 28 Prokurors turpretim lūdz noraidīt *International Jet Management* celto prasību. Viņš norāda, ka norma, ar ko ir noteikts pienākums iegūt *LuftVG* 2. panta 7. punktā paredzēto atļauju, ir valsts ekonomikas aizsardzības pasākums, ko Vācijas Federālā Republika esot paredzējusi pamatoti, jo, pirmkārt, Regula Nr. 1008/2008 esot piemērojama tikai Kopienas iekšējiem lidojumiem, otrkārt, LESD 56. pantā garantētā pakalpojumu sniegšanas brīvība neattiecoties uz gaisa pārvadājumiem un, treškārt, LESD 18. pantā noteiktā diskriminācijas aizlieguma piemērošanas joma turklāt neattiecas uz šo gadījumu.
- 29 Prokurora ieskatā ir pamatoti, ka dalībvalstis rada izdevīgāku situāciju saviem valsts uzņēmumiem saistībā ar to tiesiskajā regulējumā paredzēto uzdevumu veikšanu. Citās dalībvalstīs reģistrētām aviosabiedrībām līdz ar to būtu iepriekš jāvēršas Vācijas sabiedrībās, lai noskaidrotu, ka neviena no tām nav gatava veikt attiecīgo lidojumu līdzvērtīgos apstākļos. Šī prakse esot attaisnojama ar vajadzību novērst jebkādas konkurences traucējumus, ņemot vērā, ka citas dalībvalstis arī aizsargā savas valsts sabiedrības attiecībās ar trešajām valstīm.
- 30 Turklāt prasības saņemt atļauju ielidot Vācijas gaisa teritorijā mērķis esot ne tikai valsts ekonomikas aizsardzība, bet tā atbilstot arī drošības prasībām. Faktiski iestāde, kas piešķir atļauju, no citās dalībvalstīs reģistrētām sabiedrībām pieprasot ne tikai nepieejamības deklarāciju, bet arī apdrošināšanas apliecinājumu un dalībvalsts, kurā tās reģistrētas, izsniegtu AOC. Kaut arī prokurors atzīst, ka licencētāja iestāde nepārbauda nevienu tādu apstākli, kas nav jāpārbauda dalībvalstij, kurā ir reģistrēta aviosabiedrība, viņš norāda, ka praksē dalībvalstis regulāri nepildot savu uzraudzības pienākumu. Līdz ar to papildu pārbaudes, ko Vācijas Federatīvā Republika var veikt attiecībā uz citā dalībvalstī reģistrētām aviosabiedrībām, ja tas ir saistībā ar lidojumiem no vai uz trešajām valstīm, esot attaisnotas.



- 31 Visbeidzot prokurors uzsver, ka spriedums iepriekš minētajā lietā *Neukirchinger* neesot atbilstošs šajā lietā, jo tajā tika aplūkoti Kopienas iekšējie gaisa pārvadājumi. Fakti, kas bija pamatā šim spriedumam, būtiski atšķiroties no šajā lietā esošajiem, jo šajā lietā aplūkoto lidojumu gadījumā lidmašīnas izlidoja no trešās valsts.
- 32 Iesniedzējtiesai ir šaubas jautājumā par to, kā jāinterpretē LESD 18. pants, kā arī par tā piemērojamību strīdā, kas tai ir jāizskata.
- 33 Šādos apstākļos *Oberlandesgericht Braunschweig* [Federālās zemes Augstākā tiesa Braunšveigā] nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:
- “1) Vai LESD 18. pants [..] ir piemērojams, ja dalībvalsts (Vācijas Federatīvā Republika) pieprasa, lai aviosabiedrības, kurai ir citā dalībvalstī (Austrijas Republikā) Regulas Nr. 1008/2008 [..] 3. un 8. panta izpratnē izsniegta derīga darbības licence, rīcībā būtu ielidošanas atļauja privātiem lidojumiem (neregulāriem komercilidojumiem) no trešajām valstīm ar galamērķi tās teritorijā?
- 2) Ja uz pirmo jautājumu tiek atbildēts apstiprinoši, vai LESD 18. pantam [..] nav neatbilstoša jau pati atļaujas ielidošanai gaisa telpā pieprasīšana, ja šīs atļaujas, par kuras nesaņemšanu draud naudas sods, saņemšana tiek pieprasīta lidojumu no trešajām valstīm veikšanai aviosabiedrībām, kam ir citā dalībvalstī saņemta darbības licence, bet ne tām aviosabiedrībām, kam ir Vācijas Federatīvajā Republikā saņemta darbības licence?
- 3) Vai tad, ja LESD 18. pants [..] ir piemērojams pirmajā jautājumā norādītajā gadījumā, taču pati atļaujas ielidošanai gaisa telpā pieprasīšana nav diskriminējoša (otrais jautājums), Vācijas Federatīvā Republika, nepārkāpjot diskriminācijas aizliegumu, var ielidošanas atļaujas, par kuras nesaņemšanu draud naudas sods, piešķiršanu lidojumiem no trešajām valstīm pakārtot nosacījumam, ka citas dalībvalsts aviosabiedrība pierāda iestādei, kas izsniedz atļaujas, ka sabiedrības, kam ir Vācijas Federatīvās Republikas darbības licence, nespēj veikt šos lidojumus (nepieejamības deklarācija)?”

## Par prejudiciālajiem jautājumiem

### *Par pirmo jautājumu*

- 34 Ar savu pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā vai LESD 18. pants, kas ir veltīts vispārējam nediskriminācijas pilsonības dēļ principam, ir piemērojams tādā situācijā, kāda tā ir pamatlīdētā, kurā viena dalībvalsts gaisa pārvadātājam, kam ir otras dalībvalsts izsniegta darbības licence, pieprasa saņemt atļauju ielidošanai pirmās dalībvalsts gaisa telpā privātu neregulāru lidojumu veikšanai no trešās valsts uz šo pirmo dalībvalsti, lai gan šādas atļaujas saņemšana netiek pieprasīta gaisa pārvadātājiem, kam ir minētās pirmās dalībvalsts izsniegta darbības licence.
- 35 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka LESD 18. pantā ir noteikts, ka, piemērojot Līgumus un neskarot tajos paredzētos īpašos noteikumus, ir aizliegta jebkāda diskriminācija pilsonības dēļ.
- 36 Saskaņā ar LESD 58. panta 1. punktu pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā reglamentē noteikumi, kas izklāstīti sadaļā par transportu, proti, LESD VI sadaļā. Tātad primārajās tiesībās pakalpojumu sniegšanas brīvība transporta jomā ir pakļauta īpašam juridiskajam režīmam.
- 37 Ir jākonstatē, ka gaisa transports tāpat kā jūras transports LESD tiek nošķirti no citiem transporta veidiem.

- 38 Saskaņā ar LESD 100. panta 1. un 2. punktu, ciktāl Savienības likumdevējs nav lēmis citādi, gaisa transportam nav piemērojami minētā līguma VI sadaļas noteikumi. Tādējādi, kā savu secinājumu 30. punktā to ir norādījis ģenerāladvokāts, līdz ar to gaisa transporta pakalpojumu liberalizācijas pasākumus var piemērot, tikai pamatojoties uz LESD 100. panta 2. punktu.
- 39 Šajā gadījumā, ja tas ir tā, ka Savienības likumdevējs šajā stadijā nav veicis saskaņā ar tam LESD 4. panta 2. punkta g) apakšpunktā uzticēto kopīgo kompetenci transporta nozarē pasākumus, pamatojoties uz LESD 100. panta 2. punktu, attiecībā uz gaisa transporta pakalpojumu liberalizāciju lidojumiem starp dalībvalstīm un trešajām valstīm, LESD 18. pants ir piemērojams attiecībā uz šādiem pakalpojumiem, taču ar nosacījumu, ka tie ietilpst Līgumu piemērošanas jomā šī pēdējā minētā panta izpratnē (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Neukirchinger*, 21. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 40 Līdz ar to ir jānoskaidro, vai – tādā situācijā kā pamatlietā attiecībā uz gaisa pārvadātāju, kura juridiskā adrese ir dalībvalstī un kuram ir šis dalībvalsts iestāžu atbilstoši Regulai Nr. 1008/2008 izsniegta darbības licence, un kurš, lai sniegtu gaisa pārvadājumu pakalpojumus ar lidojuma mērķi citā dalībvalstī, saskaņā ar šis dalībvalsts tiesisko regulējumu ir pakļauts iepriekšējās atļaujas saņemšanas prasībai, – apstākļi, ka attiecīgie pakalpojumi tiek sniegti, izlidojot no trešās valsts, izslēdz LESD 18. panta piemērošanu.
- 41 Šajā ziņā Regulā Nr. 1008/2008, kā tas izriet no tās 1. panta, tiek reglamentētas ne tikai “Kopienas gaisa pārvadātāju” tiesības veikt “gaisa pārvadājumus Kopienā”, bet arī minēto gaisa pārvadātāju licences, kas ir šīs regulas II nodaļas priekšmets.
- 42 No minētās regulas 3. panta 1. punkta pirmās daļas izriet, ka nevienam uzņēmumam, kas ir reģistrēts Kopienā, nav atļauts par atlīdzību un/vai nomas maksu veikt pasažieru, pasta un/vai kravas gaisa pārvadājumus, kamēr tam nav piešķirta atbilstoša darbības licence. Tomēr Regulā Nr. 1008/2008 no šī noteikuma piemērošanas netiek izslēgti Savienībā reģistrēti gaisa pārvadātāji, kas veic pasažieru gaisa pārvadājumus no trešajām valstīm uz dalībvalstīm.
- 43 Atbilstoši šīs regulas 3. panta 1. punkta otrajai daļai ir paredzēts, ka visi uzņēmumi, kas atbilst tās II nodaļā noteiktajām prasībām, ir tiesīgi saņemt darbības licenci.
- 44 Ir jānorāda, ka starp minētās regulas 4. pantā paredzētajiem nosacījumiem, lai dalībvalsts kompetentā iestāde piešķirtu uzņēmumam darbības licenci, tostarp ir arī nosacījums, saskaņā ar kuru šī uzņēmuma “galvenā uzņēmējdarbības vieta” ir minētajā dalībvalstī un tā galvenā darbības joma ir “gaisa pārvadājumu” pakalpojumu sniegšana atsevišķi vai arī kopā ar cita veida komercdarbību, kas saistīta ar gaisakuģiem vai gaisakuģu remontu un ekspluatāciju.
- 45 Jēdzienu “galvenā uzņēmējdarbības vieta [galvenais uzņēmums]” un “gaisa pārvadājums” definīcijas ir sniegtas Regulas Nr. 1008/2008 2. pantā. Saskaņā ar šī panta 26) punktu galvenā uzņēmējdarbības vieta “ir galvenais birojs vai jebkurš Kopienas gaisa pārvadātāja birojs, kas reģistrēts dalībvalstī, kurā veic Kopienas gaisa pārvadātāja galvenās finanšu darbības un darbības kontroli, tostarp nepārtrauktu lidojumderīguma uzraudzību”. Šīs Regulas 2. panta 4. punktā savukārt “gaisa pārvadājums” ir definēts kā “viens lidojums vai vairāki lidojumi, ko veic, par maksu un/vai par nomas maksu pārvadājot pasažierus, kravu un/vai pastu”.
- 46 Kā savu secinājumu 47. punktā ir uzsvēris ģenerāladvokāts, šajā pēdējā minētajā jēdzienā tādējādi ir ietverti ne tikai lidojumi, kas veikti Savienības iekšienē, bet arī lidojumi maršrutos starp trešo valsti un dalībvalsti. Šajā ziņā būtiski ir konstatēt, ka Regulā Nr. 1008/2008 tiek nošķirti jēdzieni “gaisa pārvadājums” un “gaisa pārvadājums Kopienā”, no kuriem pēdējais saskaņā ar šīs regulas 2. panta 13. punktu attiecas uz gaisa pārvadājumiem, kas sniegti Savienības teritorijā.

- 47 No šīm dažādajām normām izriet, ka gaisa pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšanai, tajā skaitā tādu, kas notiek maršrutā starp dalībvalsti un trešo valsti tādām gaisa pārvadātājam kā *International Jet Management*, kura galvenais uzņēmums atrodas dalībvalstī, ir jābūt atbilstoši Regulas Nr. 1008/2008 II nodaļas normām šīs dalībvalsts kompetentās iestādes izsniegtai darbības licencei.
- 48 Šāda darbības licence, kuras izsniegšanas nosacījumi ir tikuši saskaņoti, pieņemot Regulu Nr. 1008/2008, garantē, ka šīs gaisa pārvadātājs to ir saņēmis, ievērojot kopīgas normas, it īpaši drošības normas, un līdz ar to citu dalībvalstu iestādēm tā ir jāatzīst par saistošu.
- 49 Šādā kontekstā no iesniedzējtiesas lēmuma izriet, ka saskaņā ar *LuftVZO* 95. panta 1. punktā minētajiem vispārējiem administratīvajiem noteikumiem iestāde, kas izsniedz atļauju ielidot Vācijas gaisa telpā, pirms šīs atļaujas piešķiršanas gaisa pārvadātājam, kam ir citas dalībvalsts kompetentās iestādes izsniegta darbības licence, pārbauda dažādus elementus, kuru pārbaudi atbilstoši Regulas Nr. 1008/2008 normām ir jāveic šai pēdējai minētajai iestādei.
- 50 Turklāt Regulas Nr. 1008/2008 preambulas 10. apsvērumā ir noteikts, ka, lai pilnībā pabeigtu iekšējā aviācijas tirgus izveidi, būtu jāatceļ joprojām spēkā esošie ierobežojumi, ko savstarpēji piemēro dalībvalstis, piemēram, ierobežojumi attiecībā uz kodu koplietošanu maršrutos uz trešajām valstīm vai cenu noteikšanu maršrutos uz trešajām valstīm ar nosēšanos citā dalībvalstī. Kā tiesas sēdes laikā uzsvēra Eiropas Komisija, no tā izriet, ka, ja šīs regulas mērķis ir pilnībā pabeigt iekšējā aviācijas tirgus izveidi, Savienības likumdevējs ir uzskatījis, ka šī mērķa īstenošanai šķēršļus varēja radīt ierobežojumi, ko piemēro ar trešajām valstīm savienojošiem gaisa maršrutiem. Turklāt norādīdams uz šādiem ierobežojumiem Regulas Nr. 1008/2008 15. panta 5. punkta otrajā daļā un 22. panta 2. punktā, Savienības likumdevējs šo norādi ir apvienojis ar šajās abās normās esošo nepārprotamo norādi uz dalībvalstu pienākumu ievērot vispārējo nediskriminācijas pilsonības dēļ principu attiecībā uz Kopienų gaisa pārvadātājiem.
- 51 Turklāt, kā norādīja arī Somijas valdība savos Tiesā iesniegtajos apsvērumos, arī citi Savienības atvasināto tiesību akti, kas attiecas uz gaisa transporta nozari, varētu būt piemērojami gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kas tiek veikti maršrutā starp trešo valsti un dalībvalsti un ko veic gaisa pārvadātājs, kam ir citas dalībvalsts izsniegta darbības licence.
- 52 Tā tostarp tas ir Regulas Nr. 261/2004. gadījumā, kā tas izriet no tās 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta, un Regulas Nr. 785/2004. gadījumā, kā tas izriet no tās 2. panta 1. punkta. Tā ir arī Regulas Nr. 847/2004, ar ko tiek ieviesta sadarbība starp dalībvalstīm un attiecībā uz sarunām par gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumiem starp dalībvalstīm un trešām valstīm, ja minēto nolīgumu priekšmets ietilpst Savienības kompetencē, gadījumā. Turklāt starp Savienību un dalībvalstīm, no vienas puses, un trešajām valstīm, no otras puses, tika noslēgti vairāki nolīgumi, kas attiecas uz gaisa pārvadājumiem, tā sauktie “vertikālie” nolīgumi, kas ļauj visiem Savienības gaisa pārvadātājiem sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus maršrutā starp dalībvalstu kopumu un attiecīgo trešo dalībvalsti (skat. it īpaši Nolīgumu 2007/339/EK un Nolīgumu 2010/417/EK, kas noslēgti ar Amerikas Savienotajām Valstīm un Kanādu, kuru parakstīšana un pagaidu piemērošana tika apstiprināta attiecīgi 2007. gada 25. aprīlī (OV L 134, 1. lpp.) un 2009. gada 30. novembrī (OV 2010, L 207., 30. lpp.)).
- 53 No šī sprieduma 41.–52. punktā ietvertajiem apsvērumiem izriet, ka gaisa pārvadājumu pakalpojumi, kas tiek veikti maršrutā starp trešo valsti un dalībvalsti un ko veic gaisa pārvadātājs, kam ir citas dalībvalsts izsniegta darbības licence, ir atvasināto tiesību regulējuma priekšmets un ka tādā situācijā, kāda ir šī sprieduma 40. punktā aprakstītā, apstākļi, ka attiecīgie gaisa pārvadātāju pakalpojumi tiek sniegti, izlidojot no trešās valsts, neizslēdz šo situāciju no līgumu piemērošanas jomas LESD 18. panta izpratnē.
- 54 No tā izriet, ka šī norma ir piemērojama tādā situācijā kā pamatlietā.

- 55 Vācijas un Francijas valdība tomēr būtībā apgalvo, ka LESD 18. panta piemērošana tādos lietās apstākļos, kādi ir pamatlietā, neitralizētu LESD 58. panta 1. punkta lietderīgo iedarbību. Saistībā ar to Francijas valdība uzsver, ka, ja dalībvalstij būtu pienākums gaisa pārvadātāju pakalpojumu veikšanas jomā maršrutā starp tās teritoriju un trešo valsti nodrošināt vienādu attieksmi pret tās teritorijā reģistrētiem gaisa pārvadātājiem, no vienas puses, un pret gaisa pārvadātājiem, kas ir reģistrēti vienas vai vairāku citu dalībvalstu teritorijā un kam nav uzņēmumu tās teritorijā, no otras puses, tas nozīmētu LESD 56. pantā paredzēto pakalpojumu sniegšanas brīvības paplašināšanu, to attiecinot uz šiem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem.
- 56 Šādiem argumentiem nevar piekrist.
- 57 No Tiesas pastāvīgās judikatūras izriet, ka LESD 56. pantā ir paredzēta ne tikai jebkādas diskriminācijas novēršana attiecībā pret pakalpojumu sniedzēju tā pilsonības dēļ vai tādēļ, ka tas ir reģistrēts citā dalībvalstī, nevis dalībvalstī, kurā pakalpojums ir sniedzams, bet arī jebkāda ierobežojuma, kaut arī tas ir vienādi piemērojams gan vietējiem, gan citu dalībvalstu pakalpojumu sniedzējiem, atcelšana, ja šis ierobežojums aizliedz, apgrūtina vai padara mazāk pievilcīgus tā pakalpojumu sniedzēja pakalpojumus, kurš ir reģistrēts citā dalībvalstī, kurā tas likumīgi sniedz līdzīgus pakalpojumus (2013. gada 12. septembra spriedums lietā C-475/11 *Konstantinides*, 44. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 58 Tādējādi šīs LESD normas piemērošanas joma pārsniedz LESD 18. pantā paredzēto diskriminācijas aizliegumu.
- 59 Līdz ar to, ja dalībvalstīm saskaņā ar LESD 58. panta 1. punktu ir tiesības paredzēt atsevišķus ierobežojumus gaisa transporta pakalpojumu sniegšanai maršrutos starp trešajām valstīm un Savienību, ciktāl, kā tas tika norādīts šī sprieduma 39. punktā, Savienības likumdevējs nav izmantojis LESD 100. panta 2. punktā tam paredzētās tiesības liberalizēt šāda veida pakalpojumus, minētās valstis tomēr paliek pakļautas LESD 18. pantā paredzētajam vispārējam nediskriminācijas pilsonības dēļ principam.
- 60 Turklāt šķiet, ka nedz 1989. gada 13. decembra spriedums lietā C-49/89 *Corsica Ferries* (Francija), *Recueil*, 4441. lpp., nedz 1991. gada 7. novembra spriedums lietā C-17/90 *Pinaud Wieger*, *Recueil*, I-5253. lpp., uz kuriem atsaucās Vācijas un Francijas valdības un kuri attiecas uz situācijām, kurās Eiropas Savienības Padome vēl nebija pieņēmusi tiesisko regulējumu, ar ko ievieš pakalpojumu sniegšanas brīvību jomās, kas saistītas ar jūras un ceļu transporta pakalpojumiem, nerada šaubas par LESD 18. panta piemērojamību tādā situācijā, kāda ir pamatlietā.
- 61 Tiesa nav analizējusi attiecīgo tiesisko regulējumu, ņemot vērā EEK līguma 7. pantu, tagad – LESD 18. pants, bet gan ņemot vērā EEK līguma pantus, kas attiecas uz pakalpojumu sniegšanas brīvību, tādā spēkā esošo tiesību aktu kontekstā, kas atšķiras no šī sprieduma 41.–52. pantā izklāstītā.
- 62 Ņemot vērā iepriekš minēto apsvērumu kopumu, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka LESD 18. pants, kas ir veltīts vispārējam nediskriminācijas pilsonības dēļ principam, ir piemērojams tādā situācijā, kāda tā ir pamatlietā, kurā pirmā dalībvalsts gaisa pārvadātājam, kam ir otras dalībvalsts izsniegta darbības licence, pieprasa saņemt atļauju ielidošanai pirmās dalībvalsts gaisa telpā privātu neregulāru lidojumu veikšanai no trešās valsts uz šo pirmo dalībvalsti, lai gan šādas atļaujas saņemšana netiek pieprasīta no gaisa pārvadātājiem, kam ir minētās pirmās dalībvalsts izsniegta darbības licence.

#### *Par otro un trešo jautājumu*

- 63 Ar savu otro un trešo jautājumu, kurus ir jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai LESD 18. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tas liedz tādu pirmās dalībvalsts tiesisko regulējumu, kurā, paredzot naudas sodu par tās neievērošanu, ir paredzēta prasība gaisa pārvadātājam, kam ir otras dalībvalsts izsniegta darbības licence, saņemt atļauju ielidošanai pirmās dalībvalsts gaisa telpā, lai



veiktu privātus neregulārus lidojumus no trešās valsts uz šo pirmo dalībvalsti, lai gan šādas atļaujas saņemšana netiek prasīta gaisa pārvadātājiem, kuriem ir minētās pirmās dalībvalsts izsniegta darbības licence, un ar ko šīs atļaujas piešķiršana tiek pakārtota nosacījumam par deklarācijas iesniegšanu, ar ko tiek apliecināts, ka gaisa pārvadātāji, kuriem ir šīs pirmās dalībvalsts izsniegta darbības licence, vai nu nav gatavi veikt šos lidojumus, vai arī nespēj tos veikt.

- 64 Šajā ziņā pastāvīgajā judikatūrā ir noteikts, ka noteikumi par vienlīdzīgu attieksmi pret pilsoņiem un nepilsoņiem aizliedz ne vien atklātu diskrimināciju pilsonības dēļ vai, kas attiecas uz sabiedrībām, juridiskās adreses dēļ, bet arī jebkādu slēptu diskrimināciju, kas, piemērojot citus atšķirības kritērijus, faktiski izraisa to pašu rezultātu (2009. gada 27. oktobra spriedums lietā C-115/08 *ČEZ*, Krājums, I-10265. lpp., 92. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 65 Tāds pirmās dalībvalsts tiesiskais regulējums, kāds ir pamatlietā un kurā tiek prasīts, lai gaisa pārvadātājs, kuram ir otras dalībvalsts izsniegta darbības licence, saņemtu atļauju ielidošanai pirmās dalībvalsts gaisa telpā, lai gan šādas atļaujas saņemšana netiek prasīta no gaisa pārvadātājiem, kuriem ir pirmās dalībvalsts izsniegta darbības licence, ievieš nošķiršanas kritēriju, kam faktiski ir tādas pašas sekas kā pilsonības kritērijam.
- 66 Faktiski, ciktāl atbilstoši Regulas Nr. 1008/2008 4. panta a) punktam darbības licenci izsniedz dalībvalsts, kurā atrodas gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta [galvenais uzņēmums] šīs pašas regulas 2. panta 26. punkta izpratnē, kompetentā iestāde, šāds tiesiskais regulējums praksē rada mazāk labvēlīgu situāciju tikai gaisa pārvadātājiem, kuru juridiskā adrese ir citā dalībvalstī.
- 67 Tāpat vēl jo vairāk tā tas ir tāda pirmās dalībvalsts tiesiskā regulējuma dēļ, kāds tas ir pamatlietā, kurā ir noteikts, ka tikai gaisa pārvadātājiem, kam ir otras dalībvalsts izsniegta darbības licence, lai saņemtu atļauju ielidot tās gaisa telpā lidojumiem no trešajām valstīm, ir jāiesniedz nepieejamības deklarācija, ar ko tiek apliecināts, ka gaisa pārvadātāji, kuriem ir pirmās dalībvalsts izsniegta darbības licence, vai nu nav gatavi veikt šos lidojumus, vai arī nespēj tos veikt.
- 68 Šāda atšķirīga attieksme ir attaisnojama tikai tad, ja tā ir pamatota ar objektīviem apsvērumiem, kas nav atkarīgi no attiecīgo personu pilsonības un kas ir samērīgi ar valsts tiesībās leģitīmi izvirzīto mērķi (2005. gada 15. marta spriedums lietā C-209/03 *Bidar*, Krājums, I-2119. lpp., 54. punkts, un iepriekš minētais spriedums lietā *Neukirchinger*, 35. punkts).
- 69 No iesniedzējtiesas nolēmuma izriet, ka prokurors uzskata, ka atļaujas ielidošanai Vācijas gaisa telpā prasība pamatlietā atbilst valsts ekonomikas aizsardzības un drošības obligātajām prasībām.
- 70 Attiecībā uz valsts ekonomikas aizsardzību ir jākonstatē, ka runa ir par vienīgi ekonomiska rakstura mērķi, ar ko nevar attaisnot tādu atšķirīgu attieksmi, kāda ir aplūkota pamatlietā (skat. pēc analogijas attiecībā uz pamatbrīvību ierobežojumu attaisnošanu 1997. gada 5. jūnija spriedumu lietā C-398/95 *SETTG*, *Recueil*, I-3091. lpp. 23. punkts, un 2011. gada spriedumu lietā C-20/09 Komisija/Portugāle, Krājums, I-3091. lpp., 65. punkts).
- 71 Attiecībā uz mērķi, kas ir drošība, pat ja nenoliedzami tas ir likumīgs mērķis, tomēr pamatlietas kontekstā atsaukšanās uz to nav pamatota.
- 72 No iesniedzējtiesas nolēmuma izriet, ka atļaujas ielidot Vācijas gaisa telpā izsniegšana tostarp ir pakārtota ne tikai nepieejamības deklarācijas, bet arī civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas apliecinājuma un AOC iesniegšanai. Iesniedzējtiesa precīzē, ka apstākļi, kas ir iekļauti šajos dokumentos, ir apstākļi, kas Austrijas Republikai, kura izdeva *International Jet Management* darbības licenci, jau bija jāpārbauda.

- 73 Šajā ziņā ir jākonstatē, ka viens no nosacījumiem, lai dalībvalsts kompetentā iestāde atbilstoši Regulas Nr. 1008/2008 4. panta h) punktam piešķirtu uzņēmumam darbības licenci, ir nosacījums, ka šis uzņēmums ievēro šīs regulas 11. pantā un Regulā Nr. 785/2004 attiecībā uz apdrošināšanas jomu paredzētās prasības. Tāpat saskaņā ar Regulas Nr. 1008/2008 4. panta b) punktu un 6. panta 1. punktu šāda iestāde var izsniegt darbības licenci tikai, ja uzņēmumam, kas to lūdz, ir derīga AOC. Saskaņā ar šīs regulas 2. panta 8. punktā esošo AOC definīciju tā apliecina, ka pārvadātājam piemīt profesionalitāte un ir struktūra, lai nodrošinātu AOC norādīto darbību drošību, kā paredzēts Kopienas vai attiecīgā gadījumā valsts tiesību aktu attiecīgajos noteikumos.
- 74 Tādējādi tas, ka Vācijas Federatīvās Republikas prasa tādām gaisa pārvadātājam kā *International Jet Management*, kam ir citas dalībvalsts izsniegta darbības licence, saņemt atļauju ielidot tās gaisa telpā kā pamatlietā, nav samērīgi ar leģitīmo mērķi. Drošības nodrošināšanas mērķis, uz ko atsaucas prokurors, jau tika ievērots, Austrijas kompetentajai iestādei izsniedzot *International Jet Management* darbības licenci (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Neukirchinger*, 42. punkts).
- 75 Turklāt ir jānorāda, ka Vācijas valdība tiesas sēdē norādīja, ka no gaisa pārvadātājiem, kam ir citas dalībvalsts izsniegta darbības licence un kas, veicot lidojumus no trešajām valstīm uz galamērķi Vācijas teritorijā, pa ceļam veic nosēšanos šīs citas dalībvalsts teritorijā, netiekot prasīts saņemt atļauju ielidot Vācijas gaisa telpā. Vācijas valdība nav precizējusi, kādu iemeslu dēļ šādā gadījumā minētās ar drošību saistītās intereses varētu ignorēt, katrā ziņā nešķiet, ka pamatlietā aplūkotais regulējums būtu attaisnojams ar šādām interesēm.
- 76 No iepriekš minētā izriet, ka tāds tiesiskais regulējums kā pamatlietā ir diskriminācija pilsonības dēļ, ko pastiprina tas, ka šāda regulējuma neievērošanas gadījumā tiek piemērots naudas sods (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Neukirchinger*, 43. punkts).
- 77 Līdz ar to uz otro un trešo jautājumu ir jāatbild, ka LESD 18. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tas liedz tādu pirmās dalībvalsts tiesisko regulējumu, kurā, paredzot naudas sodu par tā neievērošanu, ir noteikta prasība gaisa pārvadātājam, kam ir otras dalībvalsts izsniegta darbības licence, saņemt atļauju ielidošanai pirmās dalībvalsts gaisa telpā, lai veiktu privātus neregulārus lidojumus no trešās valsts uz šo pirmo dalībvalsti, lai gan šādas atļaujas saņemšana netiek prasīta no gaisa pārvadātājiem, kuriem ir minētās pirmās dalībvalsts izsniegta darbības licence, un ar kuru šīs atļaujas piešķiršana tiek pakārtota nosacījumam par deklarācijas iesniegšanu, ar ko tiek apliecināts, ka gaisa pārvadātāji, kuriem ir šīs pirmās dalībvalsts izsniegta darbības licence, vai nu nav gatavi veikt šos lidojumus, vai arī nespēj tos veikt.

### Par tiesāšanās izdevumiem

- 78 Attiecībā uz pamatlīetas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēti lietas dalībnieku tiesāšanās izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (virspalāta) nospriež:

- 1) **LESD 18. pants, kas ir veltīts vispārējam nediskriminācijas pilsonības dēļ principam, ir piemērojams tādā situācijā, kāda tā ir pamatlietā, kurā pirmā dalībvalsts gaisa pārvadātājam, kam ir otras dalībvalsts izsniegta darbības licence, pieprasa saņemt atļauju ielidošanai pirmās dalībvalsts gaisa telpā privātu neregulāru lidojumu veikšanai no trešās valsts uz šo pirmo dalībvalsti, lai gan šādas atļaujas iegūšana netiek pieprasīta no gaisa pārvadātājiem, kam ir minētās pirmās dalībvalsts izsniegta darbības licence;**



- 2) **LESD 18. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tas liedz tādu pirmās dalībvalsts tiesisko regulējumu, kurā, paredzot naudas sodu par tā neievērošanu, ir noteikta prasība gaisa pārvadātājam, kam ir otras dalībvalsts izsniegta darbības licence, saņemt atļauju ielidošanai pirmās dalībvalsts gaisa telpā, lai veiktu privātus neregulārus lidojumus no trešās valsts uz šo pirmo dalībvalsti, lai gan šādas atļaujas saņemšana netiek prasīta no gaisa pārvadātājiem, kuriem ir minētās pirmās dalībvalsts izsniegta darbības licence, un ar kuru šīs atļaujas piešķiršana tiek pakārtota nosacījumam par deklarācijas iesniegšanu, ar ko tiek apliecināts, ka gaisa pārvadātāji, kuriem ir šīs pirmās dalībvalsts izsniegta darbības licence, vai nu nav gatavi veikt šos lidojumus, vai arī nespēj tos veikt.**

[Paraksti]