

Υπόθεση C-366/10

Air Transport Association of America κ.λπ.

κατά

Secretary of State for Energy and Climate Change

[αίτηση του High Court of Justice (England & Wales),
Queen's Bench Division (Administrative Court)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως — Οδηγία 2003/87/ΕΚ — Σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου — Οδηγία 2008/101/ΕΚ — Ένταξη των αεροπορικών δραστηριοτήτων στο ως άνω σύστημα — Κύρος — Σύμβαση του Σικάγου — Πρωτόκολλο του Κιότο — Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών ΕΕ-Ηνωμένων Πολιτειών — Αρχές του εθνικού διεθνούς δικαίου — Έννομα αποτελέσματα — Δυνατότητα επικλήσεώς τους — Εξωεδαφική εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης — Έννοιες “επιβάρυνση” και “φόρος”»

Προτάσεις της γενικής εισαγγελέα J. Kokott της 6ης Οκτωβρίου 2011 I - 13765

Απόφαση του Δικαστηρίου (τμήμα μείζονος συνθέσεως) της 21ης Δεκεμβρίου 2011 I - 13833

Περίληψη της αποφάσεως

1. *Διεθνείς συμφωνίες — Συμφωνίες της Ένωσης — Αποτελέσματα συμφωνίας στην Ένωση, ελλείψει διατάξεώς της η οποία να τα προβλέπει ρητώς (Άρθρα 216 § 2, ΣΛΕΕ και 267 ΣΛΕΕ)*

2. Προδικαστικά ερωτήματα — Αρμοδιότητα του Δικαστηρίου — Εξέταση του κύρους οδηγίας υπό το πρίσμα διεθνούς συμφωνίας — Σύμβαση του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία — Συμφωνία η οποία δεν δεσμεύει την Ένωση — Η εξέταση υπό το πρίσμα της συμφωνίας αυτής δεν εμπίπτει στην αρμοδιότητα του Δικαστηρίου
(Άρθρα 267 ΣΛΕΕ και 351 ΣΛΕΕ· οδηγία 2008/101 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου)

3. Προδικαστικά ερωτήματα — Αρμοδιότητα του Δικαστηρίου — Εξέταση του κύρους οδηγίας υπό το πρίσμα διεθνούς συμφωνίας — Πρωτόκολλο του Κιότο στη σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών περί των κλιματικών μεταβολών — Πρωτόκολλο το οποίο δεσμεύει την Ένωση — Διατάξεις οι οποίες περιέχουν αιρέσεις και δεν είναι αρκούντως ακριβείς — Η εξέταση υπό το πρίσμα των διατάξεων αυτών δεν εμπίπτει στην αρμοδιότητα του Δικαστηρίου
(Άρθρο 267 ΣΛΕΕ· οδηγία 2008/101 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου· αποφάσεις του Συμβουλίου 94/69 και 2002/358)

4. Προδικαστικά ερωτήματα — Αρμοδιότητα του Δικαστηρίου — Εξέταση του κύρους οδηγίας υπό το πρίσμα διεθνούς συμφωνίας — Συμφωνία για τις αεροπορικές μεταφορές η οποία συνήφθη μεταξύ, αφενός, της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της και, αφετέρου, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής — Κανόνες που προορίζονται να έχουν ευθεία και άμεση εφαρμογή επί των αεροπορικών εταιριών — Η εξέταση υπό το πρίσμα των κανόνων αυτών εμπίπτει στην αρμοδιότητα του Δικαστηρίου
(Άρθρο 267 ΣΛΕΕ· οδηγία 2008/101 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου· αποφάσεις του Συμβουλίου και των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών 2007/339 και 2010/465).

5. Προδικαστικά ερωτήματα — Αρμοδιότητα του Δικαστηρίου — Εξέταση του κύρους οδηγίας υπό το πρίσμα του εθιμικού διεθνούς δικαίου — Αρχές της κυριαρχίας των κρατών επί του εναέριου τους χώρου, της έλλειψης κυριαρχικών δικαιωμάτων των κρατών επί της ανοικτής θάλασσας και της ελευθερίας των πτήσεων πάνω από την ανοικτή θάλασσα — Η εξέταση υπό το πρίσμα των αρχών αυτών εμπίπτει στην αρμοδιότητα του Δικαστηρίου — Προϋποθέσεις και όρια
(Άρθρο 3 § 5, ΣΕΕ· άρθρο 267 ΣΛΕΕ· οδηγία 2008/101 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου)

6. Δημόσιο διεθνές δίκαιο — Αρχές — Αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου — Αρχή σύμφωνα με την οποία πλοίο ευρισκόμενο στην ανοικτή θάλασσα υπόκειται αποκλειστικώς στο δίκαιο της σημαίας του — Κατ' αναλογία εφαρμογή στα αεροσκάφη που υπερίπτανται της ανοικτής θάλασσας — Αποκλείεται

7. *Περιβάλλον — Ατμοσφαιρική ρύπανση — Σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου — Ένταξη των αεροπορικών δραστηριοτήτων στο εν λόγω σύστημα — Αρμοδιότητα της Ένωσης να προχωρήσει στην ως άνω ένταξη υπό το πρίσμα των αρχών του εθιμικού διεθνούς δικαίου και, συγκεκριμένα, της αρχής της κυριαρχίας των κρατών επί του εναερίου τους χώρου, της αρχής της έλλειψης κυριαρχικών δικαιωμάτων των κρατών επί της ανοικτής θάλασσας και της αρχής της ελευθερίας των πτήσεων πάνω από την ανοικτή θάλασσα*
(Άρθρο 191 § 2, ΣΛΕΕ· οδηγία 2008/101 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου)
 8. *Περιβάλλον — Ατμοσφαιρική ρύπανση — Σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου — Ένταξη των αεροπορικών δραστηριοτήτων στο εν λόγω σύστημα — Αρμοδιότητα της Ένωσης να προχωρήσει στην ως άνω ένταξη υπό το πρίσμα του κανόνα της συμφωνίας “Ανοικτοί Ουρανοί” ο οποίος επιβάλλει την τήρηση των νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων κάθε συμβαλλόμενου μέρους*
(Οδηγία 2008/101 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου)
 9. *Περιβάλλον — Ατμοσφαιρική ρύπανση — Σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου — Ένταξη των αεροπορικών δραστηριοτήτων στο εν λόγω σύστημα — Αρμοδιότητα της Ένωσης να προχωρήσει στην ως άνω ένταξη υπό το πρίσμα των διατάξεων της συμφωνίας “Ανοικτοί Ουρανοί” οι οποίες αφορούν τους τελωνειακούς δασμούς και τις επιβαρύνσεις*
(Οδηγία 2008/101 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου)
 10. *Περιβάλλον — Ατμοσφαιρική ρύπανση — Σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου — Ένταξη των αεροπορικών δραστηριοτήτων στο εν λόγω σύστημα — Αρμοδιότητα της Ένωσης να προχωρήσει στην ως άνω ένταξη υπό το πρίσμα των διατάξεων της συμφωνίας “Ανοικτοί Ουρανοί” οι οποίες αφορούν το περιβάλλον*
(Οδηγία 2008/101 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου)
-
1. 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 συμβαλλόμενων 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.

Πάντως, 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. Επομένως, το κύρος πράξεως της Ένωσης μπορεί να θίγεται από το ασύμβατο της πράξεως αυτής προς τέτοιους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Όταν το ανίσχυρο της πράξεως αυτής προβάλλεται ενώπιον εθνικού δικαστηρίου, το Δικαστήριο ελέγχει 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. Συγκεκριμένα, πρέπει κατ' αρχάς η Ένωση να δεσμεύεται από τους κανόνες αυτούς. 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. 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. σκέψεις 49-54)

2. Μολονότι 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 για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, 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. Κατά συνέπεια, οι διατάξεις της συμβάσεως αυτής 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 ως άνω συμβάσεως.

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, 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.

Επομένως 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. Ως εκ τούτου, το Δικαστήριο δεν μπορεί, στο πλαίσιο αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως, να ερμηνεύσει το κύρος της οδηγίας 2008/101, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87 ώστε να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου, υπό το πρίσμα αυτής καθαυτήν της Συμβάσεως του Σικάγου.

(βλ. σκέψεις 61-62, 69, 71-72)

3. Από τις αποφάσεις 94/69, σχετικά με τη σύναψη της σύμβασης-πλαίσου των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές, και 2002/358, 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, 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.

Εντούτοις, 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 δύνανται να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους κατά τον τρόπο και με τον ρυθμό που τα ίδια επιλέγουν. Μια διάταξη, όπως το άρθρο 2, παράγραφος 2, του Πρωτοκόλλου του Κιότο, το οποίο ορίζει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη επιδιώκουν, μέσω του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, τον περιορισμό ή τη μείωση των εκπομπών ορισμένων αερίων θερμοκηπίου που προέρχονται από καύσιμα τα οποία χρησιμοποιούνται στις αεροπορικές μεταφορές, δεν μπορεί, από απόψεως του περιεχομένου της, να θεωρηθεί ότι δεν περιέχει αιρέσεις και ότι είναι ακριβώς, ώστε να μπορεί ιδίως να την επικαλεστεί ενώπιον δικαστηρίου προκειμένου να αμφισβητήσει το κύρος της οδηγίας 2008/101 για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87 ώστε να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να γίνει επίκληση του Πρωτοκόλλου του Κιότο στο πλαίσιο αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως, προκειμένου να εκτιμηθεί το κύρος της οδηγίας αυτής.

(βλ. σκέψεις 73, 76-78)

4. Η συμφωνία για τις αεροπορικές μεταφορές η οποία συνήφθη μεταξύ, αφενός, της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της και, αφετέρου, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής

(συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί») εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ένωσης με τις αποφάσεις 2007/339 και 2010/465 που αφορούν την υπογραφή και την προσωρινή εφαρμογή της [εν λόγω] συμφωνίας και του τροποποιητικού της πρωτοκόλλου αντιστοίχως. Συνακόλουθα, οι διατάξεις της αποτελούν, από τη θέση της σε ισχύ, αναπόσπαστο τμήμα της έννομης τάξεως της Ένωσης.

Η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» αφορά ειδικώς τις αεροπορικές εταιρίες που έχουν την έδρα τους στην επικράτεια των συμβαλλομένων μερών της συμφωνίας αυτής. Ορισμένες διατάξεις της εν λόγω συμφωνίας παρέχουν ευθέως δικαιώματα στους συγκεκριμένους αερομεταφορείς, ενώ άλλες τους επιβάλλουν υποχρεώσεις.

Το γεγονός ότι τα μέρη της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» έχουν δημιουργήσει ιδιαίτερο θεσμικό πλαίσιο όσον αφορά τις μεταξύ τους διαβουλεύσεις και διαπραγματεύσεις σχετικά με την εκτέλεση της συμφωνίας αυτής δεν αρκεί για να αποκλεισθεί κάθε εφαρμογή της από τα δικαστήρια. Ως εκ τούτου, δεδομένου, αφενός, ότι η εν λόγω συμφωνία θέτει ορισμένους κανόνες προοριζόμενους να έχουν ευθεία και άμεση εφαρμογή επί των αεροπορικών εταιριών και να παρέχουν, έτσι, στις εταιρίες αυτές δικαιώματα ή ελευθερίες που μπορούν να επικαλούνται έναντι των μερών της 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, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87 ώστε να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα

εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας, υπό το πρίσμα των διατάξεων της ως άνω συμφωνίας.

(βλ. σκέψεις 79, 82-84)

5. 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.

Συναφώς, ιδίως μπορεί να επικαλεστεί τις αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου, όπως η αρχή ότι κάθε κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί του εναέριου του χώρου, η αρχή σύμφωνα με την οποία ουδέν κράτος μπορεί νομίμως να προβάλλει κυριαρχικά δικαιώματα επί οποιουδήποτε τμήματος της ανοικτής θάλασσας και η αρχή της ελευθερίας των πτήσεων πάνω από την ανοικτή θάλασσα, προκειμένου το Δικαστήριο να εξετάσει το κύρος πράξεως της Ένωσης, εφόσον, αφενός, οι ως άνω αρχές είναι δυνατό να θέσουν υπό αμφισβήτηση την αρμοδιότητα της Ένωσης να εκδώσει την επίμαχη πράξη 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.

πλάνη εκτιμήσεως ως προς τις προϋποθέσεις εφαρμογής των αρχών αυτών.

(βλ. σκέψεις 101, 103, 107-110)

Σε περίπτωση που οι εν λόγω αρχές προβάλλονται προκειμένου το Δικαστήριο να εκτιμήσει, στο πλαίσιο προδικαστικής παραπομπής, αν η Ένωση είχε αρμοδιότητα να εκδώσει την οδηγία 2008/101, καθόσον επεκτείνει την εφαρμογή της οδηγίας 2003/87 στις εταιρίες 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 των τρίτων αυτών κρατών, μολονότι το περιεχόμενο των εν λόγω αρχών αφορά, εκ πρώτης όψεως, τη δημιουργία υποχρεώσεων μόνο μεταξύ κρατών, δεν πρέπει ωστόσο να αποκλειστεί, σε περιστάσεις υπό τις οποίες η οδηγία 2008/101 ενδέχεται να συνεπάγεται υποχρεώσεις από πλευράς δικαίου της Ένωσης για τις αεροπορικές εταιρίες που είναι οι 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. 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

6. 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, εφαρμόζεται κατ' αναλογία στα αεροσκάφη που υπερίπτανται της ανοικτής θάλασσας.

(βλ. σκέψη 106)

7. Το δίκαιο της Ένωσης και, ειδικότερα, η οδηγία 2008/101, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87 ώστε να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας, 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. 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.

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 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. Η ως άνω εφαρμογή του δικαιού 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. 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.

κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί του εναέριου του χώρου, η αρχή σύμφωνα με την οποία ουδέν κράτος μπορεί νομίμως να προβάλλει κυριαρχικά δικαιώματα επί οποιουδήποτε τμήματος της ανοικτής θάλασσας και η αρχή της ελευθερίας των πτήσεων πάνω από την ανοικτή θάλασσα, να θέσει υπό αμφισβήτηση την πλήρη εφαρμογή του δικαιού της Ένωσης εντός του εδάφους της. Πράγματι, 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 δικαιού της Ένωσης και επιδιώκουν να επιτύχουν τους στόχους που έχει θέσει όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος, ιδίως όταν αυτοί εντάσσονται στο πλαίσιο της παρατάσεως της ισχύος μιας διεθνούς συμφωνίας στην οποία έχει προσχωρήσει η Ένωση, όπως η σύμβαση-πλαίσιο και το Πρωτόκολλο του Κιότο.

(βλ. σκέψεις 122-123, 125-129)

Το στοιχείο ότι ο φορέας εκμεταλλεύσεως τέτοιου αεροσκάφους υποχρεούται να παραδώσει δικαιώματα εκπομπής υπολογιζόμενα βάσει του συνόλου των διεθνών πτήσεων τις οποίες πραγματοποίησε ή πρόκειται να πραγματοποιήσει το αεροσκάφος του δεν μπορεί, λαμβανομένων υπόψη των αρχών του εθιμικού διεθνούς δικαίου, όπως η αρχή ότι κάθε

8. Η οδηγία 2008/101, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87 ώστε να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου, 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 για τις αεροπορικές μεταφορές που συνήφθη μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των μελών της, αφενός, και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, αφετέρου (συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί»), ότι, αφενός, η εν λόγω ρύθμιση έχει εφαρμογή επί κάθε αεροσκάφους αεροπορικής εταιρίας του άλλου συμβαλλόμενου μέρους και, αφετέρου, όλα τα οικεία αεροσκάφη οφείλουν να τηρούν την ως άνω ρύθμιση. 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 εταιρίες με έδρα τις Ηνωμένες Πολιτείες, όταν τα αεροσκάφη τους εκτελούν πτήσεις προς ή από αεροδρόμιο ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους.

(βλ. σκέψεις 134-135)

9. Εν αντιθέσει προς δασμούς, φόρους ή επιβαρύνσεις που πλήττουν την κατανάλωση καυσίμου, το σύστημα το οποίο θέτει σε εφαρμογή η οδηγία 2003/87, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101, πέθανε 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 πτήσεων που πραγματοποιούνται ανά ημερολογιακό έτος.

Έτσι, 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. 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.

Συνεπώς, επεκτείνοντας την εφαρμογή της οδηγίας 2003/87 στις αεροπορικές μεταφορές, η οδηγία 2008/101 δεν αντιβαίνει στην απαλλαγή του καυσίμου με το οποίο εφοδιάζονται τα αεροσκάφη, όπως προβλέπεται από το άρθρο 11, παράγραφοι 1 και 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας για τις αεροπορικές μεταφορές που συνήφθη μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των μελών της, αφενός, και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, αφετέρου, 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.

(βλ. σκέψεις 143, 145-147)

10. Ο σκοπός στον οποίο αναφέρεται το άρθρο 25α της οδηγίας 2003/87, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101, δηλαδή η διασφάλιση της καλύτερης δυνατής αλληλεπιδράσεως μεταξύ του συστήματος της Ένωσης για την εμπορία δικαιωμάτων και των «Market-Based Measures» 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, είναι αντίστοιχος με τον σκοπό που διαπνέει το άρθρο 15, παράγραφος 7, της συμφωνίας για τις αεροπορικές μεταφορές που συνήφθη μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των μελών της, αφενός, και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, αφετέρου (συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί»).

Εξάλλου το άρθρο 15, παράγραφος 3, δεύτερη περίοδος, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», 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 εταιρίες των μερών της εν λόγω συμφωνίας, εφόσον τα οικεία μέτρα συνδέονται με την προστασία του περιβάλλοντος. Το άρθρο 3, παράγραφος 4, της εν λόγω συμφωνίας προβλέπει ρητώς ότι απαγορεύεται σε αμφότερα τα μέρη της συμφωνίας να επιβάλλουν μονομερώς παρόμοιους περιορισμούς, «εκτός αν αυτό απαιτείται για [...] περιβαλλοντικούς λόγους». Το εν λόγω άρθρο 15, παράγραφος 3, 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 να εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις σε όλες τις οικείες αεροπορικές εταιρίες.

Όπως άλλωστε ρητώς διευκρινίζεται στην εικοστή πρώτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2008/101, η Ένωση πρόβλεψε συγκεκριμένα την ενιαία και χωρίς διακρίσεις εφαρμογή του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων στο σύνολο των φορέων εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών που εκτελούν δρομολόγια προς ή από αεροδρόμιο ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους. Επομένως, η οδηγία 2008/101 δεν είναι ανίσχυρη υπό το πρίσμα του εν λόγω άρθρου 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», σε συνδυασμό με τα άρθρα 2 και 3, παράγραφος 4, της συμφωνίας αυτής.

(βλ. σκέψεις 151-156)