

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)

της 21ης Δεκεμβρίου 2011 *

Στην υπόθεση C-366/10,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Ηνωμένο Βασίλειο) με απόφαση της 8ης Ιουλίου 2010, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 22 Ιουλίου 2010, στο πλαίσιο της δίκης

Air Transport Association of America,

American Airlines Inc.,

Continental Airlines Inc.,

United Airlines Inc.

κατά

Secretary of State for Energy and Climate Change,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

παρισταμένων των:

International Air Transport Association (IATA),

National Airlines Council of Canada (NACC),

Aviation Environment Federation,

WWF-UK,

European Federation for Transport and Environment,

Environmental Defense Fund,

Earthjustice,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους Β. Σκουρή, Πρόεδρο, Α. Tizzano, J.N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J.-C. Bonichot και Α. Prechal, προέδρους τμήματος, Α. Rosas, R. Silva de Lapuerta, E. Levits, Α. Ó Caoimh, L. Bay Larsen, C. Toader (εισηγήτρια) και E. Jarašiūnas, δικαστές,

γενική εισαγγελέας: J. Kokott
γραμματέας: M. Ferreira, κύριος υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 5ης Ιουλίου 2011,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- οι Air Transport Association of America, American Airlines Inc., Continental Airlines Inc. και United Airlines Inc., εκπροσωπούμενες από τους D. Wyatt, QC, M. Hoskins και M. Chamberlain, barristers, που εξουσιοδοτήθηκαν από τον D. Das, solicitor,
- οι International Air Transport Association (IATA) και National Airlines Council of Canada (NACC), εκπροσωπούμενες από τον C. Quigley, QC,
- οι Aviation Environment Federation, WWF-UK, European Federation for Transport and Environment, Environmental Defense Fund και Earthjustice, εκπροσωπούμενες από τους J. Turner, QC, και L. John, barrister, που εξουσιοδοτήθηκαν από την K. Harrison, solicitor,

- η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον L. Seeboruth, επικουρούμενο από τον S. Wordsworth, barrister,
- η Βελγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον T. Materne,
- η Δανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον C. Vang,
- η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους T. Henze, J. Möller και N. Graf Vitzthum,
- η Ισπανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον M. Muñoz Pérez,
- η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους G. de Bergues, S. Menez και M. Perrot,
- η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τον P. Gentili, avvocato dello Stato,
- η Ολλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την C. Wissels και τον J. Langer,
- η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την C. Pesendorfer,

- η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους M. Szpunar και M. Nowacki, καθώς και από την K. Zawisza,
- η Σουηδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την A. Falk,
- η Ισλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την I. Lind Sæmundsdóttir,
- η Νορβηγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την K. Moe Winther και τον M. Emberland,
- το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, εκπροσωπούμενο από τις I. Αναγνωστοπούλου και R. Kaškina, καθώς και από τον A. Τρουπιώτη,
- το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκπροσωπούμενο από τις K. Michael, E. Karlsson και A. Westerhof Löfflerová,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους E. White, K. Simonsson και K. Mifsud-Bonnici, καθώς και από την S. Boelaert,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 6ης Οκτωβρίου 2011,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- ¹ Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά, αφενός, τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να γίνει επίκληση αρχών του εθνικού διεθνούς δικαίου και διατάξεων διεθνών συμβάσεων στο πλαίσιο προδικαστικής παραπομπής για την εκτίμηση του κύρους πράξεως, καθώς και, αφετέρου, το κύρος, από απόψεως διεθνούς εθνικού και συμβατικού δικαίου, της οδηγίας 2008/101/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ ώστε να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας (ΕΕ 2009, L 8, σ. 3).
- ² Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ, αφενός, των Air Transport Association of America, American Airlines Inc., Continental Airlines Inc. και United Airlines Inc. (στο εξής, από κοινού: ATA κ.λπ.) και, αφετέρου, του Secretary of State for Energy and Climate Change, με αντικείμενο το κύρος των μέτρων που έλαβε το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας για τη μεταφορά της οδηγίας 2008/101 στην εσωτερική του έννομη τάξη.

I — Το νομικό πλαίσιο

A — Το διεθνές δίκαιο

1. Η Σύμβαση του Σικάγου

- ³ Η σύμβαση για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, η οποία υπογράφηκε στο Σικάγο (Ηνωμένες Πολιτείες) στις 7 Δεκεμβρίου 1944 (στο εξής: Σύμβαση του Σικάγου), κυρώθηκε από όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία όμως δεν είναι η ίδια συμβαλλόμενο μέρος. Με τη Σύμβαση αυτή ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), ο οποίος, κατά το άρθρο 44 της ίδιας Συμβάσεως, έχει ως αντικείμενο να αναπτύξει αρχές και τεχνικές της διεθνούς αεροναυτιλίας καθώς και να προωθήσει τη δημιουργία και να τονώσει την ανάπτυξη των διεθνών αεροπορικών μεταφορών.

- ⁴ Το άρθρο 1 της Συμβάσεως του Σικάγου ορίζει τα εξής:

«Τα συμβαλλόμενα Κράτη αναγνωρίζουν ότι έκαστον Κράτος έχει την πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί της υπεράνω του εδάφους του ατμοσφαιρικής εκτάσεως.»

- 5 Το άρθρο 11 της ως άνω Συμβάσεως, το οποίο επιγράφεται «Εφαρμογή των κανονισμών αέρος», προβλέπει τα ακόλουθα:

«Υπό την επιφύλαξιν των διατάξεων της παρούσης συμβάσεως, οι νόμοι και οι κανονισμοί συμβαλλομένου Κράτους περί εισόδου και εξόδου εκ του εδάφους του αεροσκαφών εκτελούντων διεθνείς αεροπορικούς πλόας ή περί κινήσεως και πλόων τοιούτων αεροσκαφών καθ' ον χρόνον ευρίσκονται εντός του εδάφους του, θα εφαρμόζονται εις τα αεροσκάφη πάντων των συμβαλλομένων Κρατών αδιακρίτως εθνικότητος και τα τοιαύτα αεροσκάφη οφείλουσι, κατά την είσοδον ή αναχώρησίν των ή καθ' ον χρόνον ευρίσκονται εντός του εδάφους του ειρημένου Κράτους να συμμορφούνται προς τούτους.»

- 6 Το άρθρο 12 της εν λόγω Συμβάσεως, υπό τον τίτλο «Κανονισμοί του αέρος», ορίζει τα κάτωθι:

«Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος αναλαμβάνει να υιοθετήση μέτρα εξασφαλίζοντα όπως παν αεροσκάφος ιπτάμενον ύπερθεν ή χειρίζον εντός του εδάφους του, ως και παν αεροσκάφος φέρον το σήμα της εθνικότητός του, οπουδήποτε και αν ευρίσκεται τούτο, συμμορφούται προς τους εν ισχύι νόμους και κανονισμούς του Κράτους τούτου περί πτήσεως και χειρισμού αεροσκαφών. Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος δέχεται να διατηρήση τους σχετικούς ιδίους αυτού κανονισμούς ομοιομόρφους κατά το μέγιστον δυνατόν προς τους καταρτιζομένους από καιρού εις καιρόν εις εφαρμογήν της παρούσης συμβάσεως τοιούτους. Εις τας ανοικτάς θαλάσσας ισχύοντες νόμοι θα ώσιν οι εις εφαρμογήν της παρούσης συμβάσεως καταρτιζόμενοι. Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος αναλαμβάνει να εξασφαλίση την δίωξιν παντός προσώπου παραβιάζοντος τους ισχύοντας κανονισμούς.»

- 7 Το άρθρο 15 της ίδιας Συμβάσεως, το οποίο φέρει τον τίτλο «Τέλη αερολιμένων και παρόμοιες επιβαρύνσεις», ορίζει τα εξής:

«Έκαστος αερολιμήν συμβαλλομένου Κράτους ανοικτός προς δημόσιαν χρήσιν διά τα εθνικά του αεροσκάφη θα είναι [...] ομοίως ανοικτός και υπό τους αυτούς όρους διά τα αεροσκάφη απάντων των ετέρων συμβαλλομένων Κρατών.

Οιαδήποτε τέλη, άτινα δύνανται να επιβληθώσιν ή να επιτραπή να επιβληθώσιν υπό συμβαλλομένου τινός Κράτους διά την χρήσιν τοιούτων αερολιμένων και αεροναυτιλιακών διευκολύνσεων επί των αεροσκαφών οιοδήποτε ετέρου συμβαλλομένου Κράτους δεν θα υπερβαίνωσιν:

[...]

- β) ως προς τα αεροσκάφη τα εκτελούντα τακτική διεθνή αεροπορικήν υπηρεσίαν, τα καταβλητέα υπό των εθνικών του αεροσκαφών των εκτελούντων ομοίας διεθνείς αεροπορικής υπηρεσίας.

Άπαντα τα τοιαύτα τέλη θα δημοσιεύωνται και θα κοινοποιώνται εις τον [ΔΟΠΑ], επιφυλασσομένου εις το συμβούλιον, τη αιτήσει ενδιαφερομένου συμβαλλομένου κράτους, του δικαιώματος να εξετάζη τα επιβληθέντα τέλη διά την χρήσιν αερολιμένων και ετέρων διευκολύνσεων και να υποβάλη σχετικήν έκθεσιν και συστάσεις προς εξέτασιν εις το ή τα ενδιαφερόμενα Κράτη. Ουδέν δικαίωμα, τέλος ή έτεραι επιβαρύνσεις επιβάλλονται υφ' οιοδήποτε συμβαλλομένου Κράτους διά μόνον το δικαίωμα της μετακομίσεως υπεράνω του εδάφους του ή της εισόδου ή εξόδου εξ αυτού, οιοδήποτε αεροσκάφους συμβαλλομένου Κράτους ή προσώπων ή αντικειμένων ιδιοκτησίας ευρισκομένων επ' αυτού του αεροσκάφους.»

- 8 Το άρθρο 17 της Συμβάσεως του Σικάγου προβλέπει ότι «[τ]α αεροσκάφη έχουσι την εθνικότητα του Κράτους εις ο είναι νηολογημένα».
- 9 Το άρθρο 24, στοιχείο α', της εν λόγω Συμβάσεως έχει ως εξής:

«Αεροσκάφος εν πτήσει προς, εκ ή διασχίζον το έδαφος ετέρου συμβαλλομένου Κράτους θα απαλλάσσεται προσωρινώς του δασμού, υπό την επιφύλαξιν των τελωνειακών κανονισμών του κράτους τούτου. Η καύσιμος ύλη, τα έλαια λιπανσεως, τα

ανταλλακτικά, η κανονική εγκατάστασις και τα εφόδια αεροσκάφους τα ευρισκόμενα επί αεροσκάφους συμβαλλομένου Κράτους, κατά την άφιξίν του εις το έδαφος ετέρου συμβαλλομένου Κράτους και παραμείναντα επί του αεροσκάφους κατά την αναχώρισίν του εκ του Κράτους τούτου, θα απαλλάσσονται τελωνειακού δασμού, εξόδων ελέγχου ή ομοίων εθνικών ή τοπικών δασμών ή επιβαρύνσεων [...]».

2. Το Πρωτόκολλο του Κιότο

- 10 Στις 9 Μαΐου 1992 συνήφθη στη Νέα Υόρκη η σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών περί των κλιματικών αλλαγών (στο εξής: σύμβαση-πλαίσιο), της οποίας απώτερος σκοπός είναι η σταθεροποίηση των συγκεντρώσεων αερίων θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα σε επίπεδο που να αποτρέπει κάθε επικίνδυνη ανθρωπογενή διατάραξη του κλιματικού συστήματος. Στις 11 Δεκεμβρίου 1997, τα μέρη της συμβάσεως-πλαισίου θέσπισαν, βάσει της συμβάσεως αυτής, το Πρωτόκολλο του Κιότο στη σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών περί των κλιματικών μεταβολών (στο εξής: Πρωτόκολλο του Κιότο), το οποίο τέθηκε σε εφαρμογή στις 16 Φεβρουαρίου 2005. Η Ένωση είναι μέρος των ως άνω δύο συμβάσεων.
- 11 Σκοπός του Πρωτοκόλλου του Κιότο είναι να μειωθεί, κατά την περίοδο από το 2008 έως το 2012, το σύνολο των εκπομπών έξι αερίων θερμοκηπίου, μεταξύ των οποίων το διοξείδιο του άνθρακα (στο εξής: CO₂), τουλάχιστον κατά 5 % σε σχέση με το επίπεδο των εκπομπών αυτών για το έτος 1990. Τα συμβαλλόμενα μέρη στα οποία αναφέρεται το παράρτημα Ι της συμβάσεως-πλαισίου αναλαμβάνουν την υποχρέωση να διασφαλίσουν ότι οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου δεν θα υπερβαίνουν το ποσοστό που τους κατανέμει το Πρωτόκολλο του Κιότο, τα δε συμβαλλόμενα αυτά μέρη μπορούν να εκπληρώνουν από κοινού τις υποχρεώσεις τους. Η συνολική δέσμευση που ανέλαβαν η Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη βάσει του Πρωτοκόλλου του Κιότο αφορά τη συνολική μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου εντός της προαναφερόμενης περιόδου κατά 8 % σε σχέση με το επίπεδο των εκπομπών αυτών το 1990.

12 Το άρθρο 2, παράγραφος 2, του Πρωτοκόλλου του Κιότο ορίζει ότι:

«Τα Μέρη του παραρτήματος Ι επιδιώκουν τον περιορισμό ή τη μείωση των εκπομπών αερίων που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου, δίχως να υπόκεινται στο Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ, από καύσιμα αεροπλοΐας και ναυσιπλοΐας, μέσω [του ΔΟΠΑ] και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, αντιστοίχως.»

3. Η συμφωνία αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των Ηνωμένων Πολιτειών

13 Στις 25 και 30 Απριλίου 2007, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη της, αφενός, και οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, αφετέρου, συνήψαν συμφωνία αεροπορικών μεταφορών προκειμένου ιδίως να δοθεί ώθηση στον τομέα των διεθνών αεροπορικών μεταφορών με το άνοιγμα των αγορών και τη μεγιστοποίηση του οφέλους για τους καταναλωτές, τις αεροπορικές εταιρείες, τους εργαζομένους και τις κοινωνίες εκατέρωθεν του Ατλαντικού. Συναφώς, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι εκπρόσωποι των κυβερνήσεων των κρατών μελών της Ένωσης, οι οποίοι συνήλθαν στο πλαίσιο του Συμβουλίου, εξέδωσαν την απόφαση 2007/339/ΕΚ, της 25ης Απριλίου 2007, σχετικά με την υπογραφή και την προσωρινή εφαρμογή της εν λόγω συμφωνίας (ΕΕ L 134, σ. 1).

14 Ακολούθως, το Συμβούλιο και οι εκπρόσωποι των κυβερνήσεων των κρατών μελών της Ένωσης, οι οποίοι συνήλθαν στο πλαίσιο του Συμβουλίου, εξέδωσαν την απόφαση 2010/465/ΕΕ, της 24ης Ιουνίου 2010, σχετικά με την υπογραφή και την προσωρινή εφαρμογή του τροποποιητικού Πρωτοκόλλου της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής αφενός, και της Ευρωπαϊκής

Κοινότητας και των κρατών μελών της αφετέρου (ΕΕ L 223, σ. 1). Οι πρώτες έξι αιτιολογικές σκέψεις της αποφάσεως αυτής έχουν ως εξής:

- «1) Η συμφωνία αεροπορικών μεταφορών [...] περιείχε την υποχρέωση για τα συμβαλλόμενα μέρη να αρχίσουν διαπραγματεύσεις δευτέρου σταδίου.
- 2) Συνεπεία της ενάρξεως ισχύος της συνθήκης της Λισαβόνας, την 1η Δεκεμβρίου 2009, η Ευρωπαϊκή Ένωση αντικατέστησε και διαδέχθηκε την Ευρωπαϊκή Κοινότητα.
- 3) Η Επιτροπή διαπραγματεύθηκε, εξ ονόματος της Ένωσης και των κρατών μελών της, τροποποιητικό πρωτόκολλο της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών (εφεξής, το “πρωτόκολλο”) σύμφωνα με το άρθρο 21 της εν λόγω συμφωνίας.
- 4) Το πρωτόκολλο μονογραφήθηκε στις 25 Μαρτίου 2010.
- 5) Το πρωτόκολλο συνάδει πλήρως με τη νομοθεσία της ΕΕ, και ειδικότερα με το σύστημα εμπορίας [δικαιωμάτων εκπομπής] της ΕΕ [στο εξής: σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων].
- 6) Το πρωτόκολλο που διαπραγματεύθηκε η Επιτροπή θα πρέπει να υπογραφεί και να εφαρμόζεται προσωρινά από την Ένωση και τα κράτη μέλη, στο βαθμό που επιτρέπεται από το εθνικό δίκαιο, με την επιφύλαξη της πιθανής σύναψής του σε μεταγενέστερη ημερομηνία.»

¹⁵ Κατά το άρθρο 1, παράγραφος 3, της αποφάσεως 2010/465, «[ε]νόσω εκκρεμεί η έναρξη ισχύος του, το Πρωτόκολλο εφαρμόζεται προσωρινά από την Ένωση και τα κράτη μέλη της, στο βαθμό που επιτρέπεται από το εθνικό δίκαιο, από την ημερομηνία υπογραφής».

- 16 Κατά το άρθρο 1, σημείο 9, της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο (στο εξής: συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί»), για τους σκοπούς της συμφωνίας αυτής και ελλείψει διατάξεων περί του αντιθέτου, ο όρος «επικράτεια» σημαίνει «για τις Ηνωμένες Πολιτείες, τα εδάφη (ηπειρωτικά και νησιωτικά), τα εσωτερικά και τα χωρικά ύδατα υπό την κυριαρχία ή τη δικαιοδοσία τους, και, για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη της, τα εδάφη (ηπειρωτικά και νησιωτικά), τα εσωτερικά ύδατα και τα χωρικά ύδατα, στα οποία ισχύει η συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας[,] υπό τους όρους που προβλέπονται στην εν λόγω συνθήκη και οποιαδήποτε διάδοχο αυτής νομοθετική πράξη».
- 17 Το άρθρο 2 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», το οποίο φέρει τον τίτλο «Θεμιτές και ίσες ευκαιρίες», ορίζει τα ακόλουθα:

«Κάθε μέρος προσφέρει στις αεροπορικές εταιρείες αμφοτέρων των μερών θεμιτές και ίσες ευκαιρίες ανταγωνισμού στην προσφορά εκτέλεσης των διεθνών αεροπορικών μεταφορών που διέπει η παρούσα συμφωνία.»

- 18 Το άρθρο 3, παράγραφοι 2, 4 και 5, της εν λόγω συμφωνίας προβλέπει τα εξής:

«2. Κάθε αεροπορική εταιρεία μπορεί σε οποιαδήποτε ή σε όλες τις πτήσεις της και κατά την προαίρεσή της:

α) να εκτελεί πτήσεις προς μια ή και προς τις δύο κατευθύνσεις·

β) να συνδυάζει διαφορετικούς κωδικούς αριθμούς πτήσης στο πλαίσιο της εκμετάλλευσης ενός αεροσκάφους·

- γ) να εξυπηρετεί σημεία πίσω, ενδιάμεσα και πέραν των επικρατειών των μερών και σημεία μέσα στις επικράτειες των μερών με οποιοδήποτε συνδυασμό και σειρά·
- δ) να παραλείπει στάσεις σε οποιοδήποτε σημείο ή σημεία·
- ε) να μεταφέρει επιβάτες και φορτίο από οποιοδήποτε αεροσκάφος της σε οποιοδήποτε άλλο αεροσκάφος της σε οποιοδήποτε σημείο·
- στ) να εξυπηρετεί σημεία πέραν οποιουδήποτε σημείου στην επικράτειά της με ή χωρίς αλλαγή αεροσκάφους ή κωδικού αριθμού πτήσης και να προσφέρει και να διαφημίζει τα εν λόγω δρομολόγια στο κοινό ως απευθείας πτήσεις·
- ζ) να κάνει ενδιάμεση στάση σε οποιοδήποτε σημείο εντός ή εκτός της επικράτειας οποιουδήποτε Μέρους·
- η) να εκτελεί διαμετακομιστική μεταφορά μέσω της επικράτειας του άλλου μέρους·

και

- θ) να συνδυάζει επιβάτες και φορτίο στο ίδιο αεροσκάφος ανεξαρτήτως της προέλευσής τους,

χωρίς περιορισμούς ως προς την κατεύθυνση ή τη γεωγραφική περιοχή και χωρίς απώλεια δικαιώματος μεταφοράς επιβατών ή φορτίου, επιτρεπόμενου άλλως σύμφωνα με την παρούσα συμφωνία.

[...]

4. Κάθε μέρος επιτρέπει σε κάθε αεροπορική εταιρεία να καθορίζει τη συχνότητα και τη χωρητικότητα της διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς που προσφέρει με βάση την εμπορική συλλογιστική στην αγορά. Σύμφωνα με το δικαίωμα αυτό, κανένα μέρος δεν περιορίζει μονομερώς τον όγκο της κίνησης, τη συχνότητα ή την τακτικότητα των δρομολογίων, ή τον ή τους τύπους αεροσκαφών που χρησιμοποιούν οι αεροπορικές εταιρείες του άλλου μέρους, ούτε απαιτεί την κατάρτιση πινάκων δρομολογίων, προγραμμάτων ναυλωμένων πτήσεων, ή επιχειρησιακών σχεδίων από τις αεροπορικές εταιρείες του άλλου μέρους, εκτός εάν αυτό απαιτείται για τελωνειακούς, τεχνικούς, επιχειρησιακούς ή περιβαλλοντικούς (σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 15) λόγους με βάση ενιαίους όρους σύμφωνα με το άρθρο 15 της Σύμβασης [του Σικάγου].

5. Κάθε αεροπορική εταιρεία μπορεί να εκτελεί διεθνείς αεροπορικές μεταφορές χωρίς περιορισμούς ως προς την αλλαγή, σε οποιοδήποτε σημείο, του τύπου ή του αριθμού των χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών [...].»

- 19 Το άρθρο 7, παράγραφος 1, της ίδιας συμφωνίας, το οποίο επιγράφεται «Εφαρμογή νομοθετικών διατάξεων», έχει ως εξής:

«Οι νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις ενός μέρους που αφορούν την είσοδο αεροσκάφους διεθνούς αεροπορίας στην επικράτειά του ή την αποχώρηση από αυτήν, ή την εκμετάλλευση και τις πτήσεις του αεροσκάφους αυτού κατά την παραμονή του στην επικράτειά του, εφαρμόζονται στο αεροσκάφος που χρησιμοποιούν οι αερομεταφορείς του άλλου μέρους και τηρούνται από το αεροσκάφος αυτό κατά την είσοδο, την αποχώρηση και κατά την παραμονή του στην επικράτεια του πρώτου μέρους.»

- 20 Το άρθρο 10 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» προβλέπει, μεταξύ άλλων, ότι οι αεροπορικές εταιρείες κάθε μέρους έχουν δικαίωμα να εγκαθιστούν γραφεία στην επικράτεια του άλλου μέρους για την προώθηση και την πώληση αεροπορικών υπηρεσιών και συναφών δραστηριοτήτων. Έχουν επίσης το δικαίωμα να πωλούν, σε οποιοδήποτε ελευθέρως μετατρέψιμο νόμισμα, αεροπορικές υπηρεσίες στην επικράτεια του άλλου μέρους άμεσα και/ή έμμεσα, κατά την ευχέρειά τους, μέσω των πρακτόρων τους ή άλλου μεσάζοντος της επιλογής τους. Επιπλέον, οι αεροπορικές εταιρείες κάθε μέρους μπορούν, βάσει της διατάξεως αυτής, να πληρώνουν τα τοπικά

τους έξοδα, περιλαμβανομένης της αγοράς καυσίμων, σε οποιοδήποτε ελευθέρως μετατρέψιμο νόμισμα. Επιπροσθέτως, δύνανται να συνάπτουν συμφωνίες εμπορικής συνεργασίας, όπως συμφωνίες για τη δέσμευση χώρου ή για τη συνεκμετάλλευση πτήσεων, καθώς και, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, συμφωνίες δικαιοχρήσεως ή προβολής σήματος ή και συμφωνίες για την παροχή αεροσκαφών με πλήρωμα προς πραγματοποίηση διεθνών αεροπορικών μεταφορών.

- 21 Το άρθρο 11 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», σχετικά με τους τελωνειακούς δασμούς και επιβαρύνσεις, ορίζει τα κάτωθι:

«1. Κατά την άφιξή του στο έδαφος ενός συμβαλλομένου μέρους, το αεροσκάφος που χρησιμοποιείται στις διεθνείς αερομεταφορές από τους αερομεταφορείς του άλλου συμβαλλομένου μέρους, ο συνήθης εξοπλισμός του, ο εξοπλισμός εδάφους, τα καύσιμα, τα λιπαντικά, τα αναλώσιμα τεχνικά εφόδια, τα ανταλλακτικά (συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων), τα εφόδια του αεροσκάφους (στα οποία περιλαμβάνονται, χωρίς να περιορίζονται σε αυτά, τα τρόφιμα, τα αφεψήματα και τα οινόπνευματώδη ποτά, ο καπνός και άλλα προϊόντα προς πώληση στους επιβάτες ή προς χρήση από αυτούς σε περιορισμένες ποσότητες κατά τη διάρκεια της πτήσης), και άλλα είδη, τα οποία διατίθενται ή χρησιμοποιούνται μόνον κατά τη λειτουργία ή την εξυπηρέτηση αεροσκάφους διεθνών αεροπορικών μεταφορών, απαλλάσσονται, σε βάση αμοιβαιότητας, όλων των περιορισμών εισαγωγής, των φόρων περιουσίας και των έκτακτων φόρων κεφαλαίου, των δασμών, των ειδικών φόρων κατανάλωσης και παρεμφερών τελών και επιβαρύνσεων που (α) επιβάλλονται από τις εθνικές ή τοπικές αρχές ή την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, και (β) δεν βασίζονται στο κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, με την προϋπόθεση ότι ο εν λόγω εξοπλισμός και τα εφόδια αυτά παραμένουν εντός του αεροσκάφους.

2. Απαλλάσσονται επίσης, σε βάση αμοιβαιότητας, των φόρων, εισφορών, δασμών, τελών και επιβαρύνσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, εξαιρουμένων των επιβαρύνσεων που συνδέονται με το κόστος της παρεχόμενης υπηρεσίας:

[...]

γ) τα καύσιμα, τα λιπαντικά και τα αναλώσιμα τεχνικά εφόδια που εισάγονται ή παρέχονται στην επικράτεια ενός μέρους με σκοπό να χρησιμοποιηθούν σε αεροσκάφος αεροπορικής εταιρείας του άλλου μέρους το οποίο χρησιμοποιείται σε διεθνείς αερομεταφορές, ακόμη και όταν τα εν λόγω εφόδια πρόκειται να χρησιμοποιηθούν σε τμήμα του δρομολογίου που εκτελείται άνωθεν της επικράτειας του μέρους όπου τοποθετήθηκαν εντός του αεροσκάφους,

[...].».

22 Το άρθρο 15 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», το οποίο φέρει τον τίτλο «Περιβάλλον», έχει ως εξής:

«1. Τα συμβαλλόμενα μέρη αναγνωρίζουν τη σημασία της προστασίας του περιβάλλοντος κατά την κατάστροψη και την εφαρμογή της πολιτικής διεθνούς αεροπορίας, με προσεκτική στάθμιση κόστους και οφέλους των μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος κατά την κατάστροψη της εν λόγω πολιτικής και, κατά περίπτωση, με την από κοινού προώθηση αποτελεσματικών παγκοσμίων λύσεων. Κατά συνέπεια, τα συμβαλλόμενα μέρη προτίθενται να εργάζονται από κοινού για να περιορισθεί ή να μειωθεί, με οικονομικά εύλογο τρόπο, ο αντίκτυπος της διεθνούς αεροπορίας στο περιβάλλον.

2. Όταν ένα συμβαλλόμενο μέρος εξετάζει προτεινόμενα περιβαλλοντικά μέτρα σε περιφερειακό, εθνικό ή τοπικό επίπεδο, οφείλει να αξιολογεί τις πιθανές δυσμενείς επιπτώσεις στην άσκηση των δικαιωμάτων που περιλαμβάνει η παρούσα συμφωνία και, εφόσον εγκρίνει τα μέτρα αυτά, οφείλει να προβαίνει σε κατάλληλες ενέργειες για τον μετριασμό των εν λόγω δυσμενών επιπτώσεων. Μετά από αίτημα συμβαλλόμενου μέρους, το άλλο συμβαλλόμενο μέρος παρέχει περιγραφή της αξιολόγησης και των ενεργειών μετριασμού.

3. Όταν θεσπίζονται περιβαλλοντικά μέτρα, ακολουθούνται τα αεροπορικά πρότυπα για το περιβάλλον που έχει καταρτίσει η [ΔΟΠΑ] σε παραρτήματα της Σύμβασης

[του Σικάγου], εκτός εάν έχουν καταχωρισθεί διαφορές. Τα μέρη εφαρμόζουν κάθε περιβαλλοντικό μέτρο που αφορά τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών που παρέχονται δυνάμει της παρούσας συμφωνίας με βάση το άρθρο 2 και το άρθρο 3, παράγραφος 4, της παρούσας συμφωνίας.

4. Τα συμβαλλόμενα μέρη επιβεβαιώνουν τη δέσμευση των κρατών μελών και των Ηνωμένων Πολιτειών να εφαρμόζουν την αρχή της ισορροπημένης προσέγγισης.

[...]

6. Τα συμβαλλόμενα μέρη υιοθετούν και ενθαρρύνουν την ανταλλαγή πληροφοριών και τον τακτικό διάλογο μεταξύ εμπειρογνομόνων, ιδίως μέσω των υφιστάμενων διαύλων επικοινωνίας, για να προωθήσουν τη συνεργασία, σύμφωνα με τους εφαρμοζόμενους νόμους και κανονισμούς, με σκοπό την αντιμετώπιση των επιπτώσεων των διεθνών αερομεταφορών στο περιβάλλον και την εξεύρεση λύσεων μετριασμού τους, καθώς και:

[...]

ε) την ανταλλαγή απόψεων σε θέματα και λύσεις που απασχολούν τα διεθνή [fora] που ασχολούνται με την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των αερομεταφορών, όπως και το συντονισμό των θέσεων, αναλόγως.

7. Εφόσον ζητηθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη, η Κοινή Επιτροπή, με τη συνδρομή εμπειρογνομόνων, εργάζεται προκειμένου να διατυπώσει συστάσεις για την αντιμετώπιση θεμάτων που ενδεχομένως αλληλεπικαλύπτονται και να αποκατασταθεί συνοχή μεταξύ των βασιζόμενων στην αγορά μέτρων που αφορούν τις εκπομπές των αερομεταφορών, τα οποία εφαρμόζουν τα συμβαλλόμενα μέρη με σκοπό να αποφευχθούν περιττά μέτρα και κόστος και να μειωθεί κατά το δυνατόν ο διοικητικός φόρτος για τις αεροπορικές εταιρείες. Η εφαρμογή των συστάσεων αυτών υπόκειται

σε εσωτερική έγκριση ή κύρωση, εφόσον αυτό απαιτείται ενδεχομένως από κάθε συμβαλλόμενο μέρος.

8. Εάν ένα συμβαλλόμενο μέρος πιστεύει ότι ένα θέμα που άπτεται της αεροπορικής περιβαλλοντικής προστασίας, συμπεριλαμβανομένων νέων προτεινόμενων μέτρων, εγείρει ανησυχίες όσον αφορά την ισχύ ή την εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας, δύναται να ζητήσει τη σύγκληση της Κοινής Επιτροπής, όπως προβλέπεται στο άρθρο 18, για να εξετασθεί το θέμα και να δοθούν κατάλληλες απαντήσεις σε ανησυχίες που κρίνονται δικαιολογημένες.»

- ²³ Κατά το άρθρο 19, παράγραφος 1, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», κάθε διαφορά σχετική με την εφαρμογή ή την ερμηνεία της συμφωνίας αυτής μπορεί, υπό προϋποθέσεις και εφόσον δεν έχει επιλυθεί με συνεδρίαση της Κοινής Επιτροπής, να υποβληθεί σε πρόσωπο ή σε φορέα για να ληφθεί απόφαση με συμφωνία των μερών. Εφόσον τα μέρη δεν συμφωνήσουν, η διαφορά υποβάλλεται, κατόπιν αιτήματος ενός εκ των δύο μερών, σε διαιτησία σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο εν λόγω άρθρο 19.

B — Το δίκαιο της Ένωσης

- ²⁴ Το Συμβούλιο, εξέδωσε, αφενός, την απόφαση 94/69/ΕΚ, της 15ης Δεκεμβρίου 1993, σχετικά με τη σύναψη της σύμβασης-πλαίσιου των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές (ΕΕ 1994, L 33, σ. 11), και, αφετέρου, την απόφαση 2002/358/ΕΚ, της 25ης Απριλίου 2002, για την έγκριση, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, του Πρωτοκόλλου του Κιότο στη σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές και την από κοινού τήρηση των σχετικών δεσμεύσεων (ΕΕ L 130, σ. 1). Βάσει του άρθρου 2, πρώτο εδάφιο, της τελευταίας αυτής αποφάσεως, η Ένωση και τα κράτη μέλη της εκπληρώνουν από κοινού τη συνολική δέσμευση που ανέλαβαν βάσει του Πρωτοκόλλου του Κιότο.

- ²⁵ Εκτιμώντας ότι η εμπορία δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου συνιστά, μαζί με άλλα μέτρα, σημαντικό και αναπόσπαστο τμήμα της κοινοτικής στρατηγικής στον αγώνα κατά της κλιματικής μεταβολής, η Επιτροπή παρουσίασε, στις 8 Μαρτίου 2000, την Πράσινη Βίβλο για τη δημιουργία εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενός συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου [COM(2000) 87 τελικό].

1. Η οδηγία 2003/87/EK

- ²⁶ Η οδηγία 2003/87/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/EK του Συμβουλίου (ΕΕ L 275, σ. 32), εκδόθηκε βάσει του άρθρου 175, παράγραφος 1, ΕΚ.
- ²⁷ Από την πέμπτη αιτιολογική της σκέψη προκύπτει ότι η οδηγία αυτή έχει ως σκοπό να συμβάλει στην αποτελεσματικότερη υλοποίηση των δεσμεύσεων για μείωση των ανθρωπογενών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, τις οποίες ανέλαβε η Ένωση και τα κράτη μέλη της στο πλαίσιο του Πρωτοκόλλου του Κιότο σύμφωνα με την απόφαση 2002/358, μέσω μιας εύρυθμης ευρωπαϊκής αγοράς δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου (στο εξής: δικαιώματα), και να περιορίσει, κατά το δυνατόν, τις επιπτώσεις στην οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση.
- ²⁸ Κατά την εικοστή τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας αυτής, η εμπορία των δικαιωμάτων εκπομπής θα πρέπει «να αποτελεί τμήμα μιας ολοκληρωμένης και συνεκτικής δέσμης πολιτικών και μέτρων εφαρμοζόμενων σε επίπεδο κρατών μελών και σε κοινοτικό επίπεδο». Όπως διευκρινίζει η εικοστή πέμπτη αιτιολογική σκέψη, «[ο]ι πολιτικές και τα μέτρα θα πρέπει, τόσο σε επίπεδο κρατών μελών όσο και σε κοινοτικό επίπεδο, να εφαρμοσθούν σε όλους τους τομείς της οικονομίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όχι μόνο στους τομείς της βιομηχανίας και της ενέργειας, προκειμένου να επιτευχθούν σημαντικές μειώσεις των εκπομπών».

29 Το άρθρο 1 της οδηγίας 2003/87 ορίζει το αντικείμενό της ως εξής:

«Η παρούσα οδηγία καθιερώνει ένα σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων [...] εντός της Κοινότητας [...] προκειμένου να προωθήσει τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά τρόπο αποδοτικό από πλευράς κόστους και οικονομικώς αποτελεσματικό.»

30 Η οδηγία 2003/87 εφαρμόζεται, βάσει του άρθρου 2, παράγραφος 1, αυτής, στις εκπομπές από τις δραστηριότητες που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι και στα αέρια θερμοκηπίου που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ, μεταξύ των οποίων το CO₂.

2. Η οδηγία 2008/101

31 Το άρθρο 30, παράγραφος 2, της οδηγίας 2003/87 προβλέπει ότι, βάσει της πείρας που θα έχει αποκτηθεί από την εφαρμογή της, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει, μέχρι τις 30 Ιουνίου 2006, έκθεση συνοδευόμενη, εφόσον απαιτείται, από σχετικές προτάσεις όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της οδηγίας αυτής, στην οποία θα εξετάζει, μεταξύ άλλων, «κατά ποίο τρόπο τροποποιείται και αν συντρέχει περίπτωση να τροποποιηθεί το παράρτημα Ι έτσι ώστε να συμπεριληφθούν και άλλοι σχετικοί τομείς και δραστηριότητες, μεταξύ δε άλλων οι τομείς των χημικών προϊόντων, του αλουμινίου και των μεταφορών, καθώς και δραστηριότητες και εκπομπές άλλων αερίων θερμοκηπίου πλην αυτών που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ, με σκοπό τη βελτίωση της οικονομικής απόδοσης του συστήματος».

32 Συναφώς, ο νομοθέτης της Ένωσης εξέδωσε την οδηγία 2008/101, η οποία τροποποιεί την οδηγία 2003/87, εντάσσοντας τις αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων.

33 Η όγδοη, η ένατη, η δέκατη, η ενδέκατη, η δέκατη πέμπτη, η δέκατη έβδομη και η εικοστή πρώτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2008/101 έχουν ως εξής:

- «(8) Το προσαρτημένο στη [σύμβαση-πλαίσιο] Πρωτόκολλο του Κιότο, [...], επιβάλλει στις ανεπτυγμένες χώρες την υποχρέωση να επιδιώξουν, μέσω [του ΔΟΠΑ], τον περιορισμό ή τη μείωση των μη ελεγχόμενων βάσει του Πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ, σχετικά με τις ουσίες που καταστρέφουν τη στοιβάδα του όζοντος,] εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από αεροπορικές μεταφορές.
- (9) Μολονότι η Κοινότητα δεν συγκαταλέγεται μεταξύ των μερών της Σύμβασης του Σικάγου [...], όλα τα κράτη μέλη είναι μέρη της και μέλη [του] ΔΟΠΑ. Τα κράτη μέλη εξακολουθούν να υποστηρίζουν τη συνεργασία με άλλα κράτη [στο πλαίσιο του] ΔΟΠΑ για την ανάπτυξη μέτρων, καθώς και προσανατολισμένων στην αγορά μέσων, για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος. Στην έκτη συνεδρίαση της επιτροπής [του] ΔΟΠΑ για την προστασία του περιβάλλοντος στις αεροπορικές μεταφορές, το 2004, υπήρξε συμφωνία ως προς το ότι η καθιέρωση ειδικού συστήματος εμπορίας εκπομπών για την αεροπορία, βασισμένου σε νέο νομικό μέσο υπό την αιγίδα [του] ΔΟΠΑ, δεν ήταν τότε αρκετά ελκυστική ώστε να επιδιωχθεί περαιτέρω. Κατόπιν αυτού, το ψήφισμα αριθ. 35-5 της Συνέλευσης [του] ΔΟΠΑ που διεξήχθη τον Σεπτέμβριο του 2007 δεν πρότεινε νέο νομικό μέσο αλλά, αντ' αυτού, επικρότησε την ανοικτή εμπορία εκπομπών και την ευχέρεια των κρατών να εντάσσουν τις εκπομπές των διεθνών αεροπορικών μεταφορών στα οικεία συστήματα εμπορίας εκπομπών. Στο προσάρτημα L του ψηφίσματος A36-22 της 36ης Συνέλευσης [του] ΔΟΠΑ που διεξήχθη τον Σεπτέμβριο του 2007, καλούνται τα συμβαλλόμενα μέρη να μην εφαρμόσουν σύστημα εμπορίας εκπομπών στους φορείς αεροπορικών μεταφορών άλλων συμβαλλομένων μερών εκτός αν υπάρχουν αμοιβαίες συμφωνίες μεταξύ των κρατών αυτών. Υπενθυμίζοντας ότι η Σύμβαση του Σικάγου αναγνωρίζει ρητά το δικαίωμα κάθε συμβαλλόμενου μέρους να εφαρμόζει χωρίς διακρίσεις στα αεροσκάφη όλων των κρατών τους οικείους νόμους και κανονισμούς περί αεροπορικών μεταφορών, τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και 15 άλλα ευρωπαϊκά κράτη διατύπωσαν επιφύλαξη για το εν λόγω ψήφισμα και επιφυλάχθηκαν του δικαιώματος, δυνάμει της Σύμβασης του Σικάγου, να θέσουν σε ισχύ και να εφαρμόσουν χωρίς διακρίσεις μέτρα προσανατολισμένα

στην αγορά σε όλους τους φορείς εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών όλων των κρατών που παρέχουν υπηρεσίες προς, από και εντός της επικρατείας τους.

- (10) Το έκτο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον, που θεσπίστηκε με την απόφαση 1600/2002/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [...], προέβλεπε τον προσδιορισμό και την ανάληψη ειδικών δράσεων από την Κοινότητα για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα αεροσκάφη, εφόσον δεν είχε συμφωνηθεί ανάλογη δράση στα πλαίσια [του] ΔΟΠΑ μέχρι το 2002. Στα συμπεράσματα του Οκτωβρίου 2002, του Δεκεμβρίου 2003 και του Οκτωβρίου 2004, το Συμβούλιο ζήτησε επανειλημμένα από την Επιτροπή να προτείνει μέτρα για τον περιορισμό των επιπτώσεων των διεθνών αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος.
- (11) Για να προκύψουν οι αναγκαίες μειώσεις, θα πρέπει να εφαρμοστούν πολιτικές και μέτρα σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο σε όλους τους τομείς της οικονομίας της Κοινότητας. Εάν οι επιπτώσεις του κλάδου των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος εξακολουθήσουν να εντείνονται με τον σημερινό ρυθμό, θα υπονομεύσουν σε μεγάλο βαθμό τις μειώσεις που έχουν επιτύχει άλλοι κλάδοι για την καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος.

[...]

- (14) Στόχος των τροποποιήσεων που επιφέρει η παρούσα οδηγία στην οδηγία 2003/87/ΕΚ είναι ο περιορισμός των επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος με την ένταξη των εκπομπών που προέρχονται από αεροπορικές δραστηριότητες στο κοινοτικό σύστημα.

[...]

- (17) Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της θα πρέπει να εξακολουθήσουν να επιδιώκουν συμφωνία για παγκόσμια μέτρα μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις αεροπορικές μεταφορές. Το κοινοτικό σύστημα μπορεί να λειτουργήσει ως υπόδειγμα για την παγκόσμια χρησιμοποίηση του συστήματος εμπορίας εκπομπών. Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της θα πρέπει να συνεχίσουν να είναι σε επαφή με τρίτες χώρες κατά τη διάρκεια της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και να ενθαρρύνουν τις τρίτες χώρες να λάβουν ανάλογα μέτρα. Εάν τρίτη χώρα θεσπίσει μέτρα, που έχουν περιβαλλοντικό αποτέλεσμα τουλάχιστον ισοδύναμο με αυτό της παρούσας οδηγίας, για τον περιορισμό των κλιματικών επιπτώσεων των πτήσεων προς την Κοινότητα, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τις επιλογές που υφίστανται για τη βέλτιστη αλληλεπίδραση μεταξύ του κοινοτικού συστήματος και των μέτρων αυτής της χώρας, έπειτα από διαβούλευση με την εν λόγω χώρα. Τα συστήματα εμπορίας εκπομπών που αναπτύσσονται σε τρίτες χώρες αρχίζουν να προβλέπουν βέλτιστη αλληλεπίδραση με το κοινοτικό σύστημα, σε σχέση με την κάλυψη της αεροπορίας. Διμερείς ρυθμίσεις για τη σύνδεση του κοινοτικού συστήματος με άλλα συστήματα εμπορίας για να διαμορφωθεί ένα κοινό σύστημα ή για τη συνεκτίμηση αντίστοιχων μέτρων για την αποφυγή διπλής ρύθμισης θα μπορούσαν να αποτελέσουν ένα βήμα προς μια παγκόσμια συμφωνία. Όταν γίνονται τέτοιου είδους διμερείς ρυθμίσεις, η Επιτροπή δύναται να τροποποιεί τους τύπους των αεροπορικών δραστηριοτήτων που περιλαμβάνονται στο κοινοτικό σύστημα, περιλαμβανομένων επακόλουθων αναπροσαρμογών της συνολικής ποσότητας δικαιωμάτων που θα χορηγηθούν στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

[...]

- (21) Είναι σκόπιμη η πλήρης εναρμόνιση του ποσοστού δικαιωμάτων που παρέχονται δωρεάν σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που συμμετέχουν στο κοινοτικό σύστημα, προκειμένου να διασφαλιστούν ίσοι όροι για τους εν λόγω φορείς, δεδομένου ότι κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα εποπτεύεται από ένα και μόνο κράτος μέλος σε ό,τι αφορά όλες τις δραστηριότητές του προς, από και εντός της ΕΕ και δεδομένων των νομοθετικών διατάξεων κατά των διακρίσεων που περιέχουν οι διμερείς συμφωνίες αεροπορικών υπηρεσιών με τρίτες χώρες.»

- ³⁴ Δυνάμει του άρθρου 1, σημείο 4, της οδηγίας 2008/101, προστέθηκε στην οδηγία 2003/87 το κεφάλαιο II, το οποίο έχει ως εξής:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 3α

Πεδίο εφαρμογής

Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου εφαρμόζονται στην κατανομή και την εκχώρηση δικαιωμάτων εκπομπής για τις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος Ι.

[...]

Άρθρο 3γ

Συνολική ποσότητα δικαιωμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές

1. Για την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2012 έως 31 Δεκεμβρίου 2012, η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων προς κατανομή σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ισοδυναμεί με το 97 % των ιστορικών εκπομπών αεροπορικών μεταφορών.

2. Για την αναφερόμενη στο άρθρο 11, παράγραφος 2, περίοδο που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2013 και, ελλείψει τροποποιήσεων συνεπεία της επανεξέτασης που προβλέπει το άρθρο 30, παράγραφος 4, για κάθε περίοδο που ακολουθεί, η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων προς κατανομή σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ισοδυναμεί με το 95 % του γινομένου των ιστορικών εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών επί τον αριθμό ετών της περιόδου.

[...]

Άρθρο 3δ

Μέθοδος κατανομής των δικαιωμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές μέσω πλειστηριασμού

1. Κατά την περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 3γ, παράγραφος 1, το 15 % των δικαιωμάτων τίθεται σε πλειστηριασμό.

2. Από 1ης Ιανουαρίου 2013, το 15 % των δικαιωμάτων τίθεται σε πλειστηριασμό. Το ποσοστό αυτό μπορεί να αναθεωρηθεί στο πλαίσιο της γενικής αναθεώρησης της παρούσας οδηγίας.

3. Εκδίδεται κανονισμός με λεπτομερείς διατάξεις για τον εκπλειστηριασμό από τα κράτη μέλη δικαιωμάτων που δεν απαιτείται να κατανεμηθούν δωρεάν σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου ή με το άρθρο 3στ, σημείο 8. Ο αριθμός των εκπλειστηριαζόμενων δικαιωμάτων από κάθε κράτος μέλος σε κάθε περίοδο είναι ανάλογος με το μερίδιό του στο σύνολο των αποδιδόμενων στην αεροπορία εκπομπών για όλα τα κράτη μέλη για το έτος αναφοράς [...]

[...]

4. Εναπόκειται στα κράτη μέλη να καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιούνται τα έσοδα από τον εκπλειστηριασμό των δικαιωμάτων. Τα έσοδα αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος στην ΕΕ και σε τρίτες χώρες, μεταξύ άλλων για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, την προσαρμογή στις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος στην ΕΕ και σε τρίτες χώρες, ιδίως σε αναπτυσσόμενες χώρες, τη χρηματοδότηση έρευνας και ανάπτυξης για το μετριασμό και την προσαρμογή, συμπεριλαμβανομένων ιδίως των τομέων της αεροπλοΐας και των αεροπορικών μεταφορών, για τη μείωση των εκπομπών μέσω των μεταφορών με χαμηλές εκπομπές και για την κάλυψη του κόστους διαχείρισης του κοινοτικού συστήματος. Με τα έσοδα από τον πλειστηριασμό θα πρέπει επίσης να χρηματοδοτούνται οι [εισφορές] στο Παγκόσμιο Ταμείο Ενεργειακής Απόδοσης και Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, καθώς και τα μέτρα για την αποτροπή της αποψίλωσης και τη διευκόλυνση της προσαρμογής των αναπτυσσόμενων χωρών.

[...]

Άρθρο 3ε

Κατανομή και εκχώρηση δικαιωμάτων σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών

1. Για κάθε περίοδο που ορίζει το άρθρο 3γ, κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δύναται να καταθέσει αίτηση για δικαιώματα που πρόκειται να κατανεμηθούν δωρεάν. Η αίτηση αυτή μπορεί να κατατεθεί με την υποβολή στην αρμόδια αρχή του εντεταλμένου κράτους μέλους εξακριβωμένων τονοχλιομετρικών δεδομένων για τις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος Ι που άσκησε ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά το έτος παρακολούθησης. [...]»

- 35 Το άρθρο 1, σημείο 10, στοιχείο β', της οδηγίας 2008/101 προβλέπει την προσθήκη στο άρθρο 12 της οδηγίας 2003/87 της ακόλουθης παραγράφου 2α:

«Τα εντεταλμένα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, το αργότερο στις 30 Απριλίου κάθε έτους, κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών να παραδίδει αριθμό δικαιωμάτων που αντιστοιχεί στις συνολικές εκπομπές κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους, όπως έχουν εξακριβωθεί σύμφωνα με το άρθρο 15, από αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος Ι τις οποίες άσκησε ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν στη συνέχεια την ακύρωση των δικαιωμάτων που παραδίδονται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.»

- 36 Δυνάμει του άρθρου 1, σημείο 14, στοιχείο β', της οδηγίας 2008/101, οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου 16 της οδηγίας 2003/87 έχουν πλέον ως εξής:

«2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για τη δημοσίευση των ονομάτων των φορέων εκμετάλλευσης και φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που έχουν παραβιάσει απαιτήσεις για την παράδοση επαρκών δικαιωμάτων δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι κάθε φορέας εκμετάλλευσης και φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών που δεν παραδίδει έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους επαρκή δικαιώματα για την κάλυψη των εκπομπών κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους, υπόκειται στην καταβολή προστίμου για υπέρβαση εκπομπών. Το πρόστιμο ανέρχεται σε 100 ευρώ για κάθε τόνο εκπομπών ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα για τον οποίο ο φορέας δεν παρέδωσε δικαιώματα. Η καταβολή του προστίμου δεν απαλλάσσει τον φορέα από την υποχρέωση να παραδώσει, κατά την επιστροφή δικαιωμάτων για το επόμενο ημερολογιακό έτος, δικαιώματα για ποσότητες εκπομπών ίσες με τις καθ' υπέρβαση εκπομπές.»

37 Επιπλέον, το άρθρο 1, σημείο 14, στοιχείο γ', της οδηγίας 2008/101 προβλέπει, μεταξύ άλλων, ότι στο άρθρο 16 της οδηγίας 2003/87 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 5:

«Σε περίπτωση που ένας φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας και όταν άλλα μέτρα εφαρμογής δεν εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση, το οικείο εντεταλμένο κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να αποφασίσει την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας για τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών.»

38 Δυνάμει του άρθρου 1, σημείο 18, της οδηγίας 2008/101, προστίθεται στην οδηγία 2003/87 το άρθρο 25α, υπό τον τίτλο «Μέτρα τρίτων χωρών για τον περιορισμό των επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος», το οποίο ορίζει ότι:

«1. Εάν τρίτη χώρα θεσπίσει μέτρα για τον περιορισμό των επιπτώσεων στην αλλαγή του κλίματος των πτήσεων από τη χώρα αυτή προς την Κοινότητα, η Επιτροπή, κατόπιν διαβουλεύσεως με την εν λόγω τρίτη χώρα και τα κράτη μέλη στα πλαίσια της επιτροπής που προβλέπει το άρθρο 23, παράγραφος 1, εξετάζει τις διαθέσιμες επιλογές με σκοπό να δημιουργηθεί η καλύτερη δυνατή αλληλεπίδραση του κοινοτικού συστήματος με τα μέτρα των τρίτων χωρών.

Εφόσον χρειάζεται, η Επιτροπή μπορεί να υιοθετεί τροποποιήσεις, ώστε οι πτήσεις από την εν λόγω τρίτη χώρα να εξαιρεθούν από τις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος Ι ή ώστε να επέλθει κάθε άλλη αναγκαία τροποποίηση στις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος Ι με συμφωνία δυνάμει του τέταρτου εδαφίου. Τα μέτρα αυτά τα οποία αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας διά συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 23, παράγραφος 3.

Η Επιτροπή δύναται να προτείνει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο οι-αδήποτε άλλη τροποποίηση στην παρούσα οδηγία.

Η Επιτροπή δύναται επίσης, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, να υποβάλλει συστάσεις προς το Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 300 παράγραφος 1 της συνθήκης για την έναρξη διαπραγματεύσεων με σκοπό τη σύναψη συμφωνίας με την ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα.

2. Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της εξακολουθούν να επιδιώκουν συμφωνία για παγκόσμια μέτρα μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις αεροπο-ρικές μεταφορές. Με την προοπτική οποιασδήποτε τέτοιας συμφωνίας, η Επιτροπή θα εξετάσει εάν χρειάζονται τροποποιήσεις της παρούσας οδηγίας, όπως εφαρμόζε-ται στους φορείς εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών.»

39 Βάσει του παραρτήματος της οδηγίας 2008/101, το παράρτημα I της οδηγίας 2003/87 φέρει πλέον τον τίτλο «Κατηγορίες δραστηριοτήτων στις οποίες εφαρμόζεται η πα-ρούσα οδηγία» και μετά την παράγραφο 2 παρεμβάλλεται, πριν από τον πίνακα του παραρτήματος I, το ακόλουθο εδάφιο:

«Από την 1η Ιανουαρίου 2012 θα περιληφθούν όλες οι πτήσεις από ή προς περιφε-ρειακό αεροδρόμιο ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη.»

40 Το παράρτημα της οδηγίας 2008/101 επιφέρει επίσης τροποποίηση στο παράρτημα IV της οδηγίας 2003/87, καθόσον προστίθεται στο εν λόγω παράρτημα το μέρος Β, με τίτλο «Παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων για τις εκπομπές από αεροπορικές δραστηριότητες», το οποίο ορίζει τα εξής:

«Παρακολούθηση εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα

Οι εκπομπές παρακολουθούνται με υπολογισμούς. Οι εκπομπές υπολογίζονται με τον τύπο:

Κατανάλωση καυσίμου × συντελεστή εκπομπών

Στην κατανάλωση καυσίμου συμπεριλαμβάνεται το καύσιμο που καταναλώνει η εφεδρική μονάδα παραγωγής ισχύος. Εφόσον είναι δυνατό, χρησιμοποιείται η πραγματική κατανάλωση καυσίμου για κάθε πτήση, η οποία υπολογίζεται με τον τύπο:

Ποσότητα καυσίμου που περιέχουν οι δεξαμενές του αεροσκάφους μετά την ολοκλήρωση του εφοδιασμού με καύσιμο για την πτήση — Ποσότητα καυσίμου που περιέχουν οι δεξαμενές του αεροσκάφους μετά την ολοκλήρωση του εφοδιασμού με καύσιμο για την επόμενη πτήση + Εφοδιασμός με καύσιμο για την επόμενη πτήση.

[...]

Ο υπολογισμός είναι χωριστός για κάθε πτήση και κάθε είδος καυσίμου.

Αναφορά εκπομπών

Στην έκθεση που υποβάλλει δυνάμει του άρθρου 14, παράγραφος 3, κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

A. Στοιχεία ταυτοποίησης του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, όπου περιλαμβάνονται:

- επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών,
- εντεταλμένο κράτος μέλος στο οποίο υπάγεται,

[...]

B. Για κάθε είδος καυσίμου για το οποίο υπολογίζονται οι εκπομπές:

- κατανάλωση καυσίμου,
- συντελεστής εκπομπών,
- σύνολο σωρευμένων εκπομπών από όλες τις πτήσεις οι οποίες εκτελέστηκαν κατά την περίοδο που καλύπτει η έκθεση και εμπίπτουν στις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I που άσκησε ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών,

- σωρευμένες εκπομπές από:
 - όλες τις πτήσεις οι οποίες εκτελέστηκαν κατά την περίοδο που καλύπτει η έκθεση και εμπίπτουν στις απαριθμούμενες στο παράρτημα Ι αεροπορικές δραστηριότητες που άσκησε ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών από και προς αεροδρόμιο στο έδαφος του ίδιου κράτους μέλους,
 - όλες τις άλλες πτήσεις οι οποίες εκτελέστηκαν κατά την περίοδο που καλύπτει η έκθεση και εμπίπτουν στις αεροπορικές δραστηριότητες από τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών,
 - σωρευμένες εκπομπές από όλες τις πτήσεις οι οποίες εκτελέστηκαν κατά την περίοδο που καλύπτει η έκθεση και εμπίπτουν στις αεροπορικές δραστηριότητες που άσκησε ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών και οι οποίες:
 - αναχώρησαν από κράτος μέλος, και
 - αφίχθηκαν σε κράτος μέλος προερχόμενες από τρίτη χώρα,
- αβεβαιότητα.

Παρακολούθηση των τονοχίλιομετρικών δεδομένων για τους σκοπούς των άρθρων 3ε και 3στ

Για την υποβολή αίτησης για την κατανομή δικαιωμάτων σύμφωνα με το άρθρο 3ε, παράγραφος 1, ή το άρθρο 3στ, παράγραφος 2, η ποσότητα αεροπορικής δραστηριότητας υπολογίζεται σε τονοχιλιόμετρα με τον ακόλουθο τύπο:

τονοχιλιόμετρα = απόσταση × ωφέλιμο φορτίο

όπου:

“απόσταση” σημαίνει την απόσταση ορθοδρομίας μεταξύ του αεροδρομίου αναχώρησης και του αεροδρομίου άφιξης, συν έναν πρόσθετο πάγιο συντελεστή 95 km, και

“ωφέλιμο φορτίο” σημαίνει το άθροισμα της μάζας των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, ταχυδρομείου και επιβατών.

[...]»

Γ — Το εθνικό δίκαιο

⁴¹ Στο Ηνωμένο Βασίλειο, η οδηγία 2008/101 μεταφέρθηκε με την κανονιστική πράξη του 2009, σχετικά με το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου από αεροπορικές δραστηριότητες (Aviation Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme Regulations 2009, SI 2009, αριθ. 2301), καθώς και με άλλες πράξεις των οποίων η έκδοση προβλεπόταν για το έτος 2010.

II — Τα πραγματικά περιστατικά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- ⁴² Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρέχει το αιτούν δικαστήριο, η Air Transport Association of America, οργανισμός μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, είναι η βασική ένωση των επιχειρήσεων που ασκούν, στις Ηνωμένες Πολιτείες, δραστηριότητες σχετικές με υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών τακτικών δρομολογίων. Οι αεροπορικές εταιρείες American Airlines Inc., Continental Airlines Inc. και United Airlines Inc. πραγματοποιούν πτήσεις στις Ηνωμένες Πολιτείες, στην Ευρώπη και στον υπόλοιπο κόσμο. Επέλεξαν το Ηνωμένο Βασίλειο ως εντεταλμένο κράτος μέλος κατά την έννοια της οδηγίας 2003/87, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101.
- ⁴³ Στις 16 Δεκεμβρίου 2009, οι ΑΤΑ κ.λπ. άσκησαν ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου προσφυγή με αίτημα την ακύρωση μέτρων μεταφοράς της οδηγίας 2008/101 στο Ηνωμένο Βασίλειο, τα οποία εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Secretary of State for Energy and Climate Change. Προς στήριξη της προσφυγής τους, ισχυρίστηκαν ότι η ως άνω οδηγία είναι παράνομη από απόψεως διεθνούς εθνικού και συμβατικού δικαίου.
- ⁴⁴ Στις 28 Μαΐου 2010, το αιτούν δικαστήριο επέτρεψε, αφενός, στην International Air Transport Association (IATA) και στο National Airlines Council of Canada να παρέμβουν προς στήριξη της προσφυγής των ΑΤΑ κ.λπ., καθώς και, αφετέρου, σε πέντε οργανώσεις προστασίας του περιβάλλοντος να παρέμβουν υπέρ του Secretary of State for Energy and Climate Change.
- ⁴⁵ Υπό τις συνθήκες αυτές, το High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Μπορεί εν προκειμένω να γίνει επίκληση ενός ή όλων των ακόλουθων κανόνων του διεθνούς δικαίου προκειμένου να προσβληθεί το κύρος της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101/ΕΚ, για την ένταξη

των αεροπορικών δραστηριοτήτων στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της [Ενώσεως] [...]:

- α) της αρχής του εθιμικού διεθνούς δικαίου ότι κάθε κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί του εναέριου του χώρου·
- β) της αρχής του εθιμικού διεθνούς δικαίου ότι ουδέν κράτος μπορεί νομίμως να προβάλλει κυριαρχικά δικαιώματα επί οποιουδήποτε τμήματος της ανοικτής θάλασσας·
- γ) της αρχής του εθιμικού διεθνούς δικαίου ότι οι πτήσεις πάνω από την ανοικτή θάλασσα είναι ελεύθερες·
- δ) της αρχής του εθιμικού διεθνούς δικαίου (την ύπαρξη της οποίας δεν αναγνωρίζει το καθού) ότι τα αεροσκάφη που υπερίπτανται της ανοικτής θάλασσας υπάγονται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους νηολογήσεώς τους, εκτός αν υφίσταται ρητή διάταξη διεθνούς συνθήκης η οποία να ορίζει διαφορετικά·
- ε) της Συμβάσεως του Σικάγου (ιδίως των άρθρων 1, 11, 12, 15 και 24)·
- στ) της συμφωνίας “Ανοικτοί Ουρανοί” (ιδίως των άρθρων 7, 11, παράγραφος 2, στοιχείο γ’, και 15, παράγραφος 3)·
- ζ) του Πρωτοκόλλου του Κιότο (ιδίως του άρθρου 2, παράγραφος 2);

Αν η απάντηση στο πρώτο ερώτημα είναι καταφατική:

- 2) Είναι η [οδηγία 2008/1001] ανίσχυρη, καθόσον προβλέπει την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών στα τμήματα πτήσεων τα οποία πραγματοποιούνται (είτε γενικώς είτε από αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτες χώρες) εκτός του εναέριου χώρου των κρατών μελών της ΕΕ, ως αντίθετη προς μία ή περισσότερες από τις ως άνω αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου;
- 3) Είναι η [οδηγία 2008/101] ανίσχυρη, καθόσον προβλέπει την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών στα τμήματα πτήσεων τα οποία πραγματοποιούνται (είτε γενικώς είτε από αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτες χώρες) εκτός του εναέριου χώρου των κρατών μελών:
 - α) ως αντίθετη προς τα άρθρα 1, 11 και/ή 12 της Συμβάσεως του Σικάγου·
 - β) ως αντίθετη προς το άρθρο 7 της συμφωνίας “Ανοικτοί Ουρανοί”;
- 4) Είναι η [οδηγία 2008/101] ανίσχυρη, καθόσον προβλέπει την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών σε αεροπορικές δραστηριότητες:
 - α) ως αντίθετη προς το άρθρο 2, παράγραφος 2, του Πρωτοκόλλου του Κιότο και το άρθρο 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας “Ανοικτοί Ουρανοί”·

- β) ως αντίθετη προς το άρθρο 15 της Συμβάσεως του Σικάγου, είτε καθαυτό είτε σε συνδυασμό με τα άρθρα 3, παράγραφος 4, και 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας “Ανοικτοί Ουρανοί”.
- γ) ως αντίθετη προς το άρθρο 24 της Συμβάσεως του Σικάγου, είτε καθαυτό είτε σε συνδυασμό με το άρθρο 11, παράγραφος 2, στοιχείο γ’, της συμφωνίας “Ανοικτοί Ουρανοί”;»

III — Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

A — Επί του πρώτου ερωτήματος

⁴⁶ Με το πρώτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ’ ουσία να διευκρινιστεί αν, στο πλαίσιο της υπό κρίση προδικαστικής παραπομπής, μπορεί να γίνει επίκληση των αρχών και των διατάξεων του διεθνούς δικαίου στις οποίες αναφέρεται προκειμένου να εκτιμηθεί το κύρος της οδηγίας 2008/101, στο μέτρο που εντάσσει τις αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων της οδηγίας 2003/87.

⁴⁷ Υπενθυμίζεται εκ προοιμίου ότι, κατά πάγια νομολογία, τα εθνικά δικαστήρια δεν έχουν την εξουσία να κηρύξουν ανίσχυρες τις πράξεις των θεσμικών οργάνων της Ένωσης. Πράγματι, οι αρμοδιότητες που αναγνωρίζονται στο Δικαστήριο με το άρθρο 267 ΣΛΕΕ έχουν κυρίως ως σκοπό να διασφαλίζουν την ομοιόμορφη εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης από τα εθνικά δικαστήρια. Αυτή η απαίτηση ομοιομορφίας είναι ιδιαίτερος επιτακτική όταν αμφισβητείται το κύρος πράξεως του δικαίου της Ένωσης. Τυχόν αποκλίσεις στις αποφάσεις των δικαστηρίων των κρατών μελών ως προς το κύρος των πράξεων του δικαίου της Ένωσης θα μπορούσαν να θέσουν

σε κίνδυνο την ίδια την ενότητα της έννομης τάξεως της Ένωσης και να θίξουν τη θεμελιώδη απαίτηση της ασφάλειας δικαίου (απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-344/04, IATA και ELFAA, Συλλογή 2006, σ. I-403, σκέψη 27 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

- ⁴⁸ Επομένως, το Δικαστήριο είναι το μόνο αρμόδιο να διαπιστώσει το ανίσχυρο πράξεως της Ένωσης, όπως η οδηγία 2008/101 (βλ. αποφάσεις της 22ας Οκτωβρίου 1987, 314/85, Foto-Frost, Συλλογή 1987, σ. 4199, σκέψη 17, της 21ης Φεβρουαρίου 1991, C-143/88 και C-92/89, Zuckerfabrik Süderdithmarschen και Zuckerfabrik Soest, Συλλογή 1991, σ. I-415, σκέψη 17· της 21ης Μαρτίου 2000, C-6/99, Greenpeace France κ.λπ., Συλλογή 2000, σ. I-1651, σκέψη 54, καθώς και προαναφερθείσα απόφαση IATA και ELFAA, σκέψη 27, και απόφαση της 22ας Ιουνίου 2010, C-188/10 και C-189/10, Melki και Abdeli, Συλλογή 2010, σ. I-5667, σκέψη 54).

1. Επί των προβαλλομένων διεθνών συμβάσεων

- ⁴⁹ Κατ' αρχάς, σύμφωνα με τις αρχές του διεθνούς δικαίου, τα όργανα της Ένωσης τα οποία είναι αρμόδια για τη διαπραγμάτευση και τη σύναψη μιας διεθνούς συμφωνίας είναι ελεύθερα να συμφωνήσουν με τα ενδιαφερόμενα τρίτα κράτη τα αποτελέσματα που οι διατάξεις της συμφωνίας αυτής πρέπει να παράγουν στην εσωτερική έννομη τάξη των συμβαλλομένων μερών. Μόνο σε περίπτωση που το ζήτημα αυτό δεν έχει ρυθμιστεί με τη συμφωνία, απόκειται στα αρμόδια δικαστήρια, ειδικότερα δε στο Δικαστήριο, να το επιλύσει όπως και κάθε άλλο ζήτημα ερμηνείας σχετικό με την εφαρμογή της ίδιας συμφωνίας εντός της Ένωσης (βλ. αποφάσεις της 26ης Οκτωβρίου 1982, 104/81, Kupferberg, Συλλογή 1982, σ. 3641, σκέψη 17, και της 23ης Νοεμβρίου 1999, C-149/96, Πορτογαλία κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1999, σ. I-8395, σκέψη 34).
- ⁵⁰ Πρέπει επίσης να υπομνησθεί ότι, βάσει του άρθρου 216, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, όταν η Ένωση συνάπτει διεθνείς συμφωνίες, τα θεσμικά όργανα της Ένωσης δεσμεύονται από τις συμφωνίες αυτές, οι οποίες, κατά συνέπεια, κατισχύουν των πράξεων της Ένωσης (βλ., συναφώς, αποφάσεις της 10ης Σεπτεμβρίου 1996, C-61/94, Επιτροπή

κατά Γερμανίας, Συλλογή 1996, σ. I-3989, σκέψη 52, της 12ης Ιανουαρίου 2006, C-311/04, *Algemene Scheeps Agentuur Dordrecht*, Συλλογή 2006, σ. I-609, σκέψη 25, καθώς και της 3ης Ιουνίου 2008, C-308/06, *Intertanko κ.λπ.*, Συλλογή 2008, σ. I-4057, σκέψη 42, και απόφαση της 3ης Σεπτεμβρίου 2008, C-402/05 P και C-415/05 P, *Kadi και Al Barakaat International Foundation κατά Συμβουλίου και Επιτροπής*, Συλλογή 2008, σ. I-6351, σκέψη 307).

- 51 Επομένως, το κύρος πράξεως της Ένωσης επηρεάζεται ενδεχομένως από το ασύμβατο της πράξεως αυτής προς τέτοιους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Όταν το ανίσχυρο μιας πράξεως προβάλλεται ενώπιον εθνικού δικαστηρίου, το Δικαστήριο ελέγχει, όπως του ζητεί το αιτούν δικαστήριο με το πρώτο ερώτημά του, αν πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις στο πλαίσιο της υποθέσεως της οποίας επιλήφθηκε προκειμένου να διαπιστώσει κατά πόσον είναι δυνατόν, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, να εκτιμήσει το κύρος της οικείας πράξεως του δικαίου της Ένωσης υπό το πρίσμα των σχετικών κανόνων του διεθνούς δικαίου (βλ., σχετικώς, προαναφερθείσα απόφαση *Intertanko κ.λπ.*, σκέψη 43).
- 52 Συγκεκριμένα, πρέπει, κατ' αρχάς, η Ένωση να δεσμεύεται από τους κανόνες αυτούς (βλ. απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 1972, 21/72 έως 24/72, *International Fruit Company κ.λπ.*, Συλλογή τόμος 1972-1973, σ. 279, σκέψη 7, καθώς και προαναφερθείσα απόφαση *Intertanko κ.λπ.*, σκέψη 44).
- 53 Ακολούθως, το Δικαστήριο δύναται να εξετάσει το κύρος πράξεως του δικαίου της Ένωσης υπό το πρίσμα διεθνούς συνθήκης μόνον εφόσον τούτο δεν προσκρούει στη φύση και στην οικονομία της εν λόγω συνθήκης (βλ. απόφαση της 9ης Σεπτεμβρίου 2008, C-120/06 P και C-121/06 P, *FIAMM κ.λπ. κατά Συμβουλίου και Επιτροπής*, Συλλογή 2008, σ. I-6513, σκέψη 110).
- 54 Τέλος, σε περίπτωση που η φύση και η οικονομία της σχετικής συνθήκης επιτρέπουν τον έλεγχο του κύρους της πράξεως του δικαίου της Ένωσης υπό το πρίσμα των διατάξεων της συνθήκης αυτής, απαιτείται επιπλέον οι διατάξεις της εν λόγω συνθήκης, των οποίων γίνεται επίκληση προς τον σκοπό της εξετάσεως του κύρους της οικείας πράξεως του δικαίου της Ένωσης, να μην περιέχουν αιρέσεις και να είναι αρκούντως ακριβείς (βλ. προαναφερθείσες αποφάσεις *IATA και ELFAA*, σκέψη 39, και *Intertanko κ.λπ.*, σκέψη 45).

- 55 Η ως άνω προϋπόθεση πληρούται όταν η προβαλλόμενη διάταξη συνεπάγεται σαφή και συγκεκριμένη υποχρέωση που δεν εξαρτάται, ως προς την εκπλήρωση ή τα αποτελέσματά της, από την έκδοση οποιασδήποτε μεταγενέστερης πράξεως (βλ. αποφάσεις της 30ής Σεπτεμβρίου 1987, 12/86, Demirel, Συλλογή 1987, σ. 3719, σκέψη 14· της 15ης Ιουλίου 2004, C-213/03, Pêcheurs de l'étang de Berre, Συλλογή 2004, σ. I-7357, σκέψη 39 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία, καθώς και της 8ης Μαρτίου 2011, C-240/09, Lesoochránárske zoskupenie, Συλλογή 2011, σ. I-1255, σκέψη 44 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 56 Πρέπει, ως εκ τούτου, να διαπιστωθεί, όσον αφορά τις διατάξεις των διεθνών συμβάσεων στις οποίες αναφέρθηκε το αιτούν δικαστήριο, αν πράγματι πληρούνται οι προϋποθέσεις που υπενθυμίστηκαν με τις σκέψεις 52 έως 54 της παρούσας αποφάσεως.

α) Επί της Συμβάσεως του Σικάγου

- 57 Όπως προκύπτει από το τρίτο εδάφιο του προοιμίου της, η Σύμβαση του Σικάγου θέτει «[ορισμένες αρχές και κανόνες], ίνα δυνηθή να αναπτυχθή η διεθνής πολιτική Αεροπορία κατά τρόπον ασφαλή και κανονικόν και όπως αι υπηρεσΐαι διεθνών αεροπορικών μεταφορών δυνηθώσι να αποκατασταθώσιν επί βάσεων ίσων δυνατοτήτων και να εργασθώσιν υγιώς και οικονομικώς».
- 58 Η Σύμβαση αυτή έχει ευρύ πεδίο εφαρμογής, καθόσον ρυθμίζει, μεταξύ άλλων, τα δικαιώματα που αναγνωρίζονται όσον αφορά αεροσκάφη τα οποία δεν εκτελούν τακτικά δρομολόγια, περιλαμβανομένου του ζητήματος της πτήσεώς τους πάνω από το έδαφος των συμβαλλομένων κρατών, τις αρχές που διέπουν το καμποτάζ στις αεροπορικές μεταφορές, τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες μη επανδρωμένο αεροσκάφος μπορεί να πραγματοποιήσει πτήση με αυτόματο σύστημα πλοηγήσεως πάνω από το έδαφος συμβαλλομένου κράτους, τον καθορισμό από τα συμβαλλόμενα κράτη ζωνών όπου οι πτήσεις απαγορεύονται για λόγους εθνικής άμυνας ή δημόσιας ασφάλειας, την προσγείωση αεροσκαφών σε τελωνειακούς αερολιμένες, το περιεχόμενο

και την εφαρμογή των κανονισμών αέρος, την επιβολή τελών αερολιμένα και παρόμοιων επιβαρύνσεων, την εθνικότητα των αεροσκαφών, τα μέτρα με σκοπό τη διευκόλυνση των αεροπορικών μεταφορών, όπως την απλούστευση των διατυπώσεων, τη θέσπιση διαδικασιών εκτελωνισμού και μεταναστεύσεως, τη δυνατότητα επιβολής τελωνειακών δασμών, τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τα τυποποιημένα συστήματα.

- 59 Η Σύμβαση του Σικάγου θέτει επίσης τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν τα αεροσκάφη, ιδίως όσον αφορά τα έγγραφα τα οποία υποχρεωτικώς τηρούνται στα αεροσκάφη, τις ραδιοσυσκευές τους, τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, την αναγνώριση των πιστοποιητικών και των αδειών, ακόμη και τους περιορισμούς ως προς το φορτίο τους. Εξάλλου, η εν λόγω Σύμβαση προβλέπει τη θέσπιση, εκ μέρους του ΔΟΠΑ, των ενδεδειγμένων διεθνών κανόνων και πρακτικών.
- 60 Όπως ήδη επισημάνθηκε με τη σκέψη 3 της παρούσας αποφάσεως, δεν αμφισβητείται ότι, αντιθέτως προς την ίδια την Ένωση, όλα τα κράτη μέλη της είναι μέρη της ως άνω Συμβάσεως.
- 61 Συναφώς, μολοντί το άρθρο 351, πρώτο εδάφιο, ΣΛΕΕ συνεπάγεται υποχρέωση των θεσμικών οργάνων της Ένωσης να μην παρακωλύουν την εκπλήρωση των υποχρεώσεων των κρατών μελών οι οποίες απορρέουν από σύμβαση προγενέστερη της 1ης Ιανουαρίου 1958, όπως η Σύμβαση του Σικάγου, πρέπει πάντως να υπομνησθεί ότι ο σκοπός της υποχρέωσης αυτής των θεσμικών οργάνων είναι να επιτραπεί στα οικεία κράτη μέλη να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις που υπέχουν από προγενέστερη σύμβαση, χωρίς ωστόσο να δεσμεύεται η Ένωση έναντι τρίτων κρατών, τα οποία είναι μέρη της εν λόγω συμβάσεως (βλ., σχετικώς, απόφαση της 14ης Οκτωβρίου 1980, 812/79, *Burgoa*, Συλλογή τόμος 1980/III, σ. 71, σκέψεις 8 και 9).
- 62 Κατά συνέπεια, στην υπόθεση της κύριας δίκης, οι διατάξεις της επίμαχης διεθνούς συμβάσεως θα είχαν ως αποτέλεσμα να δεσμεύεται η Ένωση μόνον εφόσον και στο μέτρο που, δυνάμει των Συνθηκών ΕΕ και ΛΕΕ, η Ένωση ανέλαβε τις αρμοδιότητες τις οποίες προηγουμένως ασκούσαν τα κράτη μέλη της στο πεδίο εφαρμογής της

εν λόγω συμβάσεως, όπως αυτό περιγράφηκε στις σκέψεις 57 έως 59 της παρούσας αποφάσεως (βλ., σχετικώς, προαναφερθείσα απόφαση International Fruit Company κ.λπ., σκέψη 18, καθώς και αποφάσεις της 14ης Ιουλίου 1994, C-379/92, Peralta, Συλλογή 1994, σ. I-3453, σκέψη 16, και της 22ας Οκτωβρίου 2009, C-301/08, Bogiatzi, Συλλογή 2009, σ. I-10185, σκέψη 25).

- 63 Πράγματι, για να δεσμευτεί η Ένωση, απαιτείται επιπλέον να έχει αναλάβει και να της έχει μεταβιβαστεί το σύνολο των αρμοδιοτήτων που προηγουμένως ασκούσαν τα κράτη μέλη εντός του πεδίου εφαρμογής της οικείας συμβάσεως (βλ., σχετικώς, προαναφερθείσες αποφάσεις Intertanko κ.λπ., σκέψη 49, και Bogiatzi, σκέψη 33). Ως εκ τούτου, το γεγονός ότι μία ή περισσότερες πράξεις του δικαίου της Ένωσης έχουν, ενδεχομένως, ως αντικείμενο ή ως σκοπό την ενσωμάτωση στο δίκαιο της Ένωσης ορισμένων διατάξεων μιας διεθνούς συμφωνίας που δεν έχει εγκριθεί από την ίδια την Ένωση δεν αρκεί για να καταστεί το Δικαστήριο αρμόδιο να ελέγξει τη νομιμότητα της πράξεως αυτής ή των πράξεων αυτών υπό το πρίσμα της εν λόγω συμφωνίας (βλ., σχετικώς, απόφαση Intertanko κ.λπ., προαναφερθείσα, σκέψη 50).
- 64 Όπως άλλωστε τόνισε και η Σουηδική Κυβέρνηση με τις γραπτές της παρατηρήσεις, τόσο το άρθρο 80, παράγραφος 2, ΕΚ όσο και το άρθρο 100, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ προβλέπουν ότι η Ένωση έχει την ευχέρεια να θεσπίζει τις ενδεδειγμένες διατάξεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.
- 65 Επί τούτου, ορισμένες πτυχές της Συμβάσεως του Σικάγου έχουν αποτελέσει αντικείμενο ρυθμίσεως θεσπισθείσας σε επίπεδο Ένωσης, ιδίως βάσει του άρθρου 80, παράγραφος 2, ΕΚ. Όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, όπως το Δικαστήριο είχε ήδη την ευκαιρία να επισημάνει με τη σκέψη 23 της αποφάσεως της 25ης Ιανουαρίου 2011, C-382/08, Neukirchinger (Συλλογή 2011, σ. I-139), τούτο ισχύει, παραδείγματος χάρη, στην περίπτωση του κανονισμού (ΕΚ) 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2002, για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας (ΕΕ L 240, σ. 1), καθώς και του κανονισμού (ΕΟΚ) 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ L 373, σ. 4), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 1900/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006 (ΕΕ L 377, σ. 176).

- ⁶⁶ Ο νομοθέτης της Ένωσης εξέδωσε επίσης την οδηγία 2006/93/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, για τη ρύθμιση της χρησιμοποίησης των αεροπλάνων που υπάγονται στο παράρτημα 16 της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τόμος 1, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 3, δεύτερη έκδοση (1988) (ΕΕ L 374, σ. 1).
- ⁶⁷ Ως προς το ζήτημα της φορολογήσεως του καυσίμου με το οποίο εφοδιάζονται τα αεροσκάφη, το Συμβούλιο έχει εκδώσει και την οδηγία 2003/96/ΕΚ, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας (ΕΕ L 283, σ. 51), η οποία προβλέπει, στο άρθρο 14, παράγραφος 1, στοιχείο β', φορολογική απαλλαγή όσον αφορά ενεργειακά προϊόντα που διατίθενται για να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμα για τις αεροπορικές μεταφορές εκτός των ιδιωτικών πτήσεων αναψυχής, προκειμένου, όπως προκύπτει από την εικοστή τρίτη αιτιολογική σκέψη της εν λόγω οδηγίας, η Ένωση να τηρήσει μεταξύ άλλων ορισμένες διεθνείς υποχρεώσεις, περιλαμβανομένων των σχετικών με τις φορολογικές απαλλαγές για ενεργειακά προϊόντα που προορίζονται για την πολιτική αεροπορία, των οποίων απολαύουν οι αεροπορικές εταιρείες βάσει τόσο της Συμβάσεως του Σικάγου όσο και διμερών διεθνών συμφωνιών για την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών, που έχουν συναφθεί μεταξύ, αφενός, της Ένωσης και/ή των κρατών μελών της και, αφετέρου, ορισμένων τρίτων κρατών (βλ. απόφαση της 1ης Δεκεμβρίου 2011, C-79/10, *Système Helmholtz*, Συλλογή 2011, σ. I-12511, σκέψεις 24 και 25).
- ⁶⁸ Πρέπει εξάλλου να επισημανθεί ότι, εκδίδοντας την απόφαση 2011/530/ΕΕ του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2011, για την υπογραφή και την προσωρινή εφαρμογή μνημονίου συνεργασίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας που προβλέπει πλαίσιο ενισχυμένης συνεργασίας (ΕΕ L 232, σ. 1), ο νομοθέτης της Ένωσης επιδίωξε να αναπτύξει πλαίσιο συνεργασίας όσον αφορά τους ελέγχους και τις επιθεωρήσεις ασφαλείας βάσει των κανόνων που περιέχει το παράρτημα 17 της Συμβάσεως του Σικάγο.
- ⁶⁹ Πάντως, μολονότι η Ένωση έχει ομολογουμένως αποκτήσει ορισμένες αποκλειστικές αρμοδιότητες για τη σύναψη με τρίτα κράτη συμφωνιών προς ανάληψη δεσμεύσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της σχετικής με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές νομοθεσίας της Ένωσης και, κατά συνέπεια, στο πεδίο εφαρμογής της

Συμβάσεως του Σικάγου (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση της 5ης Νοεμβρίου 2002, C-476/98, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 2002, σ. I-9855, σκέψη 124), τούτο ουδόλως σημαίνει ότι έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα ως προς το σύνολο του τομέα της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, τον οποίο καλύπτει η ως άνω σύμβαση.

- 70 Πράγματι, όπως υπογραμμίζουν η Γαλλική και η Σουηδική Κυβέρνηση, τα κράτη μέλη έχουν διατηρήσει αρμοδιότητες στον τομέα που καλύπτει η σύμβαση αυτή, όπως οι σχετικές με την κατανομή των δικαιωμάτων μεταφορών, τον καθορισμό των αερολιμενικών τελών ή ακόμη και τον καθορισμό των ζωνών, εντός των οποίων οι πτήσεις απαγορεύονται.
- 71 Κατά συνέπεια, επιβάλλεται το συμπέρασμα ότι η Ένωση, στο μέτρο που δεν έχει μέχρι τούδε αναλάβει το σύνολο των αρμοδιοτήτων τις οποίες προηγουμένως ασκούσαν τα κράτη μέλη εντός του πεδίου εφαρμογής της Συμβάσεως του Σικάγου, δεν δεσμεύεται από τη Σύμβαση αυτή.
- 72 Επομένως, στο πλαίσιο της υπό κρίση αιτήσεως εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως, το Δικαστήριο δεν μπορεί να ερμηνεύσει το κύρος της οδηγίας 2008/101 υπό το πρίσμα αυτής καθ'αυτήν της Συμβάσεως του Σικάγου.

β) Επί του Πρωτοκόλλου του Κιότο

- 73 Από τις αποφάσεις 94/69 και 2002/358 προκύπτει ότι η Ένωση ενέκρινε το Πρωτόκολλο του Κιότο. Συνεπώς, οι διατάξεις της συμφωνίας αυτής αποτελούν, από τη θέση της σε ισχύ, αναπόσπαστο τμήμα της έννομης τάξεως της Ένωσης (βλ. απόφαση της 30ής Απριλίου 1974, 181/73, Haegeman, Συλλογή τόμος 1974, σ. 245, σκέψη 5).

- 74 Έτσι, προκειμένου να προσδιοριστεί αν το Δικαστήριο δύναται να εκτιμήσει το κύρος της οδηγίας 2008/101 υπό το πρίσμα του Πρωτοκόλλου αυτού, πρέπει να διαπιστωθεί αν μια τέτοια εξέταση προσκρούει στη φύση και στην οικονομία του εν λόγω Πρωτοκόλλου και, επιπλέον, αν οι διατάξεις του, ιδίως δε το άρθρο 2, παράγραφος 2, δεν περιέχουν αιρέσεις και είναι αρκούντως ακριβείς ώστε να μπορεί να αναγνωριστεί στους πολίτες της Ένωσης το δικαίωμα να τις επικαλεστούν ενώπιον δικαστηρίου για να προσβάλουν τη νομιμότητα πράξεως του δικαίου της Ένωσης, όπως η προαναφερθείσα οδηγία.
- 75 Συναφώς, επισημαίνεται ότι, με τη θέσπιση του Πρωτοκόλλου του Κιότο, τα συμβαλλόμενα μέρη επιδίωξαν να θέσουν στόχους για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και δεσμεύτηκαν να λάβουν τα αναγκαία μέτρα προς επίτευξή τους. Σε ορισμένα συμβαλλόμενα μέρη του Πρωτοκόλλου αυτού, τα οποία διέρχονται μεταβατική περίοδο προς την οικονομία της αγοράς, το εν λόγω Πρωτόκολλο αναγνωρίζει κάποιο περιθώριο ευελιξίας ως προς την εκτέλεση των δεσμεύσεών τους. Εξάλλου, αφενός, το ως άνω Πρωτόκολλο παρέχει σε ορισμένα συμβαλλόμενα μέρη τη δυνατότητα να εκπληρώνουν από κοινού τις δεσμεύσεις τους όσον αφορά τη μείωση των σχετικών εκπομπών. Αφετέρου, η διάσκεψη των Μερών, η οποία καθιερώνεται με τη σύμβαση-πλαίσιο, είναι αρμόδια να εγκρίνει τις δέουσες και αποτελεσματικές διαδικασίες και τους μηχανισμούς καθορισμού και αντιμετώπισης των περιπτώσεων μη συμμορφώσεως προς τις διατάξεις του.
- 76 Επιβάλλεται, λοιπόν, η διαπίστωση ότι το Πρωτόκολλο του Κιότο προβλέπει μεν δεσμεύσεις σχετικές με την επίτευξη συγκεκριμένων τιμών όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά την περίοδο 2008-2012, πλην όμως τα συμβαλλόμενα μέρη του Πρωτοκόλλου αυτού δύναται να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους κατά τον τρόπο και με τον ρυθμό που τα ίδια επιλέγουν.
- 77 Συγκεκριμένα, το άρθρο 2, παράγραφος 2, του Πρωτοκόλλου του Κιότο, στο οποίο αναφέρεται το αιτούν δικαστήριο, ορίζει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη επιδιώκουν τον περιορισμό ή τη μείωση των εκπομπών ορισμένων αερίων θερμοκηπίου που προέρχονται από καύσιμα τα οποία χρησιμοποιούνται στις αεροπορικές μεταφορές, μέσω του ΔΟΠΑ. Επομένως, από απόψεως του περιεχομένου της, η εν λόγω διάταξη του Πρωτοκόλλου του Κιότο δεν είναι σε καμία περίπτωση δυνατό να θεωρηθεί ότι δεν περιέχει αιρέσεις και είναι αρκούντως ακριβής, ώστε να μπορεί ιδίως να την

επικαλεστεί ενώπιον δικαστηρίου προκειμένου να αμφισβητήσει το κύρος της οδηγίας 2008/101.

- 78 Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να γίνει επίκληση του Πρωτοκόλλου του Κιότο στο πλαίσιο της υπό κρίση αιτήσεως εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως, προκειμένου να εκτιμηθεί το κύρος της οδηγίας 2008/101.

γ) Επί της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»

- 79 Η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ένωσης με τις αποφάσεις 2007/339 και 2010/465. Συνακόλουθα, οι διατάξεις της αποτελούν, από τη θέση της σε ισχύ, αναπόσπαστο τμήμα της έννομης τάξεως της Ένωσης (βλ. προαναφερθείσα απόφαση Haegeman, σκέψη 5).
- 80 Έτσι, τίθεται, πρώτον, το ζήτημα αν η φύση και η οικονομία της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» επιτρέπουν τυχόν εξέταση του κύρους της οδηγίας 2008/101 υπό το πρίσμα της εν λόγω συμφωνίας.
- 81 Επί τούτου, τονίζεται ότι σκοπός της συμφωνίας αυτής, όπως προκύπτει από το τρίτο και το τέταρτο εδάφιο του προοιμίου της, είναι να καταστεί εφικτό στις αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλομένων μερών να προσφέρουν, τόσο στους επιβάτες όσο και στα πρόσωπα που χρησιμοποιούν υπηρεσίες μεταφοράς, ανταγωνιστικές τιμές και υπηρεσίες στο πλαίσιο της ανοικτής αγοράς. Περαιτέρω, σκοπός της είναι να διασφαλιστεί επίσης ότι όλοι οι κλάδοι των αεροπορικών μεταφορών, περιλαμβανομένων των εργαζομένων στις αεροπορικές εταιρείες, θα αποκομίσουν οφέλη από μια τέτοια συμφωνία σχετική με την απελευθέρωση του οικείου τομέα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, τα συμβαλλόμενα μέρη της εκδήλωσαν την πρόθεσή τους να δημιουργήσουν ένα προηγούμενο, σε παγκόσμιο επίπεδο, προκειμένου να αξιοποιηθούν πλήρως τα πλεονεκτήματα της απελευθερώσεως αυτού του καίριας σημασίας οικονομικού τομέα.

- ⁸² Ως εκ τούτου, όπως επισήμανε και η γενική εισαγγελέας με το σημείο 91 των προτάσεών της, η ως άνω συμφωνία αναφέρεται ειδικώς στις αεροπορικές εταιρίες οι οποίες έχουν την έδρα τους στην επικράτεια των συμβαλλομένων μερών της. Ιδιαίτερως ενδεικτικά είναι, συναφώς, τα άρθρα 3, παράγραφοι 2 και 5, και 10 της εν λόγω συμφωνίας, καθόσον πρόκειται για διατάξεις με τις οποίες ευθέως παρέχονται δικαιώματα στις ως άνω εταιρίες, ενώ άλλες διατάξεις της ίδιας συμφωνίας αφορούν την επιβολή υποχρεώσεων στις εταιρίες αυτές.
- ⁸³ Όσον αφορά το στοιχείο ότι τα συμβαλλόμενα μέρη συμφώνησαν, με το άρθρο 19 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», ότι για κάθε διαφορά σχετική με την εφαρμογή ή την ερμηνεία της μπορεί να εφαρμοστεί διαδικασία η οποία ενδέχεται να καταλήξει ενώπιον διαιτητικού δικαστηρίου, υπενθυμίζεται ότι το γεγονός ότι τα μέρη μιας συμφωνίας έχουν δημιουργήσει ιδιαίτερο θεσμικό πλαίσιο όσον αφορά τις μεταξύ τους διαβουλεύσεις και διαπραγματεύσεις σχετικά με την εκτέλεση της συμφωνίας δεν αρκεί για να αποκλεισθεί κάθε εφαρμογή της συμφωνίας αυτής από τα δικαστήρια (βλ., σχετικώς, απόφαση της 26ης Οκτωβρίου 1982, 104/81, Kupferberg, Συλλογή 1982, σ. 3641, σκέψη 20).
- ⁸⁴ Δεδομένου, αφενός, ότι η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» θέτει ορισμένους κανόνες προοριζόμενους να έχουν ευθεία και άμεση εφαρμογή επί των αεροπορικών εταιρειών και, ως εκ τούτου, να παρέχουν στις εταιρείες αυτές δικαιώματα ή ελευθερίες που μπορούν να επικαλούνται έναντι των μερών της εν λόγω συμφωνίας, και, αφετέρου, ότι η φύση και η οικονομία της ίδιας συμφωνίας επιτρέπουν παρόμοια εξέταση εκ μέρους του Δικαστηρίου, συνάγεται το συμπέρασμα ότι το Δικαστήριο δύναται να εκτιμήσει το κύρος μιας πράξεως του δικαίου της Ένωσης, όπως η οδηγία 2008/101, υπό το πρίσμα της συμφωνίας αυτής.
- ⁸⁵ Πρέπει, κατά συνέπεια, να διαπιστωθεί αν οι διατάξεις της ως άνω συμφωνίας στις οποίες αναφέρεται το αιτούν δικαστήριο δεν περιέχουν αιρέσεις και είναι αρκούντως ακριβείς, ώστε να μπορεί πράγματι το Δικαστήριο να εξετάσει το κύρος της οδηγίας 2008/101 υπό το πρίσμα των συγκεκριμένων διατάξεων.

i) Επί του άρθρου 7 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»

⁸⁶ Όπως τόνισε και η γενική εισαγγελέας στο σημείο 103 των προτάσεών της, το άρθρο 7 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», υπό τον τίτλο «Εφαρμογή νομοθετικών διατάξεων», προβλέπει μια συγκεκριμένη και άνευ αιρέσεων υποχρέωση όσον αφορά τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούν οι αεροπορικές εταιρείες των μερών της συμφωνίας. Συγκεκριμένα, κατά το άρθρο αυτό, όταν τα ως άνω αεροσκάφη, τα οποία εκτελούν διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, εισέρχονται στην επικράτεια ενός εκ των συμβαλλομένων μερών της συμφωνίας, παραμένουν εντός της εν λόγω επικράτειας ή αποχωρούν από αυτήν, υπόκεινται στις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις του συγκεκριμένου συμβαλλομένου μέρους και οφείλουν να τις τηρούν, ανεξαρτήτως αν πρόκειται για διατάξεις που διέπουν την είσοδο αεροσκαφών στην επικράτειά του και την αποχώρησή τους από αυτήν ή για διατάξεις που ρυθμίζουν την εκμετάλλευση των αεροσκαφών και τις πτήσεις τους κατά την παραμονή τους εντός της επικράτειάς του.

⁸⁷ Κατά συνέπεια, οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν να επικαλεστούν το εν λόγω άρθρο 7 στο πλαίσιο της υπό κρίση αιτήσεως εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως, προκειμένου να εκτιμηθεί το κύρος της οδηγίας 2008/101.

ii) Επί του άρθρου 11 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»

⁸⁸ Σε περιστάσεις όπως αυτές της υποθέσεως της κύριας δίκης, προκύπτει ότι, μεταξύ των προϊόντων στα οποία αναφέρεται το άρθρο 11, παράγραφοι 1 και 2, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», μόνον το καύσιμο με τη στενή έννοια έχει σημασία και, επιπλέον, δεν τίθεται εν προκειμένω ζήτημα διανομής του προϊόντος αυτού, κατά την έννοια της παραγράφου 7 του ίδιου άρθρου.

⁸⁹ Επί τούτου, το άρθρο 11, παράγραφοι 1 και 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» προβλέπει ότι, σε βάση αμοιβαιότητας, απαλλάσσονται δασμών, φόρων και επιβαρύνσεων, μεταξύ άλλων, τα καύσιμα που εισάγονται ή διατίθενται εντός του εδάφους της Ένωσης προκειμένου να χρησιμοποιηθούν σε αεροσκάφος το οποίο

ανήκει σε αεροπορική εταιρεία με έδρα τις Ηνωμένες Πολιτείες και εκτελεί διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, ακόμη και αν προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στο τμήμα του δρομολογίου πάνω από το έδαφος της Ένωσης.

- ⁹⁰ Όσον αφορά τα καύσιμα με τα οποία εφοδιάζονται τα αεροσκάφη για διεθνείς πτήσεις, υπενθυμίζεται ότι ο νομοθέτης της Ένωσης έχει προβλέψει ρητώς φορολογική απαλλαγή για τα ενεργειακά προϊόντα που διατίθενται προκειμένου να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμα για αεροπορικές μεταφορές, προκειμένου μάλιστα να συμμορφωθεί προς τις υφιστάμενες διεθνείς υποχρεώσεις της Ένωσης, είτε τις απορρέουσες από τη Σύμβαση του Σικάγου είτε εκείνες που υπέχει από διμερείς διεθνείς συμφωνίες για την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών τις οποίες έχει συνάψει με ορισμένα τρίτα κράτη, εφόσον αποδεικνύεται ότι πρόκειται, ως προς το ζήτημα αυτό, για συμφωνίες ίδιας φύσεως με τη συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» (βλ. προαναφερθείσα απόφαση *Systeme Helmholtz*, σκέψεις 24 και 25).
- ⁹¹ Επιπλέον, δεν αμφισβητείται ότι, όσον αφορά τις διεθνείς εμπορικές πτήσεις, η απαλλαγή αυτή ήταν προγενέστερη της εκδόσεως της οδηγίας 2003/96 (βλ., επ' αυτού, προαναφερθείσα απόφαση *Systeme Helmholtz*, σκέψη 22) και ότι τα μέρη της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», δηλαδή τόσο η Ένωση και τα κράτη μέλη όσο και οι Ηνωμένες Πολιτείες, προβλέποντας με το άρθρο 11, παράγραφοι 1 και 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας αυτής την υποχρέωση φορολογικής απαλλαγής του καυσίμου με το οποία εφοδιάζονται τα αεροσκάφη επανέλαβαν απλώς και μόνον, ως προς τα καύσιμα αυτά, μια υποχρέωση που απέρρεε από διεθνείς συμβάσεις, ιδίως δε από τη Σύμβαση του Σικάγου.
- ⁹² Τέλος, ούτε από τα κράτη μέλη ούτε από τα θεσμικά όργανα της Ένωσης που υπέβαλαν παρατηρήσεις προβλήθηκε ο ισχυρισμός ότι, στο πλαίσιο της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», ο εμπορικός εταίρος της Ένωσης δεν απάλλαξε από τον φόρο τα καύσιμα με τα οποία εφοδιάζονταν τα αεροσκάφη των εταιριών που έχουν την έδρα τους στα κράτη μέλη.
- ⁹³ Επομένως, όσον αφορά ειδικώς τα καύσιμα, η προϋπόθεση της αμοιβαιότητας κατά την έννοια του άρθρου 11, παράγραφοι 1 και 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» δεν συνιστά, ιδίως υπό τις περιστάσεις της υπό κρίση υποθέσεως όπου τα συμβαλλόμενα μέρη εκπληρώνουν αμοιβαίως τη συγκεκριμένη υποχρέωση, εμπόδιο

στο ενδεχόμενο άμεσης επικλήσεως, στο πλαίσιο του ελέγχου του κύρους της οδηγίας 2008/101, της προβλεπόμενης στο άρθρο 11, παράγραφοι 1 και 2, στοιχείο γ', της ως άνω συμφωνίας υποχρέωσης απαλλαγής του καυσίμου με το οποίο εφοδιάζονται τα αεροσκάφη από δασμούς, φόρους και επιβαρύνσεις.

- 94 Κατόπιν των ανωτέρω, πρέπει να γίνει δεκτό ότι είναι δυνατή, στο πλαίσιο της υπό κρίση αιτήσεως εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως, η επίκληση του άρθρου 11, παράγραφοι 1 και 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», καθόσον αφορά την υποχρέωση απαλλαγής του καυσίμου με το οποίο εφοδιάζονται τα αεροσκάφη που εκτελούν διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μεταξύ της Ένωσης και των Ηνωμένων Πολιτειών από δασμούς, φόρους και επιβαρύνσεις, εξαιρουμένων επιβαρύνσεων υπολογιζόμενων βάσει του κόστους της παρεχόμενης υπηρεσίας, προκειμένου να εκτιμηθεί το κύρος της οδηγίας 2008/101 υπό το πρίσμα της διατάξεως αυτής.

iii) Επί του άρθρου 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», σε συνδυασμό με τα άρθρα 2 και 3, παράγραφος 4, της ίδιας συμφωνίας

- 95 Σκοπός της πρώτης περιόδου της παραγράφου 3 του άρθρου 15 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» είναι να επιβληθεί στα συμβαλλόμενα μέρη η υποχρέωση τήρησης των κανόνων περί προστασίας του περιβάλλοντος που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα της Συμβάσεως του Σικάγου, εκτός των περιπτώσεων στις οποίες έχουν κοινοποιηθεί αποκλίσεις από τους κανόνες αυτούς. Η τελευταία αυτή εξαίρεση δεν συνιστά αίρεση υπό την οποία τελεί η υποχρέωση της Ένωσης να τηρεί τους ως άνω κανόνες, αλλά αποτελεί απλώς και μόνον την αναγνώριση δυνατότητας παρεκκλίσεως από την εν λόγω υποχρέωση.
- 96 Επομένως, η περίοδος αυτή δεν περιέχει αιρέσεις και είναι αρκούντως ακριβής, ώστε να μπορεί το Δικαστήριο να εκτιμήσει το κύρος της οδηγίας 2008/101 υπό το πρίσμα μιας τέτοιας διατάξεως (βλ., όσον αφορά την τήρηση περιβαλλοντικών κανόνων που απορρέουν από σύμβαση, προαναφερθείσα απόφαση *Rêcheurs de l'étang de Berre*, σκέψη 47).

- 97 Η δεύτερη περίοδος της εν λόγω παραγράφου 3 προβλέπει ότι κάθε μέτρο προστασίας του περιβάλλοντος το οποίο έχει επιπτώσεις στις αεροπορικές δραστηριότητες που ρυθμίζει η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» πρέπει να εφαρμόζεται από τα συμβαλλόμενα μέρη σύμφωνα με τα άρθρα 2 και 3, παράγραφος 4, της συμφωνίας αυτής.
- 98 Έτσι, η Ένωση μπορεί μεν στο πλαίσιο εφαρμογής των δικών της μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος να λαμβάνει ορισμένα μέτρα με αποτέλεσμα τον μονομερή περιορισμό του όγκου της κυκλοφορίας ή της συχνότητας και της τακτικότητας των δρομολογίων κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 4, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», πλην όμως οφείλει να εφαρμόζει τα μέτρα αυτά υπό ενιαίους όρους, σύμφωνα με το άρθρο 15 της Συμβάσεως του Σικάγου, το οποίο προβλέπει κατ' ουσίαν ότι τα αερολιμενικά τέλη που επιβάλλονται ή θα μπορούσαν να επιβληθούν στα αεροσκάφη τα οποία εκτελούν τακτικά δρομολόγια διεθνών αεροπορικών μεταφορών δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα καταβλητέα από τα εθνικά αεροσκάφη που παρέχουν αντίστοιχες διεθνείς υπηρεσίες.
- 99 Τούτο σημαίνει ότι, λαμβανομένου υπόψη του άρθρου 2 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», το οποίο προβλέπει ότι κάθε συμβαλλόμενο μέρος διασφαλίζει στις αεροπορικές εταιρείες αμφοτέρων των μερών της εν λόγω συμφωνίας θεμιτές και ίσες ευκαιρίες ανταγωνισμού στην παροχή υπηρεσιών διεθνών αεροπορικών μεταφορών, το άρθρο 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας αυτής, σε συνδυασμό με τα άρθρα 2 και 3, παράγραφος 4, της ίδιας συμφωνίας, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, αν η Ένωση λάβει μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος υπό τη μορφή αερολιμενικών τελών με αποτέλεσμα τον μονομερή περιορισμό του όγκου της κυκλοφορίας ή της συχνότητας και/ή της τακτικότητας των υπερατλαντικών δρομολογίων, τα τέλη που θα επιβληθούν στις αεροπορικές εταιρείες με έδρα στις Ηνωμένες Πολιτείες δεν πρέπει να υπερβαίνουν εκείνα με τα οποία επιβαρύνονται οι αεροπορικές εταιρείες της Ένωσης και, στο πλαίσιο αυτό, η Ένωση οφείλει να διασφαλίσει στις δύο αυτές κατηγορίες αεροπορικών εταιρειών, από απόψεως της ενδεχόμενης υποχρεώσεώς τους προς καταβολή τέτοιων τελών, θεμιτές και ίσες ευκαιρίες ανταγωνισμού.
- 100 Συνεπώς, το άρθρο 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» σε συνδυασμό με τα άρθρα 2 και 3, παράγραφος 4, της ίδιας συμφωνίας προβλέπει μια υποχρέωση η οποία, καθόσον δεν εξαρτάται από αιρέσεις και είναι αρκούντως ακριβής, μπορεί να προβληθεί στο πλαίσιο της εκτιμήσεως του κύρους της οδηγίας 2008/101 υπό το πρίσμα της διατάξεως αυτής.

2. Επί του εθιμικού διεθνούς δικαίου

¹⁰¹ Υπενθυμίζεται ότι, όπως προκύπτει από το άρθρο 3, παράγραφος 5, ΣΕΕ, η Ένωση συμβάλλει στην αυστηρή τήρηση και στην ανάπτυξη του διεθνούς δικαίου. Κατά συνέπεια, όταν εκδίδει μια πράξη, οφείλει να τηρεί το διεθνές δίκαιο στο σύνολό του, περιλαμβανομένου του εθιμικού διεθνούς δικαίου που δεσμεύει τα θεσμικά όργανα της Ένωσης (βλ., σχετικώς, αποφάσεις της 24ης Νοεμβρίου 1992, C-286/90, Poulsen και Diva Navigation, Συλλογή 1992, σ. I-6019, σκέψεις 9 και 10, και της 16ης Ιουνίου 1998, C-162/96, Racke, Συλλογή 1998, σ. I-3655, σκέψεις 45 και 46).

¹⁰² Επομένως, πρέπει, πρώτον, να εξεταστεί αν οι αρχές στις οποίες αναφέρεται το αιτούν δικαστήριο αναγνωρίζονται ως τμήμα του εθιμικού διεθνούς δικαίου. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, θα πρέπει, δεύτερον, να διαπιστωθεί αν και σε ποιο βαθμό οι ιδιώτες μπορούν να επικαλεστούν τις ως άνω αρχές προς αμφισβήτηση μιας πράξεως της Ένωσης, όπως η οδηγία 2008/101, σε περιστάσεις όπως αυτές της υποθέσεως της κύριας δίκης.

α) Επί της αναγνώρισεως των προβαλλομένων αρχών του εθιμικού διεθνούς δικαίου

¹⁰³ Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο παραπέμπει κατ' αρχάς στην αρχή ότι κάθε κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί του εναερίου του χώρου, καθώς και στην αρχή σύμφωνα με την οποία ουδέν κράτος μπορεί νομίμως να προβάλλει κυριαρχικά δικαιώματα επί οποιουδήποτε τμήματος της ανοικτής θάλασσας. Αναφέρεται επίσης στην αρχή της ελευθερίας των πτήσεων πάνω από την ανοικτή θάλασσα.

- 104 Οι τρεις αυτές αρχές αντανakλούν, κατά γενική ομολογία, το παρόν στάδιο εξελίξεως του εθιμικού διεθνούς δικαίου της θάλασσας και του αέρα και έχουν, άλλωστε, κωδικοποιηθεί με το άρθρο 1 της Συμβάσεως του Σικάγου [βλ., όσον αφορά την αναγνώριση της σχετικής αρχής, απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου της 27ης Ιουνίου 1986, Στρατιωτικές και παραστρατιωτικές δραστηριότητες στη Νικαράγουα και εναντίον της χώρας αυτής (Νικαράγουα κατά Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής), *Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances* 1986, σ. 392, σκέψη 212], με το άρθρο 89 της Συμβάσεως της Γενεύης της 29ης Απριλίου 1958 για την ανοικτή θάλασσα (*Recueil des traités des Nations unies*, τόμος 450, σ. 11) (βλ., επίσης, επί της αναγνώρισεως της αρχής αυτής, απόφαση του Διαρκούς Διεθνούς Δικαστηρίου της 7ης Σεπτεμβρίου 1927, υπόθεση «Lotus», *Recueil CPJI* 1927, σειρά Α, αριθ. 10, σ. 25), καθώς και με το άρθρο 87, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, της Συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, η οποία υπογράφηκε στο Montego Bay στις 10 Δεκεμβρίου 1982, τέθηκε σε ισχύ στις 16 Νοεμβρίου 1994, συνήφθη δε και εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 98/392/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 1998 (ΕΕ L 179, σ. 1), αντιστοίχως.
- 105 Εξάλλου, η ύπαρξη των ως άνω αρχών του διεθνούς δικαίου δεν αμφισβητήθηκε ούτε από τα κράτη μέλη ούτε από τα θεσμικά όργανα της Ένωσης ούτε από τη Δημοκρατία της Ισλανδίας και το Βασίλειο της Νορβηγίας στις γραπτές τους παρατηρήσεις και στην επ' ακροατηρίου συζήτηση.
- 106 Αντιθέτως, ως προς την τέταρτη αρχή στην οποία αναφέρεται το αιτούν δικαστήριο, ήτοι ότι τα αεροσκάφη που υπερίπτανται της ανοικτής θάλασσας υπάγονται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους νηολογήσεώς τους, διαπιστώνεται ότι, όχι μόνον η ύπαρξη μιας τέτοιας αρχής αμφισβητείται από την Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και, ως ένα βαθμό, από τη Γερμανική Κυβέρνηση, αλλά δεν υφίστανται στοιχεία επαρκή για να στηρίξουν το συμπέρασμα ότι η όντως αναγνωρισμένη αρχή του εθιμικού διεθνούς δικαίου, σύμφωνα με την οποία πλοίο ευρισκόμενο στην ανοικτή θάλασσα υπόκειται αποκλειστικώς στο δίκαιο της σημαίας του (βλ. προαναφερθείσα απόφαση Poulsen και Diva Navigation, σκέψη 22), εφαρμόζεται κατ' αναλογία στα αεροσκάφη που υπερίπτανται της ανοικτής θάλασσας.

β) Επί της δυνατότητας επικλήσεως των επίμαχων αρχών και επί των σχετικών προϋποθέσεων

- ¹⁰⁷ Επισημαίνεται ότι ιδιώτης μπορεί να επικαλεστεί τις προαναφερθείσες στη σκέψη 103 της παρούσας αποφάσεως αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου προκειμένου το Δικαστήριο να εξετάσει το κύρος πράξεως της Ένωσης στο μέτρο που, αφενός, οι ως άνω αρχές είναι δυνατό να θέσουν υπό αμφισβήτηση την αρμοδιότητα της Ένωσης να εκδώσει την οικεία πράξη (βλ. αποφάσεις της 27ης Σεπτεμβρίου 1988, 89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 και 125/85 έως 129/85, Ahlström Osakeyhtiö κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1988, σ. 5193, σκέψεις 14 έως 18, και της 24ης Νοεμβρίου 1993, C-405/92, Mondiet, Συλλογή 1993, σ. I-6133, σκέψεις 11 έως 16) και, αφετέρου, η πράξη αυτή ενδέχεται να θίγει δικαιώματα τα οποία αντλεί ο ιδιώτης από το δίκαιο της Ένωσης ή να συνεπάγεται, για τον ιδιώτη, υποχρεώσεις από πλευράς δικαίου της Ένωσης.
- ¹⁰⁸ Στην υπόθεση της κύριας δίκης, οι εν λόγω αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου προβάλλονται κατ' ουσίαν προκειμένου το Δικαστήριο να εκτιμήσει αν η Ένωση είχε αρμοδιότητα, λαμβανομένων υπόψη των αρχών αυτών, να εκδώσει την οδηγία 2008/101, καθόσον επεκτείνει την εφαρμογή της οδηγίας 2003/87 στις εταιρείες τρίτων κρατών όταν τα αεροσκάφη τους πραγματοποιούν πτήσεις προς ή από αεροδρόμιο ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους της Ένωσης, των οποίων ένα τμήμα γίνεται πάνω από την ανοικτή θάλασσα και πάνω από το έδαφος τρίτων κρατών.
- ¹⁰⁹ Επομένως, μολονότι το περιεχόμενο των επίμαχων αρχών αφορά, εκ πρώτης όψεως, τη δημιουργία υποχρεώσεων μόνο μεταξύ κρατών, δεν πρέπει ωστόσο να αποκλειστεί, σε περιστάσεις όπως αυτές της υποθέσεως ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, στην οποία η οδηγία 2008/101 ενδέχεται να συνεπάγεται υποχρεώσεις από πλευράς δικαίου της Ένωσης για τις προσφεύγουσες της κύριας δίκης, το ενδεχόμενο να μπορούν οι τελευταίες να επικαλεστούν τις ως άνω αρχές και, ως εκ τούτου, το Δικαστήριο να δύναται να εξετάσει το κύρος της οδηγίας αυτής υπό το πρίσμα τους.

¹¹⁰ Πάντως, δεδομένου ότι οι αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου δεν χαρακτηρίζονται από τον ίδιο βαθμό σαφήνειας με τις διατάξεις διεθνούς συμφωνίας, ο σχετικός δικαστικός έλεγχος πρέπει κατ' ανάγκη να περιορίζεται στην εξέταση του ζητήματος αν τα θεσμικά όργανα της Ένωσης, εκδίδοντας την οικεία πράξη, υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως ως προς τις προϋποθέσεις εφαρμογής των αρχών αυτών (βλ., σχετικώς, προαναφερθείσα απόφαση *Racke*, σκέψη 52).

¹¹¹ Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι, από τις αρχές και τις διατάξεις του διεθνούς δικαίου στις οποίες αναφέρεται το αιτούν δικαστήριο μπορεί να γίνει επίκληση, σε περιστάσεις όπως αυτές της υποθέσεως της κύριας δίκης και προς τον σκοπό της εκτιμήσεως του κύρους της οδηγίας 2008/101, μόνον:

— αφενός, εντός των ορίων του ελέγχου τυχόν πρόδηλης πλάνης εκτιμήσεως της Ένωσης ως προς την αρμοδιότητά της, λαμβανομένων υπόψη των αρχών αυτών, να εκδώσει την ως άνω οδηγία:

— της αρχής ότι κάθε κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί του εναέριου του χώρου,

— της αρχής ότι ουδέν κράτος μπορεί νομίμως να προβάλλει κυριαρχικά δικαιώματα επί οποιουδήποτε τμήματος της ανοικτής θάλασσας, και

— της αρχής ότι οι πτήσεις πάνω από την ανοικτή θάλασσα είναι ελεύθερες·

— αφετέρου,

- των άρθρων 7 και 11, παράγραφοι 1 και 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», καθώς και
- του άρθρου 15, παράγραφος 3, της εν λόγω συμφωνίας, σε συνδυασμό με τα άρθρα 2 και 3, παράγραφος 4, της συμφωνίας αυτής.

B — Επί του δεύτερου, του τρίτου και του τέταρτου ερωτήματος

- ¹¹² Με το δεύτερο, το τρίτο και το τέταρτο ερώτημά του, και λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως του Δικαστηρίου στο πρώτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσία να διευκρινιστεί, σε περίπτωση και κατά το μέτρο που σκοπός της οδηγίας 2008/101 είναι να εφαρμοστεί το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων και επί των τμημάτων των πτήσεων που πραγματοποιούνται εκτός του εναέριου χώρου των κρατών μελών, περιλαμβανομένων των πτήσεων τις οποίες εκτελούν αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτα κράτη, αν η οδηγία αυτή είναι έγκυρη υπό το πρίσμα των αρχών του εθνικού διεθνούς δικαίου στις οποίες αναφέρεται η απάντηση του Δικαστηρίου στο πρώτο ερώτημα, των άρθρων 7 και 11, παράγραφοι 1 και 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», καθώς και του άρθρου 15, παράγραφος 3, της ίδιας συμφωνίας, σε συνδυασμό με τα άρθρα 2 και 3, παράγραφος 4, της εν λόγω συμφωνίας.
- ¹¹³ Λαμβανομένων υπόψη, αφενός, της διατυπώσεως των ερωτημάτων αυτών και, αφετέρου, του γεγονότος ότι οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης είναι αεροπορικές εταιρείες που έχουν την έδρα τους σε τρίτο κράτος, πρέπει, πρώτον, να διαπιστωθεί αν και σε ποιο βαθμό η οδηγία 2008/101 τυγχάνει εφαρμογής επί των τμημάτων διεθνών πτήσεων τα οποία πραγματοποιούνται εκτός του εναέριου χώρου των κρατών μελών από τέτοιες εταιρείες. Δεύτερον, θα πρέπει να εξεταστεί το κύρος της οικείας οδηγίας εντός του πλαισίου αυτού.

1. Επί του *ratione loci* πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2008/101

- 114 Η οδηγία 2003/87 εφαρμόζεται, βάσει του άρθρου της 2, παράγραφος 1, στις εκπομπές από τις δραστηριότητες που απαριθμούνται στο παράρτημα I και στα αέρια θερμοκηπίου που απαριθμούνται στο παράρτημα II, μεταξύ των οποίων καταλέγεται το CO₂.
- 115 Συναφώς, η οδηγία 2008/101 τροποποίησε το παράρτημα I της οδηγίας 2003/87, αφενός, με την προσθήκη μιας κατηγορίας δραστηριοτήτων υπό τον τίτλο «Αεροπορικές μεταφορές» και, αφετέρου, προσθέτοντας στο σημείο 2 της εισαγωγής του παραρτήματος αυτού ένα δεύτερο εδάφιο, σύμφωνα με το οποίο, «[α]πό την 1η Ιανουαρίου 2012 θα περιληφθούν όλες οι πτήσεις από ή προς περιφερειακό αεροδρόμιο ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη».
- 116 Επ' αυτού, υπογραμμίζεται ότι, στις εξαιρέσεις που απαριθμούνται στο εν λόγω παράρτημα I, δεν περιλαμβάνονται κριτήρια σχετικά με το αεροδρόμιο αφίξεως, για τα αεροσκάφη που αναχωρούν από αεροδρόμιο της Ένωσης, ούτε με το αεροδρόμιο αναχωρήσεως, για τα αεροσκάφη τα οποία προσγειώνονται σε αεροδρόμιο της Ένωσης. Κατά συνέπεια, η οδηγία 2008/101 εφαρμόζεται αδιακρίτως τόσο στις πτήσεις με προορισμό το έδαφος της Ένωσης όσο και στις πτήσεις αεροσκαφών τα οποία αναχωρούν από αυτό, περιλαμβανομένων των πτήσεων που είτε έχουν ως προορισμό είτε αναχωρούν από αεροδρόμιο ευρισκόμενο εκτός του εδάφους της Ένωσης. Τούτο προκύπτει εξάλλου από τη δέκατη έκτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2008/101.
- 117 Επομένως, η εν λόγω οδηγία δεν είναι δυνατό να εφαρμοστεί, αυτή καθαυτήν, σε διεθνείς πτήσεις στις οποίες το οικείο αεροσκάφος διέρχεται πάνω από το έδαφος είτε των κρατών μελών της Ένωσης είτε τρίτου κράτους, όταν ούτε το αεροδρόμιο αφίξεως ούτε το αεροδρόμιο αναχωρήσεως βρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους.

- 118 Αντιθέτως, όταν αεροσκάφος που έχει αναχωρήσει από αεροδρόμιο ευρισκόμενο στο έδαφος τρίτου κράτους προσγειώνεται σε αεροδρόμιο ενός εκ των κρατών μελών της Ένωσης, ή όταν το αεροδρόμιο αναχωρήσεως βρίσκεται εντός της Ένωσης και η πτήση θα τερματιστεί σε αεροδρόμιο τρίτου κράτους, από το μέρος Β του παραρτήματος IV της οδηγίας 2003/87, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101, προκύπτει ότι οι φορείς εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών που εκτελούν τέτοιες πτήσεις υποχρεούνται να δηλώνουν τις εκπομπές τους, προκειμένου να προσδιοριστεί, σύμφωνα με το άρθρο 12, παράγραφος 2α, της οδηγίας 2003/87, το οποίο προστέθηκε με την οδηγία 2008/101, ο αριθμός των δικαιωμάτων που οφείλουν να παραδώσουν, δυνάμει των εξακριβωμένων εκπομπών, για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, δεδομένου ότι οι εκπομπές αυτές υπολογίζονται βάσει στοιχείων σχετικών με το σύνολο των οικείων πτήσεων.
- 119 Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο του υπολογισμού των «τονοχιλιόμετρων», λαμβάνεται υπόψη η κατανάλωση καυσίμου μέσω της χρησιμοποιήσεως μιας μεθόδου υπολογισμού σκοπός της οποίας είναι να προσδιοριστεί, στο μέτρο του δυνατού, η πραγματική κατανάλωση καυσίμων για πτήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2008/101.
- 120 Το κύρος της οδηγίας 2008/101 πρέπει να εξεταστεί, στο πλαίσιο της υποθέσεως της κύριας δίκης, λαμβανομένης υπόψη αυτής ακριβώς της πτυχής που συνδέεται με τον συνυπολογισμό του καυσίμου για το σύνολο των διεθνών πτήσεων προς ή από αεροδρόμια ευρισκόμενα στο έδαφος των κρατών μελών.
2. Επί της αρμοδιότητας της Ένωσης, υπό το πρίσμα των κανόνων του εθιμικού διεθνούς δικαίου των οποίων μπορεί να γίνει επίκληση στο πλαίσιο της υποθέσεως της κύριας δίκης, να εκδώσει την οδηγία 2008/101
- 121 Όπως τονίστηκε στη σκέψη 108 της παρούσας αποφάσεως, οι τρεις αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου οι οποίες μπορούν να προβληθούν στην υπό κρίση υπόθεση στο πλαίσιο της εκτιμήσεως, εκ μέρους του Δικαστηρίου, του κύρους της οδηγίας 2008/101 σχετίζονται, σε μεγάλο βαθμό, με το εδαφικό πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2003/87 όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101.

- ¹²² Κατ' αρχάς, επισημαίνεται ότι το δίκαιο της Ένωσης και, ειδικότερα, η οδηγία 2008/101 δεν καθιστούν την οδηγία 2003/87, αυτή καθαυτήν, εφαρμοστέα επί των νηολογημένων σε τρίτα κράτη αεροσκαφών που υπερίπτανται είτε του εδάφους των εν λόγω τρίτων κρατών είτε της ανοικτής θάλασσας.
- ¹²³ Πράγματι, η Ένωση οφείλει να ασκεί τις αρμοδιότητές της τηρώντας το διεθνές δίκαιο, οπότε η οδηγία 2008/101 πρέπει να ερμηνευθεί και το πεδίο εφαρμογής της να οριοθετηθεί υπό το πρίσμα των σχετικών κανόνων του διεθνούς δικαίου της θάλασσας και του διεθνούς δικαίου του αέρα (βλ., σχετικώς, προαναφερθείσα απόφαση Poulsen και Diva Navigation, σκέψη 9).
- ¹²⁴ Αντιθέτως, η νομοθεσία της Ένωσης μπορεί να εφαρμοστεί επί φορέα εκμεταλλεύσεως αεροσκάφους όταν αυτό βρίσκεται στο έδαφος ενός εκ των κρατών μελών και, πιο συγκεκριμένα, σε αεροδρόμιο κράτους μέλους, δεδομένου ότι, στην περίπτωση αυτή, το εν λόγω αεροσκάφος υπάγεται στην πλήρη δικαιοδοσία του οικείου κράτους μέλους και της Ένωσης (βλ., κατ' αναλογία, προαναφερθείσα απόφαση Poulsen και Diva Navigation, σκέψη 28).
- ¹²⁵ Συναφώς, προβλέποντας ως κριτήριο εφαρμογής της οδηγίας 2008/101 επί φορέων εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών νηολογημένων είτε σε κράτος μέλος είτε σε τρίτο κράτος το γεγονός ότι τα αεροσκάφη αυτά πραγματοποιούν πτήσεις προς ή από αεροδρόμιο ευρισκόμενο στο έδαφος ενός εκ των κρατών μελών, η οδηγία 2008/101, καθόσον αποσκοπεί στην επέκταση της εφαρμογής του θεσπιζόμενου με την οδηγία 2003/87 συστήματος στις αεροπορικές μεταφορές, δεν παραβιάζει την αρχή της εδαφικότητας ούτε προσβάλλει τα κυριαρχικά δικαιώματα των τρίτων κρατών, προς ή από τα οποία εκτελούνται οι οικείες πτήσεις, εντός του εναέριου χώρου πάνω από το έδαφός τους, δεδομένου ότι τα εν λόγω αεροσκάφη βρίσκονται εντός της επικράτειας ενός εκ των κρατών μελών της Ένωσης και υπάγονται, για τον λόγο αυτό, στην πλήρη δικαιοδοσία της Ένωσης.

- 126 Η ως άνω εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης δεν θίγει ούτε την αρχή της ελευθερίας των πτήσεων πάνω από την ανοικτή θάλασσα, εφόσον αεροσκάφος το οποίο υπερίπταται αυτής δεν υπόκειται, στο μέτρο που πραγματοποιεί τέτοια πτήση, στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων. Επιπλέον, είναι δυνατόν, υπό ορισμένες περιστάσεις, το ως άνω αεροσκάφος να διασχίσει τον εναέριο χώρο ενός εκ των κρατών μελών χωρίς ωστόσο ο φορέας εκμεταλλεύσεώς του να υπόκειται στο εν λόγω σύστημα.
- 127 Πράγματι, μόνο στην περίπτωση που ο φορέας εκμεταλλεύσεως ενός τέτοιου αεροσκάφους επέλεξε να εκμεταλλευτεί εμπορική αερογραμμή προς ή από αεροδρόμιο ευρισκόμενο σε κράτος μέλος υπόκειται ο εν λόγω φορέας στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων, διότι το αεροσκάφος του βρίσκεται στο έδαφος του οικείου κράτους μέλους.
- 128 Όσον αφορά το στοιχείο ότι ο φορέας εκμεταλλεύσεως αεροσκάφους που βρίσκεται στην κατάσταση αυτή υποχρεούται να παραδώσει δικαιώματα εκπομπής υπολογιζόμενα βάσει του συνόλου των διεθνών πτήσεων τις οποίες πραγματοποίησε ή πρόκειται να πραγματοποιήσει το αεροσκάφος του από ή προς τέτοιο αεροδρόμιο, πρέπει να υπομνησθεί ότι, δεδομένου ότι η πολιτική της Ένωσης στον τομέα του περιβάλλοντος έχει ως σκοπό να διασφαλίσει υψηλότερο επίπεδο προστασίας σύμφωνα με το άρθρο 191, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, ο νομοθέτης της Ένωσης είναι, κατ' αρχήν, ελεύθερος να επιλέξει να επιτρέψει την άσκηση, εντός του εδάφους της Ένωσης, μιας εμπορικής δραστηριότητας, όπως εν προκειμένω οι αεροπορικές μεταφορές, υπό την προϋπόθεση και μόνον ότι οι οικείες επιχειρήσεις πληρούν τα κριτήρια του δικαίου της Ένωσης και επιδιώκουν να επιτύχουν τους στόχους που έχει θέσει στον εαυτό της όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος, ιδίως όταν αυτοί εντάσσονται στο πλαίσιο της παρατάξεως της ισχύος μιας διεθνούς συμφωνίας στην οποία έχει προσχωρήσει η Ένωση, όπως η σύμβαση-πλαίσιο και το Πρωτόκολλο του Κιότο.
- 129 Εξάλλου, το γεγονός ότι, στο πλαίσιο της εφαρμογής της νομοθεσίας της Ένωσης σχετικά με το περιβάλλον, ορισμένα στοιχεία που συμβάλλουν στη ρύπανση του αέρα, της θάλασσας ή του εδάφους των κρατών μελών ανάγονται σε συμβάν το οποίο έλαβε χώρα εν μέρει εκτός του εδάφους αυτού δεν είναι δυνατό, λαμβανομένων υπόψη των αρχών του εθιμικού διεθνούς δικαίου που μπορούν να προβληθούν στην υπόθεση της κύριας δίκης, να θέσει υπό αμφισβήτηση την πλήρη εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης στο έδαφος αυτό (βλ., υπ' αυτή την έννοια, όσον αφορά την εφαρμογή του δικαίου του ανταγωνισμού, προαναφερθείσα απόφαση *Ahlström Osakeyhtiö κ.λπ. κατά Επιτροπής*, σκέψεις 15 έως 18, και, όσον αφορά υδρογονάνθρακες

τυχαίως απορριφθέντες πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης κράτους μέλους, απόφαση της 24ης Ιουνίου 2008, C-188/07, Commune de Mesquer, Συλλογή 2008, σ. I-4501, σκέψεις 60 έως 62).

- ¹³⁰ Επομένως, η Ένωση είχε αρμοδιότητα, λαμβανομένων υπόψη των αρχών του εθιμικού διεθνούς δικαίου των οποίων μπορεί να γίνει επίκληση στο πλαίσιο της υποθέσεως της κύριας δίκης, να εκδώσει την οδηγία 2008/101, καθόσον αυτή επεκτείνει την εφαρμογή του προβλεπόμενου από την οδηγία 2003/87 συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων σε όλες τις πτήσεις προς και από αεροδρόμια ευρισκόμενα στο έδαφος των κρατών μελών.

3. Επί του κύρους της οδηγίας 2008/101 υπό το πρίσμα της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»

α) Επί του κύρους της οδηγίας 2008/101 υπό το πρίσμα του άρθρου 7 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»

- ¹³¹ Οι ΑΤΑ κ.λπ. υποστηρίζουν κατ' ουσίαν ότι η οδηγία 2008/101 αντιβαίνει στο άρθρο 7 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» στο μέτρο που, καθόσον τις αφορά, το άρθρο αυτό προβλέπει ότι τα αεροσκάφη τα οποία εκτελούν διεθνείς αεροπορικές μεταφορές πρέπει να τηρούν τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις της Ένωσης μόνον κατά την είσοδό τους ή την αποχώρησή τους από το έδαφος των κρατών μελών ή, όσον αφορά τις διατάξεις που διέπουν την εκμετάλλευση και τις πτήσεις τους, όταν τα αεροσκάφη τους βρίσκονται εντός του εδάφους αυτού. Σκοπός της εν λόγω οδηγίας, όμως, είναι να εφαρμόζεται το προβλεπόμενο από την οδηγία 2003/87 σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής όχι μόνον κατά την είσοδο των αεροσκαφών στο έδαφος των κρατών μελών ή κατά την αποχώρησή τους από αυτό, αλλά και στα τμήματα των πτήσεων που πραγματοποιούνται πάνω από την ανοικτή θάλασσα και από το έδαφος τρίτων κρατών.

- 132 Συναφώς, αρκεί να υπομνησθεί ότι η οδηγία 2008/101 δεν καθιστά την οδηγία 2003/87, αυτή καθαυτήν, εφαρμοστέα επί των νηολογημένων σε τρίτα κράτη αεροσκαφών που υπερίπτανται είτε του εδάφους των εν λόγω τρίτων κρατών είτε της ανοικτής θάλασσας.
- 133 Πράγματι, οι φορείς εκμεταλλεύσεως των ως άνω αεροσκαφών υπόκεινται στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων μόνο στην περίπτωση που επέλεξαν να εκμεταλλευτούν εμπορική αερογραμμή προς ή από αεροδρόμια ευρισκόμενα στο έδαφος των κρατών και για τον λόγο, ακριβώς, ότι τα αεροσκάφη τους χρησιμοποιούν τα αεροδρόμια αυτά.
- 134 Η οδηγία 2008/101 προβλέπει ότι η οδηγία 2003/87 εφαρμόζεται σε πτήσεις προς ή από αεροδρόμιο ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους. Επομένως, στο μέτρο που η ρύθμιση αυτή διέπει, στο έδαφος των κρατών μελών, την είσοδο και την αποχώρηση αεροσκαφών τα οποία εκτελούν διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, τόσο ευρωπαϊκές όσο και υπερατλαντικές, προκύπτει ρητώς από το άρθρο 7, παράγραφος 1, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» ότι, αφενός, η εν λόγω ρύθμιση έχει εφαρμογή επί κάθε αεροσκάφους αεροπορικής εταιρείας του άλλου συμβαλλόμενου μέρους και, αφετέρου, όλα τα οικεία αεροσκάφη οφείλουν να τηρούν την ως άνω ρύθμιση.
- 135 Επομένως, δεν προσκρούει στο άρθρο 7, παράγραφος 1, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» η εφαρμογή του θεσπιζόμενου με την οδηγία 2003/87 συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων σε φορείς εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών, όπως οι αεροπορικές εταιρείες με έδρα τις Ηνωμένες Πολιτείες, όταν τα αεροσκάφη τους εκτελούν πτήσεις προς ή από αεροδρόμιο ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους.

β) Επί του κύρους της οδηγίας 2008/101 υπό το πρίσμα του άρθρου 11, παράγραφοι 1 και 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»

- 136 Οι ΑΤΑ κ.λπ. και η ΙΑΤΑ υποστηρίζουν κατ' ουσίαν ότι η οδηγία 2008/101, επεκτείνοντας την εφαρμογή του προβλεπόμενου από την οδηγία 2003/87 συστήματος

εμπορίας δικαιωμάτων στις αεροπορικές μεταφορές, δεν λαμβάνει υπόψη την υποχρέωση που υπέχει η Ένωση από το άρθρο 11, παράγραφοι 1 και 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» να απαλλάσσει το καύσιμο με το οποίο εφοδιάζονται τα αεροσκάφη από δασμούς, φόρους και επιβαρύνσεις. Ειδικότερα, οι ως άνω διάδικοι της κύριας δίκης ισχυρίζονται ότι η Ένωση μπορεί να προβλέψει μόνον την επιβολή επιβαρύνσεων υπολογιζομένων βάσει του κόστους της υπηρεσίας που παρέχεται, ενώ το σύστημα το οποίο θεσπίζει η οδηγία 2003/87 δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω παρεκκλίσεως.

- 137 Συναφώς, επισημαίνεται ότι οι ως άνω διατάξεις της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» έχουν ως σκοπό να ρυθμίσουν ορισμένα ζητήματα σχετικά με το οικονομικό κόστος των αεροπορικών μεταφορών, διασφαλίζοντας παράλληλα την ίση μεταχείριση των αεροπορικών εταιρειών. Υπό την επιφύλαξη της αμοιβαιότητας, οι διατάξεις αυτές απαγορεύουν, μεταξύ άλλων, ορισμένα είδη εισαγωγικών δασμών, φόρων και επιβαρύνσεων όσον αφορά τα καύσιμα.
- 138 Οι κανόνες που θέτει η οδηγία 2008/101 έχουν, από την πλευρά τους, ως σκοπό να επεκτείνουν την εφαρμογή του θεσπιζόμενου με την οδηγία 2003/87 συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων στους φορείς εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών. Επιδιώκουν, επομένως, πρωτίτως τον σκοπό της καλύτερης προστασίας του περιβάλλοντος.
- 139 Επιπλέον, υπενθυμίζεται ότι, μολονότι απώτερος στόχος του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων είναι η προστασία του περιβάλλοντος με τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, το εν λόγω σύστημα δεν μειώνει αυτό καθαυτό τις σχετικές εκπομπές, αλλά ενθαρρύνει και ευνοεί την αναζήτηση του χαμηλότερου δυνατού κόστους προκειμένου να επιτευχθεί μείωση των ως άνω εκπομπών σε συγκεκριμένο επίπεδο. Το πλεονέκτημα για το περιβάλλον εξαρτάται από την αυστηρότητα με την οποία καθορίζεται η συνολική ποσότητα των χορηγούμενων δικαιωμάτων, που αποτελεί το συνολικό όριο των επιτρεπόμενων από το εν λόγω σύστημα εκπομπών (απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 2008, C-127/07, Arcelor Atlantique και Lorraine κ.λπ., Συλλογή 2008, σ. I-9895, σκέψη 31).
- 140 Εξ αυτού συνάγεται επίσης ότι η οικονομική λογική του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων συνίσταται στην προσπάθεια να διασφαλιστεί ότι οι μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, οι οποίες είναι αναγκαίες για την επίτευξη ενός εκ των

προτέρων προσδιορισμένου περιβαλλοντικού αποτελέσματος, γίνονται με το μικρότερο δυνατό κόστος. Ειδικότερα, επιτρέποντας την πώληση των χορηγούμενων δικαιωμάτων, το εν λόγω σύστημα έχει ως σκοπό να παρακινήσει κάθε μετέχοντα σε αυτό να εκπέμπει ποσότητα αερίων θερμοκηπίου μικρότερη από τα δικαιώματα που του χορηγήθηκαν αρχικά, προκειμένου να μεταβιβάσει το πλεόνασμα σε άλλο μετέχοντα ο οποίος παράγει ποσότητα εκπομπών μεγαλύτερη από τα χορηγηθέντα δικαιώματα (προαναφερθείσα απόφαση Arcelor Atlantique και Lorraine κ.λπ., σκέψη 32).

¹⁴¹ Ασφαλώς, όσον αφορά τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, ο νομοθέτης της Ένωσης επέλεξε, όπως προκύπτει από το παράρτημα IV, μέρος Β, της οδηγίας 2003/87, ως έχει μετά την τροποποίησή της με την οδηγία 2008/101, να στηριχθεί στην κατανάλωση καυσίμου από τα αεροσκάφη των οικείων εταιρειών για τη διαμόρφωση της μεθόδου υπολογισμού των εκπομπών τους σε συνδυασμό με τις εμπίπτουσες στο πεδίο εφαρμογής του ως άνω παραρτήματος πτήσεις τις οποίες πραγματοποιούν τα αεροσκάφη τους. Έτσι, οι φορείς εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών οφείλουν να παραδίδουν αριθμό δικαιωμάτων ίσο με το σύνολο των εκπομπών τους για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, οι δε εκπομπές τους υπολογίζονται βάσει της καταναλώσεως καυσίμου για όλες τις εμπίπτουσες στο πεδίο εφαρμογής της επίμαχης οδηγίας πτήσεις τους και ενός συντελεστή εκπομπών.

¹⁴² Εντούτοις, αντιθέτως προς ό,τι ισχύει στις περιπτώσεις υποχρεωτικών επιβαρύνσεων για την κατοχή και την κατανάλωση καυσίμου, δεν υφίσταται εν προκειμένω άμεση και άρρηκτη σχέση μεταξύ της ποσότητας καυσίμου που φέρει ή καταναλώνει το αεροσκάφος και της χρηματικής επιβαρύνσεως του φορέα εκμεταλλεύσεώς του στο πλαίσιο της λειτουργίας του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων. Το συγκεκριμένο κόστος για τον φορέα, το οποίο συνδέεται με την ποσότητα των προς παράδοση δικαιωμάτων, όπως υπολογίζεται βάσει ιδίως της καταναλώσεως καυσίμου, δεν εξαρτάται, στην περίπτωση μέτρου στηριζόμενου σε κριτήρια της αγοράς, άμεσα από τον αριθμό των δικαιωμάτων που πρέπει να παραδοθούν, αλλά μάλλον από τον αριθμό δικαιωμάτων που χορηγήθηκαν αρχικώς στον εν λόγω φορέα, καθώς και από την τιμή τους στην αγορά, όταν η απόκτηση συμπληρωματικών δικαιωμάτων παρίσταται αναγκαία προς κάλυψη των εκπομπών του. Εξάλλου, δεν πρέπει να αποκλειστεί το ενδεχόμενο να μην υποστεί κάποιος φορέας εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών, παρά το γεγονός ότι είχε στην κατοχή του ή καταναλώσε καύσιμο, οποιαδήποτε χρηματική επιβάρυνση εκ της συμμετοχής του στο οικείο σύστημα, ή ακόμη και να αποκομίσει όφελος από την εξ επαχθούς αιτίας μεταβίβαση του πλεονάσματος δικαιωμάτων του.

¹⁴³ Επομένως, εν αντιθέσει προς δασμούς, φόρους ή επιβαρύνσεις που πλήττουν την κατανάλωση καυσίμου, το σύστημα το οποίο θέτει σε εφαρμογή η οδηγία 2003/87, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101, πέραν του γεγονότος ότι δεν συνεπάγεται έσοδα για τις δημόσιες αρχές, δεν καθιστά σε καμία περίπτωση δυνατό τον υπολογισμό, επί φορολογικής βάσεως και συντελεστή που έχουν καθοριστεί εκ των προτέρων, του ποσού το οποίο οφείλεται ανά τόνο καυσίμου για το σύνολο των πτη-
σεων που πραγματοποιούνται ανά ημερολογιακό έτος.

¹⁴⁴ Έτσι, το σύστημα αυτό διαφέρει ουσιωδώς από το επίδικο σουηδικό σύστημα στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 10ης Ιουνίου 1999, C-346/97, Braathens (Συλλογή 1999, σ. I-3419), όπου το Δικαστήριο έκρινε, με τη σκέψη 23, όσον αφορά φόρο προστασίας του περιβάλλοντος καταβαλλόμενο εξ ολοκλήρου στο Δημόσιο, ότι ο φόρος αυτός έπληττε την ίδια την κατανάλωση καυσίμου, ιδίως διότι υπήρχε άμεση και άρρηκτη σχέση μεταξύ της καταναλώσεως του καυσίμου και των ρυπογόνων ουσιών που αφορούσε ο φόρος, καθώς και ότι η εν λόγω επιβάρυνση αποτελούσε, ως εκ τούτου, ειδικό φόρο καταναλώσεως, ο οποίος έπληττε τις εσωτερικές αεροπορικές μεταφορές εμπορικού χαρακτήρα κατά παράβαση της απαλλαγής που προέβλεπαν οι εφαρμοστέες στον οικείο τομέα οδηγίες.

¹⁴⁵ Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, δεν είναι δυνατό να υποστηριχθεί ότι η οδηγία 2008/101 συνεπάγεται κάποιου είδους υποχρεωτική καταβολή υπέρ των δημόσιων αρχών, η οποία θα μπορούσε να εξομοιωθεί με δασμό, φόρο ή επιβάρυνση οφειλόμενα από τους φορείς αεροσκαφών για το καύσιμο που φέρουν ή καταναλώνουν τα αεροσκάφη τους.

¹⁴⁶ Η διαπίστωση αυτή ουδόλως αναιρείται για τον λόγο ότι οι φορείς εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών μπορούν να αγοράσουν συμπληρωματικά δικαιώματα για να καλύψουν τις πραγματοποιούμενες εκπομπές όχι μόνον από άλλους φορείς, αλλά και από τις δημόσιες αρχές, στο πλαίσιο της δημοπρατήσεως του 15% των συνολικών δικαιωμάτων.

¹⁴⁷ Συνεπώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, επεκτείνοντας την εφαρμογή της οδηγίας 2003/87 στις αεροπορικές μεταφορές, η οδηγία 2008/101 δεν αντιβαίνει στην προβλεπόμενη από το άρθρο 11, παράγραφοι 1 και 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» απαλλαγή του καυσίμου με το οποίο εφοδιάζονται τα αεροσκάφη, δεδομένου ότι το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων, λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του, συνιστά μέτρο στηριζόμενο σε κριτήρια της αγοράς και όχι δασμό, φόρο ή επιβάρυνση που πλήττει το καύσιμο αυτό.

γ) Επί του κύρους της οδηγίας 2008/101 υπό το πρίσμα του άρθρου 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», σε συνδυασμό με τα άρθρα 2 και 3, παράγραφος 4, της ίδιας συμφωνίας

¹⁴⁸ Οι ΑΤΑ κ.λπ. ισχυρίζονται κατ' ουσίαν ότι η εφαρμογή της οδηγίας 2003/87 στις αεροπορικές εταιρείες που έχουν την έδρα τους στις Ηνωμένες Πολιτείες συνιστά παράβαση του άρθρου 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», δεδομένου ότι τέτοιο περιβαλλοντικό μέτρο είναι ασύμβατο προς τους σχετικούς κανόνες του ΔΟΠΑ. Εξάλλου, η οδηγία 2008/101, στο μέτρο που προβλέπει την εφαρμογή του θεσπιζόμενου με την οδηγία 2003/87 συστήματος στις αεροπορικές μεταφορές, συνιστά μέτρο το οποίο περιορίζει, μεταξύ άλλων, τον όγκο της κυκλοφορίας και τη συχνότητα των δρομολογίων, κατά παράβαση του άρθρου 3, παράγραφος 4, της ως άνω συμφωνίας. Τέλος, η εφαρμογή του συστήματος αυτού συνιστά επιβάρυνση αντίθετη προς το άρθρο 15 της Συμβάσεως του Σικάγου, διάταξη την οποία τα μέρη της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» έχουν δεσμευθεί να τηρούν κατ' εφαρμογήν του άρθρου 3, παράγραφος 4, της εν λόγω συμφωνίας.

¹⁴⁹ Κατ' αρχάς, πρέπει να τονιστεί ότι, εν πάση περιπτώσει, ούτε το αιτούν δικαστήριο ούτε οι ΑΤΑ κ.λπ. προσκόμισαν στοιχεία από τα οποία να προκύπτει ότι η Ένωση, εκδίδοντας την οδηγία 2008/101 που επεκτείνει την εφαρμογή της οδηγίας 2003/87 στις αεροπορικές μεταφορές, δεν έλαβε υπόψη κάποιον θεσπισθέντα από τον ΔΟΠΑ κανόνα περί της προστασίας του περιβάλλοντος, κατά την έννοια του άρθρου 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί». Επιπροσθέτως, το ψήφισμα Α/37-19 του ΔΟΠΑ, στο μέτρο που το παράρτημά του θέτει κατευθυντήριες αρχές σχετικές με την επεξεργασία και την εφαρμογή μέτρων στηριζόμενων σε κριτήρια

της αγοράς («Market-Based Measures», στο εξής: MBM), δεν συνηγορεί υπέρ της απόψεως ότι MBM, όπως το σύστημα της Ένωσης για την εμπορία δικαιωμάτων, είναι αντίθετα προς τους περιβαλλοντικούς κανόνες τους οποίους έχει θεσπίσει ο ΔΟΠΑ.

- 150 Από τα στοιχεία β' και στ' του εν λόγω παραρτήματος προκύπτει, αφενός, ότι, τα MBM πρέπει να ευνοούν τον περιορισμό των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και, αφετέρου, ότι δέον είναι να αποφεύγεται η διπλή εφαρμογή MBM με το ίδιο αντικείμενο, ώστε οι εκπομπές CO₂ από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές να λαμβάνονται υπόψη μόνον άπαξ στο πλαίσιο περισσότερων παρόμοιων συστημάτων.
- 151 Τούτο ταυτίζεται απολύτως με τον σκοπό στον οποίο αναφέρεται το άρθρο 25α της οδηγίας 2003/87, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101, σχετικά με τη διασφάλιση της καλύτερης δυνατής αλληλεπιδράσεως μεταξύ του συστήματος της Ένωσης για την εμπορία δικαιωμάτων και των MBM που λαμβάνουν τρίτα κράτη, ώστε να αποτρέπεται το ενδεχόμενο διπλής εφαρμογής των οικείων συστημάτων στα αεροσκάφη τα οποία εκτελούν διεθνή δρομολόγια, είτε είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος είτε σε τρίτο κράτος. Ο ως άνω σκοπός είναι, άλλωστε, αντίστοιχος με τον σκοπό που διαπνέει το άρθρο 15, παράγραφος 7, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».
- 152 Όσον αφορά το κύρος της οδηγίας 2008/101 υπό το πρίσμα του άρθρου 15, παράγραφος 3, δεύτερη περίοδος, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η διάταξη αυτή, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, παράγραφος 4, της ίδιας συμφωνίας, δεν εμποδίζει τα συμβαλλόμενα μέρη να λαμβάνουν μέτρα με τα οποία προβλέπονται περιορισμοί ως προς τον όγκο της κυκλοφορίας, τη συχνότητα ή την τακτικότητα των δρομολογίων, ή ακόμη και ως προς το είδος των αεροσκαφών που μπορούν να εκμεταλλεύονται οι αεροπορικές εταιρείες των μερών της εν λόγω συμφωνίας, εφόσον τα οικεία μέτρα συνδέονται με την προστασία του περιβάλλοντος.
- 153 Πράγματι, το άρθρο 3, παράγραφος 4, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» προβλέπει ρητώς ότι απαγορεύεται σε αμφότερα τα μέρη της συμφωνίας να επιβάλουν μονομερώς παρόμοιους περιορισμούς, «εκτός αν αυτό απαιτείται για [...]

περιβαλλοντικούς λόγους». Εξάλλου, τονίζεται ότι, εν πάση περιπτώσει, το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων ουδέν όριο θέτει στις εκπομπές των αεροσκαφών που πραγματοποιούν πτήσεις προς ή από αεροδρόμιο ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους, ούτε περιορίζει τη συχνότητα ή την τακτικότητα των δρομολογίων, δεδομένου ότι η βασική υποχρέωση την οποία υπέχουν οι φορείς εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών συνίσταται απλώς και μόνο στην παράδοση δικαιωμάτων που να αντιστοιχούν στις πραγματικές τους εκπομπές. Επιπλέον, για τους λόγους που προεκτέθηκαν, η υποχρέωση αυτή δεν είναι δυνατό να εξομοιωθεί με αερολιμενικό τέλος.

- 154 Το άρθρο 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», σε συνδυασμό με τα άρθρα 2 και 3, παράγραφος 4, της ίδιας συμφωνίας, προβλέπει αντιθέτως ότι, όταν τα μέρη της εν λόγω συμφωνίας λαμβάνουν τέτοια μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος, τα μέτρα αυτά πρέπει, όπως προκύπτει και από τη σκέψη 99 της παρούσας αποφάσεως, να εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις σε όλες τις οικείες αεροπορικές εταιρείες.
- 155 Επ' αυτού, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, όπως άλλωστε ρητώς διευκρινίζεται στην εικοστή πρώτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2008/101, η Ένωση προέβλεψε συγκεκριμένα την ενιαία εφαρμογή του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων στο σύνολο των φορέων εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών που εκτελούν δρομολόγια προς ή από αεροδρόμιο ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και, ειδικότερα, ότι πρόθεσή της ήταν να τηρήσει πιστά τις διατάξεις περί απαγορεύσεως των διακρίσεων, οι οποίες περιλαμβάνονταν στις συναφθείσες με τρίτα κράτη διμερείς συμφωνίες για τις αεροπορικές μεταφορές, σύμφωνα με τα όσα προβλέπουν τα άρθρα 2 και 3, παράγραφος 4, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».
- 156 Επομένως, η οδηγία 2008/101, καθόσον προβλέπει, μεταξύ άλλων, την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων χωρίς διακρίσεις σε όλους τους φορείς εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών που έχουν την έδρα τους είτε στην Ένωση είτε σε τρίτα κράτη, δεν είναι ανίσχυρη υπό το πρίσμα του άρθρου 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», σε συνδυασμό με τα άρθρα 2 και 3, παράγραφος 4, της συμφωνίας αυτής.

- ¹⁵⁷ Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, πρέπει να γίνει δεκτό ότι από την εξέταση της οδηγίας 2008/101 δεν προέκυψαν στοιχεία που να θίγουν το κύρος της.

IV — Επί των δικαστικών εξόδων

- ¹⁵⁸ Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τμήμα μείζονος συνθέσεως) αποφαινεται:

- 1) Από τις αρχές και τις διατάξεις του διεθνούς δικαίου στις οποίες αναφέρεται το αιτούν δικαστήριο μπορεί να γίνει επίκληση, σε περιστάσεις όπως αυτές της υποθέσεως της κύριας δίκης και προς τον σκοπό της εκτιμήσεως του κύρους της οδηγίας 2008/101/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK ώστε να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας, μόνον:
 - αφενός, εντός των ορίων του ελέγχου τυχόν πρόδηλης πλάνης εκτιμήσεως της Ένωσης ως προς την αρμοδιότητά της, λαμβανομένων υπόψη των αρχών αυτών, να εκδώσει την ως άνω οδηγία:
 - της αρχής ότι κάθε κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί του εναέριου του χώρου,

- της αρχής ότι ουδέν κράτος μπορεί νομίμως να προβάλλει κυριαρχικά δικαιώματα επί οποιουδήποτε τμήματος της ανοικτής θάλασσας·
- της αρχής ότι οι πτήσεις πάνω από την ανοικτή θάλασσα είναι ελεύθερες,
- αφετέρου,
- των άρθρων 7 και 11, παράγραφοι 1 και 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών που συνήφθη στις 25 και στις 30 Απριλίου 2007 μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, αφενός, και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των μελών της, αφετέρου, καθώς και
- του άρθρου 15, παράγραφος 3, της εν λόγω συμφωνίας, σε συνδυασμό με τα άρθρα 2 και 3, παράγραφος 4, της συμφωνίας αυτής.

2) Από την εξέταση της οδηγίας 2008/101 δεν προέκυψαν στοιχεία που να θίγουν το κύρος της.

(υπογραφές)