



Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Grote kamer)

18 maart 2014*

„Prejudiciële verwijzing — Artikel 18 VWEU — Verbod van elke discriminatie op grond van nationaliteit — Commerciële vluchten van derde land naar lidstaat — Wettelijke regeling van lidstaat die bepaalt dat luchtvaartmaatschappijen van de Unie die niet over door die staat afgegeven exploitatievergunning beschikken, vergunning moeten verkrijgen voor elke vlucht vanuit derde land”

In zaak C-628/11,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Oberlandesgericht Braunschweig (Duitsland) bij beslissing van 24 november 2011, ingekomen bij het Hof op 7 december 2011, in de strafzaak tegen

International Jet Management GmbH,

wijst HET HOF (Grote kamer),

samengesteld als volgt: V. Skouris, president, K. Lenaerts, vicepresident, A. Tizzano, R. Silva de Lapuerta, L. Bay Larsen, E. Juhász, A. Borg Barthet, C.G. Fernlund en J. L. da Cruz Vilaça, kamerpresidenten, A. Rosas (rapporteur), G. Arestis, A. Arabadjiev, C. Toader, E. Jarašiūnas en C. Vajda, rechters,

advocaat-generaal: Y. Bot,

griffier: K. Malacek, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 19 februari 2013, gelet op de opmerkingen van:

- International Jet Management GmbH, vertegenwoordigd door J. Janezic en P. Ehlers, Rechtsanwältin,
- de Duitse regering, vertegenwoordigd door A. Wiedmann en T. Henze als gemachtigden,
- de Spaanse regering, vertegenwoordigd door S. Martínez-Lage Sobredo als gemachtigde,
- de Franse regering, vertegenwoordigd door G. de Bergues en M. Perrot als gemachtigden,
- de Italiaanse regering, vertegenwoordigd door G. Palmieri als gemachtigde, bijgestaan door W. Ferrante, avvocato dello Stato,
- de Oostenrijkse regering, vertegenwoordigd door C. Pesendorfer en G. Eberhard als gemachtigden,
- de Poolse regering, vertegenwoordigd door B. Majczyna en M. Szpunar als gemachtigden,

* Procestaal: Duits.

- de Finse regering, vertegenwoordigd door J. Heliskoski als gemachtigde,
- de Europese Commissie, vertegenwoordigd door K. Simonsson, F. Bulst en T. van Rijn als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 30 april 2013,

het navolgende

Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 18 VWEU.
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een strafzaak die tegen International Jet Management GmbH (hierna: „International Jet Management”), een luchtvaartmaatschappij met maatschappelijke zetel in Oostenrijk, is ingeleid omdat zij privévluchten vanuit Moskou (Rusland) en Ankara (Turkije) naar Duitsland heeft uitgevoerd zonder dat zij beschikte over de door de Duitse wettelijke regeling vereiste vergunning om het Duitse luchtruim binnen te vliegen.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

Verordening (EG) nr. 261/2004

- 3 Artikel 3, lid 1, van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (PB L 46, blz. 1) bepaalt:

„Deze verordening is van toepassing:

- a) op passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is;
- b) op passagiers die vertrekken vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, tenzij zij bepaalde voordelen of compensatie hebben ontvangen en bijstand hebben gekregen in dat derde land, indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in kwestie uitvoert, een communautaire luchtvaartmaatschappij is.”

Verordening (EG) nr. 785/2004

- 4 Artikel 2, lid 1, van verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen (PB L 138, blz. 1) bepaalt dat deze verordening van toepassing is op alle luchtvervoerders en alle exploitanten van luchtvaartuigen die vluchten uitvoeren binnen, naar, vanuit of over het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is.

- 5 Artikel 5, leden 2 en 4, van deze verordening luidt als volgt:

„2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder ‚de betrokken lidstaat’ verstaan, de lidstaat die de exploitatievergunning aan de luchtvervoerder uit de Gemeenschap heeft verleend of de lidstaat waar het luchtvaartuig van de exploitant van het luchtvaartuig is geregistreerd. Voor luchtvervoerders van buiten de Gemeenschap en exploitanten van luchtvaartuigen die buiten de Gemeenschap geregistreerde luchtvaartuigen gebruiken, wordt onder ‚de betrokken lidstaat’ verstaan, de lidstaat naar waar of vanwaaruit de vluchten plaatsvinden.

[...]

4. Voor luchtvervoerders uit de Gemeenschap en exploitanten van luchtvaartuigen die gebruikmaken van in de Gemeenschap geregistreerde luchtvaartuigen, wordt voor alle lidstaten volstaan met de overlegging van een verzekeringsbewijs in de in lid 2 bedoelde lidstaat, onverminderd de toepassing van artikel 8, lid 6.”

Verordening (EG) nr. 847/2004

- 6 Artikel 2 van verordening (EG) nr. 847/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen (PB L 157, blz. 7) luidt:

„Wanneer luchtvaartmaatschappijen en andere belanghebbenden bij de in artikel 1 bedoelde onderhandelingen worden betrokken, behandelen de lidstaten alle communautaire luchtvaartmaatschappijen met een vestiging op hun respectieve onder de toepassing van het Verdrag vallende grondgebieden op gelijke voet.”

- 7 Artikel 3 van deze verordening bepaalt:

„Een lidstaat gaat geen nieuwe overeenkomst met een derde land aan die een vermindering inhoudt van het aantal communautaire luchtvaartmaatschappijen die volgens bestaande overeenkomsten kunnen worden aangewezen om diensten te verstrekken op routes tussen zijn grondgebied en het derde land, noch voor de hele markt van het luchtvervoer tussen beide partijen, noch voor specifieke stedenparen.”

- 8 Artikel 5 van deze verordening luidt als volgt:

„Wanneer een lidstaat overeenstemming bereikt over een overeenkomst of wijzigingen in een overeenkomst of de bijlagen daarvan waarbij wordt voorzien in beperkingen van het gebruik van verkeersrechten of van het aantal communautaire luchtvaartmaatschappijen dat kan worden aangewezen als begunstigde van verkeersrechten, zorgt de betrokken lidstaat ervoor dat de verkeersrechten op niet-discriminerende wijze onder de daarvoor in aanmerking komende luchtvaartmaatschappijen van de Gemeenschap worden verdeeld volgens een transparante procedure.”

Verordening (EG) nr. 1008/2008

- 9 Punt 10 van de considerans van verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB L 293, blz. 3) luidt:

„Om de interne luchtvaartmarkt te voltooiën, moeten de resterende beperkingen die tussen lidstaten gelden, zoals de beperkingen op codesharing op routes naar derde landen of op de prijsstelling voor routes naar derde landen met een tussenstop in een andere lidstaat (vluchten van de zesde vrijheid), worden opgeheven.”

- 10 Artikel 1, lid 1, van deze verordening bepaalt:

„Deze verordening regelt de afgifte van vergunningen aan communautaire luchtvaartmaatschappijen, het recht van communautaire luchtvaartmaatschappijen om intracommunautaire luchtdiensten te exploiteren en de prijszetting van intracommunautaire luchtdiensten.”

- 11 Artikel 2 van deze verordening preciseert:

„In deze verordening wordt verstaan onder:

1. ‚exploitatievergunning’: een door de bevoegde vergunningverlenende autoriteit aan een onderneming verleende vergunning waarbij haar wordt toegestaan, al naargelang van het in de vergunning vermelde, luchtdiensten te verstrekken;

[...]

4. ‚luchtdienst’: een vlucht of een reeks vluchten waarop tegen betaling en/of als chartervlucht passagiers, vracht en/of post worden vervoerd;

[...]

8. ‚bewijs luchtvaartexploitant’, hierna ‚AOC’ (air operator’s certificate) te noemen: een aan een onderneming afgegeven certificaat waarin wordt verklaard dat de luchtvaartexploitant beschikt over de beroepsbekwaamheid en organisatie om de veiligheid van de in dat certificaat gespecificeerde activiteiten te garanderen, overeenkomstig de relevante bepalingen van de gemeenschapswetgeving of, voor zover van toepassing, het nationaal recht;

[...]

10. ‚luchtvaartmaatschappij’: een onderneming met een geldige exploitatievergunning of een equivalent daarvan;

11. ‚communautaire luchtvaartmaatschappij’: een luchtvaartmaatschappij met een geldige, door een bevoegde vergunningverlenende autoriteit overeenkomstig hoofdstuk II afgegeven exploitatievergunning;

[...]

13. ‚intracommunautaire luchtdienst’: een luchtdienst die binnen de Gemeenschap wordt geëxploiteerd;

14. ‚verkeersrecht’: het recht om een luchtdienst te exploiteren tussen twee communautaire luchthavens;

[...]

16. ‚geregelde luchtdienst’: een reeks vluchten die elk alle volgende kenmerken bezitten:

- a) voor elke vlucht kunnen door het publiek individueel plaatsen en/of vervoerscapaciteit voor vracht en/of post worden gekocht (rechtstreeks van de luchtvaartmaatschappij of via haar erkende agenten);
- b) zij worden uitgevoerd om het vervoer tussen dezelfde twee of meer luchthavens te verzorgen:
 - hetzij volgens een gepubliceerde dienstregeling; of
 - hetzij met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij duidelijk een systematische reeks vormen;

[...]

26. ‚hoofdvestiging’: het hoofdkantoor of het geregistreerde kantoor van een communautaire luchtvaartmaatschappij in de lidstaat waar de belangrijkste financiële functies en de operationele controle op de communautaire luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het beheer van de blijvende luchtwaardigheid, worden uitgeoefend.”

12 Artikel 3, leden 1 en 2, van verordening nr. 1008/2008 is als volgt geformuleerd:

„1. Een in de Gemeenschap gevestigde onderneming mag geen passagiers, post en/of vracht tegen vergoeding en/of als chartervlucht door de lucht vervoeren, tenzij haar de desbetreffende exploitatievergunning is verleend.

Een onderneming die aan de in dit hoofdstuk gestelde eisen voldoet, heeft recht op een exploitatievergunning.

2. De bevoegde licentieverlenende autoriteit verleent of handhaaft geen exploitatievergunningen wanneer niet aan de in dit hoofdstuk gestelde eisen is voldaan.”

13 Artikel 4 van deze verordening bepaalt:

„De bevoegde vergunningverlenende autoriteit van een lidstaat verleent een onderneming slechts een exploitatievergunning indien:

- a) haar hoofdvestiging zich in die lidstaat bevindt;
- b) de onderneming houder is van een geldig AOC dat is afgegeven door een nationale autoriteit van de lidstaat waarvan de vergunningverlenende autoriteit bevoegd is voor het verlenen, weigeren, intrekken of opschorten van de exploitatievergunning van de communautaire luchtvaartmaatschappij;

[...]

d) de exploitatie van luchtdiensten haar hoofdbedrijf vormt, dat alleen wordt uitgeoefend of in combinatie met enige andere commerciële exploitatie van luchtvaartuigen of met de herstelling en het onderhoud van luchtvaartuigen;

[...]

h) de onderneming voldoet aan de verzekeringsvoorwaarden van artikel 11 en van [verordening nr. 785/2004], [...]

[...]"

- 14 Artikel 15 van deze verordening, met het opschrift „Het verlenen van intracommunautaire luchtdiensten”, maakt deel uit van hoofdstuk III van deze verordening, getiteld „Toegang tot routes”. Dit artikel luidt:

„1. Communautaire luchtvaartmaatschappijen hebben het recht intracommunautaire luchtdiensten te exploiteren.

2. De lidstaten mogen de exploitatie van intracommunautaire luchtdiensten door een communautaire luchtvaartmaatschappij niet afhankelijk stellen van enige vergunning of toelating. De lidstaten eisen van de communautaire luchtvaartmaatschappijen geen documenten of informatie die zij al aan de bevoegde vergunningverlenende autoriteit hebben verstrekt, indien de desbetreffende informatie tijdig kan worden verkregen van de bevoegde vergunningverlenende autoriteit.

[...]

5. Onverminderd de bepalingen van bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten en met inachtneming van de communautaire mededingingsregels die van toepassing zijn op ondernemingen, staat de betrokken lidstaat of staan de betrokken lidstaten communautaire luchtvaartmaatschappijen toe om luchtdiensten te combineren en deel te nemen aan codesharingregelingen met andere luchtvaartmaatschappijen voor luchtdiensten van en naar een luchthaven op hun grondgebied of via een dergelijke luchthaven naar [of van] een punt (punten) in derde landen.

Een lidstaat kan in het kader van een bilaterale overeenkomst inzake luchtdiensten met het betrokken derde land, beperkingen opleggen aan codesharingregelingen tussen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen van een derde land, met name indien het betrokken derde land geen vergelijkbare commerciële kansen biedt aan communautaire luchtvaartmaatschappijen die diensten exploiteren vanuit de betrokken lidstaat. De lidstaten zorgen er daarbij voor dat de op grond van zulke overeenkomsten opgelegde beperkingen tussen communautaire luchtvaartmaatschappijen de concurrentie niet vervalsen en niet discriminerend zijn alsmede dat zij niet restrictiever zijn dan nodig is.”

- 15 Artikel 22 van dezelfde verordening, met het opschrift „Vrijheid van prijszetting”, dat is opgenomen in hoofdstuk IV van deze verordening, „Bepalingen inzake prijszetting”, luidt als volgt:

„1. Onverminderd artikel 16, lid 1, worden de passagierstarieven en de [lucht]tarieven voor intracommunautaire luchtdiensten door de communautaire luchtvaartmaatschappijen en, op basis van wederkerigheid, luchtvaartmaatschappijen van derde landen vrij vastgesteld.

2. Onverminderd de bepalingen van bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten, mogen lidstaten, wanneer zij communautaire luchtvervoerders toestaan [passagierstarieven en luchtstarieven] voor luchtdiensten tussen hun grondgebied en een derde land vast te stellen, niet discrimineren op grond van nationaliteit of identiteit van de luchtvaartmaatschappijen. Deze bepaling heeft voorrang op alle resterende beperkingen van de prijszetting, met inbegrip van prijszetting voor routes naar derde landen, die voortvloeien uit bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten.”

Duits recht

16 § 2, leden 1, 7 en 8, van het Luftverkehrsgesetz (luchtverkeerswet), in de versie die gepubliceerd is op 10 mei 2007 (BGBl. 2007 I, blz. 698; hierna: „LuftVG”), luidt als volgt:

„(1) Duitse luchtvaartuigen mogen slechts vliegen wanneer zij daartoe een vergunning hebben verkregen (vliegvergunning) en, indien dat is voorgeschreven, in het Duitse luchtvaartuigenregister (register van luchtvaartuigen) zijn ingeschreven. Een luchtvaartuig mag slechts vliegen wanneer:

1. het type luchtvaartuig officieel is goedgekeurd (typecertificering);
2. het beschikt over een bewijs van vluchtveiligheid, zoals bedoeld in het besluit betreffende het technisch toezicht op luchtvaartuigen;
3. de eigenaar ervan een wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering heeft afgesloten [...]; en
4. het zodanig is uitgerust dat het niet méér geluid produceert dan op basis van de huidige stand van de techniek aanvaardbaar is.

[...]

(7) Luchtvaartuigen die niet geregistreerd en officieel goedgekeurd zijn in het gebied waarop de onderhavige wet van toepassing is, mogen dit gebied slechts binnenvliegen of er op andere wijze worden binnengebracht om er te vliegen, nadat zij daartoe een vergunning hebben verkregen. Zij hoeven echter niet over een vergunning te beschikken indien anders is bepaald in een verdrag tussen het land van herkomst en de Bondsrepubliek Duitsland of een voor beide staten bindende overeenkomst.

(8) De in de leden 6 en 7 bedoelde vergunning kan algemeen zijn of voor een bijzonder geval worden verleend; aan de vergunning kunnen voorwaarden worden verbonden en de geldigheidsduur ervan kan worden beperkt. [...]

17 § 58 LuftVG luidt:

„(1) Eenieder die opzettelijk of door nalatigheid

[...]

12a. het door de onderhavige wet bestreken gebied binnenvliegt met een luchtvaartuig of er anderszins een luchtvaartuig binnenbrengt, zonder over de in § 2, lid 7, bedoelde vergunning te beschikken, begaat een strafbaar feit;

[...]

(2) Het in lid 1, punt [...] 12a, bedoelde feit wordt bestraft met een geldboete van maximaal 10 000 EUR [...].”

18 § 94 van de Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (reglement betreffende vergunningen voor het luchtverkeer) van 10 juli 2008 (BGBl. 2008 I, blz. 1229; hierna: „LuftVZO”) bepaalt:

„De in § 2, lid 7, [LuftVG] bedoelde vergunning om het luchtruim van de Bondsrepubliek Duitsland binnen te vliegen wordt [...] verleend door het Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [(bondsministerie van Verkeer, Openbare Werken en Stadsontwikkeling)] of een daardoor aangewezen autoriteit.”

19 § 95 LuftVZO luidt als volgt:

„(1) De vergunningsaanvraag moet de volgende gegevens bevatten:

1. de naam en het adres van de eigenaar van het luchtvaartuig;
2. het type luchtvaartuig alsmede de staat waar het is ingeschreven en het registratienummer ervan;
3. de verwachte datum en het verwachte tijdstip van aankomst alsook het vermoedelijke tijdstip van de terugvlucht of van de vlucht naar een andere bestemming;
4. de luchthaven van vertrek en van aankomst, en de luchthavens op het federale grondgebied waar eventueel tussenlandingen worden uitgevoerd;
5. het aantal passagiers, de aard van de vracht en de hoeveelheid vracht, het doel van de vlucht, met name in het geval van vervoer van een besloten groep, en de plaats waar deze groep zich oorspronkelijk heeft verzameld; en
6. in het geval van een chartervlucht: de naam, het adres en de dochteronderneming van de exploitant.

De vergunningverlenende autoriteit kan nog andere inlichtingen verlangen. Het Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung of een andere daardoor aangewezen autoriteit maakt bij algemene bestuursmaatregel de details van de procedure tot aanvraag van een vergunning bekend.

(2) Uitgezonderd in het in lid 3 bedoelde geval, moet de vergunning voor niet-geregelde commerciële vluchten met landing (gelegenheidsvluchten) uiterlijk twee volledige werkdagen vóór het vertrek van de voorgenomen vlucht bij de vergunningverlenende autoriteit worden aangevraagd, en bij een reeks van meer dan vier vluchten uiterlijk vier weken vóór het vertrek van de voorgenomen vluchten. Voor de berekening van de termijn worden zaterdagdagen niet als werkdagen beschouwd.

[...]”

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

- 20 International Jet Management is een in Oostenrijk gevestigde luchtvaartmaatschappij. Zij voert niet-geregelde privévluchten uit, te weten commerciële gelegenheidsvluchten (charters). Zij biedt niet alleen luchtvervoer aan op routes binnen de Europese Unie, maar gebruikt haar vliegtuigen ook voor vluchten van derde landen naar de Unie, zoals in het hoofdgeding het geval was.
- 21 Ten tijde van de feiten van het hoofdgeding beschikte International Jet Management over een exploitatievergunning, die door het Oostenrijkse ministerie van Verkeer was uitgereikt overeenkomstig verordening nr. 1008/2008. Bovendien bezat zij een AOC, dat haar was uitgereikt door Austro Control GmbH, een met overheidstaken belaste onderneming waarvan de aandelen in handen zijn van de Republiek Oostenrijk.
- 22 Tussen 9 december 2008 en 15 maart 2009 heeft International Jet Management privévluchten naar Duitsland uitgevoerd vanuit Moskou (in zes gevallen) en vanuit Ankara (in één geval).
- 23 Voor geen enkele van deze vluchten beschikte International Jet Management over een vergunning om het Duitse luchtruim binnen te vliegen, zoals bedoeld in § 2, lid 7, LuftVG, juncto de §§ 94 en volgende, LuftVZO. In drie gevallen had het Luftfahrtbundesamt (federale luchtvaartdienst) geweigerd om haar een dergelijke vergunning te verlenen op grond dat zij geen „niet-beschikbaarheidsverklaring”

had overgelegd, dat wil zeggen een verklaring volgens welke de luchtvaartmaatschappijen waaraan door de Duitse autoriteiten een exploitatievergunning is uitgereikt, niet bereid waren of niet in staat waren om de betrokken vlucht uit te voeren. In de andere gevallen had het Luftfahrtbundesamt nog geen uitspraak gedaan op de vergunningsaanvraag op het ogenblik dat de vluchten werden uitgevoerd.

- 24 Naar aanleiding van die vluchten is International Jet Management bij vonnis van 24 mei 2011 van het Amtsgericht Braunschweig (Duitsland) veroordeeld tot betaling van verschillende geldboeten wegens schending van de geldende wettelijke regeling.
- 25 International Jet Management heeft tegen dat vonnis hoger beroep ingesteld bij de verwijzende rechter. Tot staving daarvan betoogt zij allereerst dat zij op grond van verordening nr. 1008/2008 vrij mag vliegen in het Europese luchtruim, zonder dat zij daartoe vooraf een vergunning hoeft te verkrijgen van de betrokken lidstaten. Overeenkomstig de doelstelling van deze verordening moet de markt vrij zijn voor luchtvaartmaatschappijen uit de lidstaten die luchtvervoer willen aanbieden.
- 26 Voorts staat het algemene discriminatieverbod van artikel 18 VWEU hoe dan ook in de weg aan de oplegging van geldboeten als die welke aan International Jet Management zijn opgelegd. Het feit dat luchtvaartmaatschappijen die luchtdiensten vanuit derde landen willen verrichten een vergunning nodig hebben om het Duitse luchtruim binnen te vliegen, vormt een discriminatie, aangezien het Luftfahrtbundesamt in feite enkel gegevens controleert die reeds door de Oostenrijkse autoriteiten zijn gecontroleerd, wat onverenigbaar is met de uitlegging die het Hof aan voornoemd voorschrift van het VWEU heeft gegeven in zijn arrest van 25 januari 2011, Neukirchinger (C-382/08, Jurispr. blz. I-139).
- 27 Tot slot voert International Jet Management subsidiair aan dat de nationale wettelijke regeling die in het hoofdgeding aan de orde is, onverenigbaar is met de in artikel 56 VWEU gewaarborgde vrijheid van dienstverrichting.
- 28 Het openbaar ministerie verzoekt de verwijzende rechter daarentegen om het beroep van International Jet Management te verwerpen. Het voert aan dat de regel van § 2, lid 7, LuftVG, die een vergunning voorschrijft, een maatregel ter bescherming van de nationale economie is die de Bondsrepubliek Duitsland mag vaststellen, aangezien ten eerste verordening nr. 1008/2008 enkel betrekking heeft op intracommunautaire vluchten, ten tweede de in artikel 56 VWEU gewaarborgde vrijheid van dienstverrichting niet van toepassing is op het luchtvervoer en ten derde het discriminatieverbod van artikel 18 VWEU in casu evenmin toepassing vindt.
- 29 Volgens het openbaar ministerie mogen de lidstaten hun nationale ondernemingen bevoorrechten in het kader van de uitoefening van hun regelgevende bevoegdheden. Luchtvaartmaatschappijen uit andere lidstaten moeten derhalve vooraf inlichtingen inwinnen bij de Duitse ondernemingen om zich ervan te vergewissen dat geen enkele Duitse onderneming de betrokken vlucht onder vergelijkbare voorwaarden wil uitvoeren. Deze praktijk wordt gerechtvaardigd door de noodzaak om mededingingsvervalsing te voorkomen, aangezien andere lidstaten hun nationale ondernemingen in hun betrekkingen met derde landen eveneens beschermen.
- 30 Het vereiste van een vergunning om het Duitse luchtruim binnen te vliegen heeft bovendien niet alleen tot doel de nationale economie te beschermen, maar dient ook veiligheidsdoeleinden. De instantie die de vergunningen uitreikt verlangt immers van de ondernemingen uit andere lidstaten dat zij niet alleen een niet-beschikbaarheidsverklaring, maar ook een verzekeringsbewijs en het door hun lidstaat van herkomst uitgereikte AOC overleggen. Het openbaar ministerie erkent weliswaar dat de uitreikende instantie geen gegevens controleert die niet hoeven te worden gecontroleerd door de lidstaat waar de luchtvaartmaatschappij is gevestigd, maar het voert aan dat in de praktijk blijkt dat de lidstaten hun controleplicht geregeld niet vervullen. De aanvullende controles, die de Bondsrepubliek Duitsland ten aanzien van in een andere lidstaat gevestigde ondernemingen mag uitvoeren voor vluchten van of naar derde landen, zijn dus gerechtvaardigd.

- 31 Ten slotte betoogt het openbaar ministerie dat het reeds aangehaalde arrest Neukirchinger in casu niet relevant is, aangezien het betrekking heeft op intracommunautair luchtvervoer. De feiten die hebben geleid tot dat arrest verschillen fundamenteel van de feiten van de onderhavige zaak, aangezien de vluchten in casu zijn vertrokken vanuit derde landen.
- 32 De verwijzende rechter koestert twijfels over de uitlegging van artikel 18 VWEU en vraagt zich af of dit artikel van toepassing is in de bij hem aanhangig gemaakte zaak.
- 33 In die omstandigheden heeft het Oberlandesgericht Braunschweig de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:
- „1) Is het discriminatieverbod van artikel 18 VWEU [...] van toepassing wanneer een lidstaat (de Bondsrepubliek Duitsland) van een luchtvaartmaatschappij die beschikt over een in een andere lidstaat (Republiek Oostenrijk) verleende geldige exploitatievergunning in de zin van de artikelen 3 en 8 van verordening nr. 1008/2008 [...], verlangt dat zij voor gelegenheidsvluchten (niet-geregelde commerciële vluchten) vanuit derde landen naar het grondgebied van deze lidstaat over een vergunning beschikt om het luchtruim binnen te vliegen?
- 2) Indien de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord, maakt dan het vergunningsvereiste op zich reeds een schending van artikel 18 VWEU [...] uit, indien een vergunning voor het binnenvliegen, die op straffe van een geldboete is voorgeschreven, voor luchtdiensten vanuit derde landen wel wordt verlangd van luchtvaartmaatschappijen die in een andere lidstaat een vergunning voor het luchtverkeer (exploitatievergunning) hebben verkregen, maar niet van luchtvaartmaatschappijen die een dergelijke vergunning voor het luchtverkeer in de Bondsrepubliek Duitsland hebben verkregen?
- 3) Indien artikel 18 VWEU [...] in casu weliswaar van toepassing is (vraag 1), maar het vergunningsvereiste op zich niet als discriminerend wordt aangemerkt (vraag 2), is het dan verenigbaar met het discriminatieverbod dat een luchtvaartmaatschappij uit een andere lidstaat voor luchtdiensten vanuit derde landen naar de Bondsrepubliek Duitsland de – op straffe van een geldboete voorgeschreven – vergunning voor het binnenvliegen slechts kan verkrijgen, indien zij ten aanzien van de autoriteiten die de vergunning uitreiken bewijst dat de luchtvaartmaatschappijen die in de Bondsrepubliek Duitsland een vergunning voor het luchtverkeer hebben verkregen, niet in staat zijn om de vluchten uit te voeren (niet-beschikbaarheidsverklaring)?”

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste vraag

- 34 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 18 VWEU, waarin het algemene verbod van discriminatie op grond van nationaliteit is verankerd, van toepassing is op een geval als dat van het hoofdgeding, waarin een lidstaat bepaalt dat een luchtvaartmaatschappij die over een door een andere lidstaat verleende exploitatievergunning beschikt, niet-geregelde privévluchten vanuit derde landen naar eerstgenoemde lidstaat slechts mag uitvoeren indien zij van deze lidstaat een vergunning heeft verkregen om zijn luchtruim binnen te vliegen, terwijl diezelfde lidstaat een dergelijke vergunning niet verlangt van luchtvaartmaatschappijen die beschikken over een door hem verleende exploitatievergunning.
- 35 In dit verband moet eraan worden herinnerd dat artikel 18 VWEU bepaalt dat binnen de werkingssfeer van de Verdragen en onverminderd de daarin vervatte bijzondere bepalingen elke discriminatie op grond van nationaliteit verboden is.

- 36 Volgens artikel 58, lid 1, VWEU wordt het vrije verkeer van diensten op het gebied van het vervoer geregeld door de bepalingen van de titel betreffende het vervoer, te weten titel VI van het VWEU. Binnen het primaire recht geldt voor de vrijheid van dienstverrichting op het gebied van het vervoer dus een bijzondere rechtsregeling.
- 37 In dit verband moet worden geconstateerd dat het voornoemde Verdrag luchtvervoer, net als zeevervoer, onderscheidt van de andere vormen van vervoer.
- 38 Volgens artikel 100, leden 1 en 2, VWEU gelden de regels van titel VI van dit Verdrag immers niet voor luchtvaartmaatschappijen, zolang de wetgever van de Unie niet anders heeft besloten. Zoals de advocaat-generaal in punt 30 van zijn conclusie heeft opgemerkt, kunnen maatregelen tot liberalisering van het luchtvervoer dus uitsluitend op de grondslag van artikel 100, lid 2, VWEU worden vastgesteld.
- 39 Hoewel de wetgever van de Unie in casu vooralsnog geen op artikel 100, lid 2, VWEU gebaseerde maatregelen inzake de liberalisering van luchtvervoerdiensten op verbindingen tussen de lidstaten en derde landen heeft getroffen krachtens de gedeelde bevoegdheid inzake vervoer die hem bij artikel 4, lid 2, sub g, VWEU is toebedeeld, is artikel 18 VWEU op deze diensten van toepassing, zij het op voorwaarde dat deze binnen de werkingssfeer van de Verdragen vallen in de zin van dit laatste artikel (zie in die zin reeds aangehaald arrest Neukirchinger, punt 21 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 40 Bijgevolg moet worden nagegaan of het feit dat het luchtvervoer vanuit een derde land wordt verricht, tot gevolg heeft dat artikel 18 VWEU niet van toepassing is in een geval als dat van het hoofdgeding, dat betrekking heeft op een in een lidstaat gevestigde luchtvaartmaatschappij die beschikt over een exploitatievergunning die door de autoriteiten van die lidstaat is verleend overeenkomstig verordening nr. 1008/2008 en die krachtens de wettelijke regeling van een andere lidstaat een voorafgaande vergunning nodig heeft om luchtvervoer naar die andere lidstaat te mogen verrichten.
- 41 In dit verband zij opgemerkt dat verordening nr. 1008/2008, zoals uit artikel 1 ervan blijkt, niet enkel betrekking heeft op het recht van „communautaire luchtvaartmaatschappijen” om „intracommunautaire luchtdiensten” te exploiteren, maar ook op de vergunningen voor die luchtvaartmaatschappijen, die in hoofdstuk II van die verordening aan bod komen.
- 42 Volgens artikel 3, lid 1, eerste alinea, van deze verordening mag een in de Unie gevestigde onderneming geen passagiers, post en/of vracht tegen vergoeding en/of als chartervlucht door de lucht vervoeren, tenzij haar de desbetreffende exploitatievergunning is verleend. Verordening nr. 1008/2008 bepaalt nergens dat deze regel niet geldt voor in de Unie gevestigde luchtvaartmaatschappijen die passagiers vervoeren van derde landen naar lidstaten.
- 43 Volgens artikel 3, lid 1, tweede alinea, van deze verordening heeft elke onderneming die aan de in hoofdstuk II gestelde eisen voldoet, recht op een exploitatievergunning.
- 44 De in artikel 4 van deze verordening gestelde voorwaarden waaraan een onderneming moet voldoen om van de bevoegde autoriteit van een lidstaat een exploitatievergunning te krijgen, houden onder meer in dat de „hoofdvestiging” van die onderneming zich in deze lidstaat bevindt, alsook dat de exploitatie van „luchtdiensten” haar hoofdbedrijf vormt, dat alleen wordt uitgeoefend of in combinatie met enige andere commerciële exploitatie van luchtvaartuigen of met de herstelling en het onderhoud van luchtvaartuigen.
- 45 De begrippen „hoofdvestiging” en „luchtdienst” zijn gedefinieerd in artikel 2 van verordening nr. 1008/2008. Volgens punt 26 van dit artikel is de hoofdvestiging „het hoofdkantoor of het geregistreerde kantoor van een communautaire luchtvaartmaatschappij in de lidstaat waar de belangrijkste financiële functies en de operationele controle op de communautaire luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het beheer van de blijvende luchtwaardigheid, worden

uitgeoefend”. Artikel 2, punt 4, van deze verordening definieert het begrip „luchtdienst” als „een vlucht of een reeks vluchten waarop tegen betaling en/of als chartervlucht passagiers, vracht en/of post worden vervoerd”.

- 46 Zoals de advocaat-generaal in punt 47 van zijn conclusie heeft beklemtoond, omvat het laatstbedoelde begrip dus niet alleen vluchten binnen de Unie, maar ook vluchten tussen een derde land en een lidstaat. In dit verband moet erop worden gewezen dat verordening nr. 1008/2008 een onderscheid maakt tussen „luchtdiensten” en „intracommunautaire luchtdiensten”. Dat laatste begrip ziet volgens artikel 2, punt 13, van deze verordening op luchtvervoer binnen de Unie.
- 47 Uit die verschillende bepalingen blijkt dat een luchtvaartmaatschappij als International Jet Management, waarvan de hoofdvestiging zich in een lidstaat bevindt, slechts luchtvervoer – met inbegrip van luchtvervoer tussen een lidstaat en een derde land – mag aanbieden indien zij beschikt over een exploitatievergunning die haar overeenkomstig hoofdstuk II van verordening nr. 1008/2008 is uitgereikt door de bevoegde autoriteit van deze lidstaat.
- 48 Een aldus uitgereikte exploitatievergunning, die wordt verleend indien is voldaan aan de door verordening nr. 1008/2008 geharmoniseerde voorwaarden, garandeert dat de luchtvaartmaatschappij in kwestie deze heeft verkregen met inachtneming van de gemeenschappelijke normen, met name van de veiligheidsnormen, en moet bijgevolg door de autoriteiten van de andere lidstaten worden erkend.
- 49 In dit verband blijkt uit de verwijzingsbeslissing dat de autoriteit die de vergunning uitreikt om het Duitse luchtruim binnen te vliegen, voordat zij deze vergunning verleent aan een luchtvaartmaatschappij die beschikt over een door een bevoegde autoriteit van een andere lidstaat verleende exploitatievergunning, krachtens de in § 95, lid 1, LuftVZO bedoelde algemene bestuursmaatregel diverse gegevens controleert die overeenkomstig hoofdstuk II van verordening nr. 1008/2008 door laatstgenoemde autoriteit moeten worden gecontroleerd.
- 50 Voorts kan de interne luchtvaartmarkt volgens punt 10 van de considerans van verordening nr. 1008/2008 slechts worden voltooid indien de resterende beperkingen die tussen lidstaten gelden, zoals de beperkingen op codesharing op routes naar derde landen of op de prijsstelling voor routes naar derde landen met een tussenstop in een andere lidstaat, worden opgeheven. Zoals de Europese Commissie ter terechtzitting heeft beklemtoond, blijkt hieruit dat deze verordening weliswaar tot doel heeft de interne luchtvaartmarkt tot stand te brengen, maar dat volgens de wetgever van de Unie ook beperkingen ten aanzien van luchtverbindingen met derde landen ervoor kunnen zorgen dat die doelstelling wordt gedwarsboord. De wetgever van de Unie heeft in de artikelen 15, lid 5, tweede alinea, en 22, lid 2, van verordening nr. 1008/2008 niet alleen verwezen naar dergelijke beperkingen, maar heeft in diezelfde bepalingen ook uitdrukkelijk vermeld dat de lidstaten ten aanzien van de communautaire luchtvaartmaatschappijen het verbod van discriminatie op basis van nationaliteit moeten naleven.
- 51 Zoals de Finse regering heeft betoogd in de opmerkingen die zij bij het Hof heeft ingediend, kunnen ook andere voorschriften van afgeleid Unierecht betreffende de luchtvaartsector van toepassing zijn op luchtvervoer dat tussen een derde land en een lidstaat wordt verricht door een luchtvaartmaatschappij die beschikt over een door een andere lidstaat verleende exploitatievergunning.
- 52 Dit is met name het geval voor verordening nr. 261/2004, zoals blijkt uit artikel 3, lid 1, sub b, ervan, alsook voor verordening nr. 785/2004, zoals blijkt uit artikel 2, lid 1, ervan. Dit is tevens het geval voor verordening nr. 847/2004, die voorziet in samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie bij de onderhandelingen over en de sluiting van overeenkomsten inzake luchtvervoer tussen de lidstaten en derde landen, wanneer het voorwerp van deze overeenkomsten deels onder de bevoegdheid van de Unie valt. Voorts hebben de Unie en haar lidstaten, enerzijds, en derde landen, anderzijds, onderhandeld over een reeks overeenkomsten inzake luchtvervoer. Het ging daarbij onder meer om „verticale” overeenkomsten, die iedere luchtvaartmaatschappij van de Unie het recht geven om

luchtvervoer aan te bieden tussen alle lidstaten en het derde land in kwestie [zie met name de overeenkomsten die zijn gesloten met de Verenigde Staten van Amerika en met Canada, waarvan de ondertekening en de voorlopige toepassing zijn goedgekeurd bij respectievelijk besluit 2007/339/EG van 25 april 2007 (PB L 134, blz. 1) en besluit 2010/417/EG van 30 november 2009 (PB 2010, L 207, blz. 30)].

- 53 Uit de overwegingen in de punten 41 tot en met 52 hierboven volgt dat bepaalde voorschriften van afgeleid Unierecht betrekking hebben op het luchtvervoer dat tussen een derde land en een lidstaat wordt aangeboden door een luchtvaartmaatschappij die beschikt over een door een andere lidstaat uitgereikte exploitatievergunning, en dat de omstandigheid dat het luchtvervoer in kwestie – in een situatie als die welke in punt 40 van dit arrest is omschreven – wordt verricht vanuit een derde land, niet tot gevolg heeft dat deze situatie wordt uitgesloten van de werkingssfeer van de Verdragen in de zin van artikel 18 VWEU.
- 54 Dit artikel is dus van toepassing op een situatie als die welke in het hoofdgeding aan de orde is.
- 55 De Duitse en de Franse regering stellen daarentegen in wezen dat artikel 58, lid 1, VWEU haar nuttige werking zou verliezen indien artikel 18 VWEU van toepassing was op een zaak als die van het hoofdgeding. In dit verband betoogt de Franse regering dat indien een lidstaat verplicht zou zijn om op zijn grondgebied gevestigde luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen die op het grondgebied van een of meer andere lidstaten zijn gevestigd en geen vestiging bezitten op zijn grondgebied, gelijk te behandelen op het gebied van de exploitatie van luchtvervoer tussen zijn grondgebied en een derde land, de in artikel 56 VWEU gewaarborgde vrijheid van dienstverrichting in feite zou worden uitgebreid tot dit luchtvervoer.
- 56 Dit betoog kan niet worden aanvaard.
- 57 Uit vaste rechtspraak van het Hof volgt immers dat artikel 56 VWEU niet alleen de afschaffing verlangt van elke discriminatie van de dienstverrichter op grond van diens nationaliteit of op grond van de omstandigheid dat hij in een andere lidstaat is gevestigd dan die van de dienstverrichting, maar tevens de opheffing van elke – zelfs zonder onderscheid voor nationale dienstverrichters en dienstverrichters uit andere lidstaten geldende – beperking waardoor de werkzaamheden van de dienstverrichter die in een andere lidstaat is gevestigd en aldaar rechtmatig soortgelijke diensten verricht, kunnen worden verboden of belemmerd of minder aantrekkelijk kunnen worden gemaakt (arrest van 12 september 2013, Konstantinides, C-475/11, punt 44 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 58 Deze bepaling van het VWEU heeft derhalve een ruimere draagwijdte dan het discriminatieverbod van artikel 18 VWEU.
- 59 De lidstaten mogen dus weliswaar overeenkomstig artikel 58, lid 1, VWEU de verstrekking van luchtvervoerdiensten op verbindingen tussen derde landen en de Unie aan bepaalde beperkingen onderwerpen, aangezien de wetgever van de Unie – zoals in punt 39 van dit arrest is opgemerkt – geen gebruik heeft gemaakt van de hem bij artikel 100, lid 2, VWEU toegekende bevoegdheid om die categorie van diensten te liberaliseren, maar zij blijven wel onderworpen aan het algemene verbod van discriminatie op basis van nationaliteit, dat in artikel 18 VWEU is verankerd.
- 60 Aan de toepasselijkheid van artikel 18 VWEU op een situatie als die van het hoofdgeding wordt niet afgedaan door de arresten van 13 december 1989, Corsica Ferries (France) (C-49/89, Jurispr. blz. 4441), en 7 november 1991, Pinaud Wiegier (C-17/90, Jurispr. blz. I-5253), die door de Duitse en de Franse regering worden aangevoerd en die situaties betreffen waarin de Raad van de Europese Unie nog geen wettelijke regeling had vastgesteld ter uitvoering van het beginsel van vrije dienstverrichting op het gebied van het zee- en wegvervoer.

- 61 Het Hof heeft de wettelijke regeling die in die arresten aan de orde was immers niet getoetst aan artikel 7 EEG-Verdrag (thans artikel 18 VWEU), maar wel aan de artikelen van het EEG-Verdrag inzake de vrijheid van dienstverrichting, dit binnen een wetgevingskader dat verschilde van het in de punten 41 tot en met 52 hierboven aangehaalde wetgevingskader.
- 62 Gelet op een en ander moet op de eerste vraag worden geantwoord dat artikel 18 VWEU, waarin het algemene verbod van discriminatie op grond van nationaliteit is neergelegd, van toepassing is op een situatie als die van het hoofdgeding, waarin een lidstaat bepaalt dat een luchtvaartmaatschappij die over een door een andere lidstaat verleende exploitatievergunning beschikt, niet-geregelde privévluchten vanuit derde landen naar eerstgenoemde lidstaat slechts mag uitvoeren indien zij van deze lidstaat een vergunning heeft verkregen om zijn luchtruim binnen te vliegen, terwijl diezelfde lidstaat een dergelijke vergunning niet verlangt van luchtvaartmaatschappijen die beschikken over een door hem verleende exploitatievergunning.

Tweede en derde vraag

- 63 Met zijn tweede en derde vraag, die samen moeten worden onderzocht, wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 18 VWEU aldus moet worden uitgelegd dat het zich verzet tegen een wettelijke regeling van een lidstaat die op straffe van een geldboete voorschrijft dat een luchtvaartmaatschappij die over een in een andere lidstaat verleende exploitatievergunning beschikt, niet-geregelde privévluchten vanuit derde landen naar eerstgenoemde lidstaat slechts mag uitvoeren indien zij van deze lidstaat een vergunning heeft verkregen om zijn luchtruim binnen te vliegen, terwijl een dergelijke vergunning niet wordt verlangd van luchtvaartmaatschappijen die beschikken over een door eerstgenoemde lidstaat verleende exploitatievergunning, en die voorts bepaalt dat die vergunning enkel wordt verleend indien een verklaring wordt overgelegd waaruit blijkt dat de luchtvaartmaatschappijen waaraan door eerstgenoemde staat een exploitatievergunning is verleend, niet bereid of niet in staat zijn om de betrokken vluchten uit te voeren.
- 64 In dit verband is het vaste rechtspraak dat de regels inzake gelijke behandeling van eigen burgers en burgers van andere lidstaten niet alleen openlijke discriminatie op grond van nationaliteit of, voor vennootschappen, op grond van de plaats van de zetel verbieden, maar ook alle verkapte vormen van discriminatie die, door toepassing van andere onderscheidingscriteria, in feite tot hetzelfde resultaat leiden (arrest van 27 oktober 2009, *ČEZ*, C-115/08, Jurispr. blz. I-10265, punt 92, en reeds aangehaald arrest *Neukirchinger*, punt 32).
- 65 Een wettelijke regeling van een lidstaat als die welke in het hoofdgeding aan de orde is, waarin is bepaald dat een luchtvaartmaatschappij die over een in een andere lidstaat verleende exploitatievergunning beschikt, vluchten vanuit derde landen slechts mag uitvoeren indien zij van eerstgenoemde lidstaat een vergunning heeft verkregen om zijn luchtruim binnen te vliegen, terwijl een dergelijke vergunning niet wordt verlangd van luchtvaartmaatschappijen die beschikken over een door eerstgenoemde lidstaat verleende exploitatievergunning, voert een onderscheidingscriterium in dat in feite tot hetzelfde resultaat leidt als een op de nationaliteit gebaseerd criterium.
- 66 Een dergelijke wettelijke regeling benadeelt in de praktijk immers slechts luchtvaartmaatschappijen waarvan de maatschappelijke zetel zich in een andere lidstaat bevindt, aangezien de exploitatievergunning overeenkomstig artikel 4, sub a, van verordening nr. 1008/2008 wordt uitgereikt door de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de hoofdvestiging van de betrokken luchtvaartmaatschappij zich bevindt in de zin van artikel 2, punt 26, van die verordening.
- 67 Dit is a fortiori het geval voor een wettelijke regeling van een lidstaat als die welke in het hoofdgeding aan de orde is, volgens welke slechts luchtvaartmaatschappijen die beschikken over een door een andere lidstaat verleende exploitatievergunning, een niet-beschikbaarheidsverklaring moeten overleggen waaruit blijkt dat de luchtvaartmaatschappijen waaraan door eerstgenoemde staat een

exploitatievergunning is verleend, deze vluchten niet willen of niet kunnen uitvoeren, om voor hun vluchten vanuit derde landen een vergunning te kunnen krijgen om het luchtruim van eerstgenoemde lidstaat binnen te vliegen.

- 68 Een dergelijk verschil in behandeling is slechts gerechtvaardigd indien het berust op objectieve overwegingen die losstaan van de nationaliteit van de betrokken personen en evenredig zijn aan het door het nationale recht rechtmatig nagestreefde doel (zie arrest van 15 maart 2005, *Bidar*, C-209/03, Jurispr. blz. I-2119, punt 54, en reeds aangehaald arrest *Neukirchinger*, punt 35).
- 69 Uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat het vereiste van een vergunning om het Duitse luchtruim binnen te vliegen, dat in het hoofdgeding aan de orde is, volgens het openbaar ministerie noodzakelijk is om de nationale economie en de veiligheid te beschermen.
- 70 Wat de bescherming van de nationale economie betreft, moet worden geconstateerd dat het om een zuiver economische doelstelling gaat, die geen rechtvaardiging kan vormen voor een verschil in behandeling als in het hoofdgeding aan de orde is (zie naar analogie, wat de rechtvaardiging van beperkingen van fundamentele vrijheden betreft, arresten van 5 juni 1997, *SETTG*, C-398/95, Jurispr. blz. I-3091, punt 23, en 7 april 2011, *Commissie/Portugal*, C-20/09, Jurispr. blz. I-2637, punt 65).
- 71 De doelstelling inzake de veiligheid is weliswaar ontegenzeggelijk een legitieme doelstelling, maar kan in het kader van het hoofdgeding niet met succes als argument worden aangevoerd.
- 72 Uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat de luchtvaartmaatschappijen die een vergunning willen verkrijgen om het Duitse luchtruim binnen te vliegen, daartoe niet alleen een niet-beschikbaarheidsverklaring moeten overleggen, maar met name ook een bewijs van de door hen afgesloten wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering en een AOC. De verwijzende rechter preciseert dat de in die documenten vervatte gegevens reeds dienden te worden gecontroleerd door de Republiek Oostenrijk, die *International Jet Management* een exploitatievergunning heeft verleend.
- 73 Om van de bevoegde autoriteit van een lidstaat een exploitatievergunning te kunnen krijgen, moet een onderneming onder meer overeenkomstig artikel 4, sub h, van verordening nr. 1008/2008 voldoen aan de verzekeringsvoorwaarden die in artikel 11 van die verordening en in verordening nr. 785/2004 zijn opgesomd. Een andere voorwaarde, die in de artikelen 4, sub b, en 6, lid 1, van verordening nr. 1008/2008 is neergelegd, bestaat erin dat de aanvragende onderneming houder is van een geldig AOC. Volgens de in artikel 2, punt 8, van deze verordening geformuleerde definitie van een AOC wordt in dit certificaat verklaard dat de luchtvaartexploitant beschikt over de beroepsbekwaamheid en organisatie om de veiligheid van de in dat certificaat gespecificeerde activiteiten overeenkomstig de relevante bepalingen van het Unierecht of, voor zover van toepassing, het nationale recht te garanderen.
- 74 Dat de Bondsrepubliek Duitsland een luchtvaartmaatschappij zoals *International Jet Management*, die over een door een andere lidstaat verleende exploitatievergunning beschikt, verplicht om een vergunning te verkrijgen om haar luchtruim binnen te vliegen, zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, is dus niet evenredig aan de nagestreefde legitieme doelstelling. De veiligheidsbelangen waaraan het openbaar ministerie refereert, zijn door de bevoegde Oostenrijkse autoriteit immers reeds in aanmerking genomen bij de afgifte van de exploitatievergunning aan *International Jet Management* (zie in die zin reeds aangehaald arrest *Neukirchinger*, punt 42).
- 75 Voorts moet worden opgemerkt dat de Duitse regering ter terechtzitting heeft aangegeven dat luchtvaartmaatschappijen die beschikken over een door een andere lidstaat afgegeven exploitatievergunning en vluchten uitvoeren vanuit derde landen naar het Duitse grondgebied, geen vergunning nodig hebben om het Duitse luchtruim binnen te vliegen indien zij een tussenlanding maken op het grondgebied van die andere lidstaat. Aangezien de Duitse regering niet heeft

gepreciseerd waarom de aangevoerde veiligheidsbelangen in dat geval wel terzijde kunnen worden geschoven, blijkt de wettelijke regeling die in het hoofdgeding aan de orde is hoe dan ook niet door dergelijke belangen te kunnen worden gerechtvaardigd.

- 76 Uit een en ander volgt dat een wettelijke regeling als die aan de orde in het hoofdgeding een discriminatie op grond van nationaliteit oplevert, die nog wordt versterkt doordat bij niet-naleving van deze wettelijke regeling een geldboete wordt opgelegd (zie in die zin reeds aangehaald arrest Neukirchinger, punt 43).
- 77 Bijgevolg moet op de tweede en de derde vraag worden geantwoord dat artikel 18 VWEU aldus moet worden uitgelegd dat het zich verzet tegen een wettelijke regeling van een lidstaat die op straffe van een geldboete voorschrijft dat een luchtvaartmaatschappij die over een in een andere lidstaat verleende exploitatievergunning beschikt, niet-geregelde privévluchten vanuit derde landen naar eerstgenoemde lidstaat slechts mag uitvoeren indien zij van deze lidstaat een vergunning heeft verkregen om zijn luchtruim binnen te vliegen, terwijl een dergelijke vergunning niet wordt verlangd van luchtvaartmaatschappijen die beschikken over een door eerstgenoemde lidstaat verleende exploitatievergunning, en die voorts bepaalt dat die vergunning enkel wordt verleend indien een verklaring wordt overgelegd waaruit blijkt dat de luchtvaartmaatschappijen waaraan door eerstgenoemde staat een exploitatievergunning is verleend, niet bereid of niet in staat zijn om de betrokken vluchten uit te voeren.

Kosten

- 78 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Grote kamer) verklaart voor recht:

- 1) **Artikel 18 VWEU, waarin het algemene verbod van discriminatie op grond van nationaliteit is neergelegd, is van toepassing op een situatie als die van het hoofdgeding, waarin een lidstaat bepaalt dat een luchtvaartmaatschappij die over een door een andere lidstaat verleende exploitatievergunning beschikt, niet-geregelde privévluchten vanuit derde landen naar eerstgenoemde lidstaat slechts mag uitvoeren indien zij van deze lidstaat een vergunning heeft verkregen om zijn luchtruim binnen te vliegen, terwijl diezelfde lidstaat een dergelijke vergunning niet verlangt van luchtvaartmaatschappijen die beschikken over een door hem verleende exploitatievergunning.**
- 2) **Artikel 18 VWEU moet aldus worden uitgelegd dat het zich verzet tegen een wettelijke regeling van een lidstaat die op straffe van een geldboete voorschrijft dat een luchtvaartmaatschappij die over een in een andere lidstaat verleende exploitatievergunning beschikt, niet-geregelde privévluchten vanuit derde landen naar eerstgenoemde lidstaat slechts mag uitvoeren indien zij van deze lidstaat een vergunning heeft verkregen om zijn luchtruim binnen te vliegen, terwijl een dergelijke vergunning niet wordt verlangd van luchtvaartmaatschappijen die beschikken over een door eerstgenoemde lidstaat verleende exploitatievergunning, en die voorts bepaalt dat die vergunning enkel wordt verleend indien een verklaring wordt overgelegd waaruit blijkt dat de luchtvaartmaatschappijen waaraan door eerstgenoemde staat een exploitatievergunning is verleend, niet bereid of niet in staat zijn om de betrokken vluchten uit te voeren.**

ondertekeningen