

EUROOPA KOHTU OTSUS (suurkoda)

21. detsember 2011 *

Kohtuasjas C-366/10,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division'i (Administrative Court) (Ühendkuningriik) 8. juuli 2010. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 22. juulil 2010, menetluses

Air Transport Association of America,

American Airlines Inc.,

Continental Airlines Inc.,

United Airlines Inc.

versus

Secretary of State for Energy and Climate Change,

* Kohtumenetluse keel: inglise.

menetluses osalesid:

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,

I - 13834

EUROOPA KOHUS (suurkoda),

koosseisus: president V. Skouris, kodade esimehed A. Tizzano, J.N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J.-C. Bonichot ja A. Prechal, kohtunikud A. Rosas, R. Silva de Lapuerta, E. Levits, A. Ó Caoimh, L. Bay Larsen, C. Toader (ettekandja) ja E. Jarašiūnas,

kohtujurist: J. Kokott,
kohtusekretär: vanemametnik M. Ferreira,

arvestades kirjalikus menetluses ja 5. juuli 2011. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

- Air Transport Association of America, American Airlines Inc., Continental Airlines Inc. ja United Airlines Inc., esindajad: D. Wyatt, QC, *barrister* M. Hoskins ja *barrister* M. Chamberlain, keda volitas *solicitor* D. Das,
- International Air Transport Association (IATA) ja National Airlines Council of Canada (NACC), esindaja: C. Quigley, QC,
- Aviation Environment Federation, WWF-UK, European Federation for Transport and Environment, Environmental Defense Fund ja Earthjustice, esindajad: J. Turner, QC, ja *barrister* L. John, keda volitas *solicitor* K. Harrison,

- Ühendkuningriigi valitsus, esindaja: L. Seeboruth, keda abistas *barrister* S. Wordsworth,

- Belgia valitsus, esindaja: T. Materne,

- Taani valitsus, esindaja: C. Vang,

- Saksamaa valitsus, esindajad: T. Henze, J. Möller ja N. Graf Vitzthum,

- Hispaania valitsus, esindaja: M. Muñoz Pérez,

- Prantsusmaa valitsus, esindajad: G. de Bergues, S. Menez ja M. Perrot,

- Itaalia valitsus, esindaja: G. Palmieri, keda abistas *avvocato dello Stato* P. Gentili,

- Madalmaade valitsus, esindajad: C. Wissels ja J. Langer,

- Austria valitsus, esindaja: C. Pesendorfer,

- Poola valitsus, esindajad: M. Szpunar, M. Nowacki ja K. Zawisza,

- Rootsi valitsus, esindaja: A. Falk,

- Islandi valitsus, esindaja: I. Lind Sæmundsdóttir,

- Norra valitsus, esindajad: K. Moe Winther ja M. Emberland,

- Euroopa Parlament, esindajad: I. Anagnostopoulou, R. Kaškina ja A. Troupiotis,

- Euroopa Liidu Nõukogu, esindajad: K. Michoel, E. Karlsson ja A. Westerhof Löfflerová,

- Euroopa Komisjon, esindajad: E. White, K. Simonsson, K. Mifsud-Bonnici ja S. Boelaert,

olles 6. oktoobri 2011. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus käsitleb ühelt poolt küsimust, millistel tingimustel saab akti kehtivust käsitleva eelotsusetaotluse raames viidata rahvusvahelise tavaõiguse põhimõtetele ja rahvusvaheliste lepingute sätetele ning teiselt poolt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiivi 2008/101/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et lisada lennutegevus ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi (ELT 2009, L 8, lk 3), kehtivust rahvusvaheliste lepingute õiguse ja rahvusvahelise tavaõiguse seisukohalt.

- 2 Taotlus esitati ühelt poolt Air Transport Association of America, American Airlines Inc., Continental Airlines Inc. ja United Airlines Inc. (edaspidi koos „ATA jt”) ning teiselt poolt Secretary of State for Energy and Climate Change’i vahelises kohtuvaidluses, milles käsitletakse Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi poolt direktiivi 2008/101 rakendamiseks võetud meetmete kehtivust.

I – Õiguslik raamistik

A – *Rahvusvaheline õigus*

1. Chicago konventsioon

- 3 Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni, mis allkirjastati 7. detsembril 1944 Chicagos (Ameerika Ühendriigid) (edaspidi „Chicago konventsioon”), on ratifitseerinud kõik Euroopa Liidu liikmesriigid, kuid Euroopa Liit ise ei ole siiski nimetatud konventsiooniga ühinenud. Selle konventsiooniga asutati Rahvusvaheline Tsiviillennundusorganisatsioon (ICAO), mille eesmärk on sama konventsiooni artikli 44 kohaselt välja töötada rahvusvahelise lennuliikluse põhimõtted ja meetodid ning aidata kaasa rahvusvahelise lennutranspordi planeerimisele ja arendamisele.

- 4 Chicago konventsiooni artikkel 1 sätestab:

„Osalisriigid tunnustavad iga riigi täielikku ja eranditult suveräänsust õhuruumi üle oma territooriumi kohal.”

- 5 Selle konventsiooni artikkel 11 „Lennueeskirjade kohaldamine” näeb ette:

„Vastavalt konventsioonile kohaldatakse kõikide osalisriikide õhusõidukite suhtes, olenemata õhusõiduki riikkondsusest, nende viibimise ajal osalisriigi territooriumil selle osalisriigi seadusi ja eeskirju, mis käsitlevad rahvusvahelise lennuliiklusega seotud õhusõidukite saabumist riigi territooriumile või sealt lahkumist ning õhusõidukite käitamist ja navigeerimist; nimetatud seadusi ja eeskirju peab õhusõiduk järgima asjaomase riigi territooriumile saabumisel, sealt lahkumisel või seal viibimise ajal.”

- 6 Nimetatud konventsiooni artikkel 12 „Lennureeglid” sätestab:

„Osalisriik kohustub rakendama abinõusid, et kõik õhusõidukid, mis lendavad üle tema territooriumi või manööverdavad selle piires, järgiksid selle osalisriigi reegleid ja eeskirju ning et osalisriigi riikliku registreerimismärgiga õhusõiduk, sõltumata asukohast, järgiks üle asukohamaa territooriumi lendamist või selle piires manööverdumist reguleerivaid reegleid ja eeskirju. Iga osalisriik kohustub tagama, et asjaomased eeskirjad vastavad võimalikult ulatuslikult konventsiooni nõuetele. Neutraalvete kohal lendamist reguleerivad vastavalt konventsioonile kehtestatud reeglid. Osalisriik kohustub tagama isikute, kes ei järgi ettekirjutusi, vastutusele võtmise.”

- 7 Sama konventsiooni artikkel 15 „Lennujaama- ja muud sellised tasud” on sõnastatud järgmiselt:

„Iga osalisriigis asuv ja tema riikkondsusega õhusõidukitele üldkasutatav lennujaam peab [...] olema avatud samadel tingimustel ka kõikidele teiste osalisriikide õhusõidukitele. [...]

Lennujaamade ning navigatsioonivahendite ja -teenuste kasutamise tasu, mille osalisriik on kehtestanud teise osalisriigi õhusõidukile või mille kehtestamiseks tal on luba, ei tohi ületada:

[...]

(b) õhusõidukite puhul, mis sooritavad rahvusvahelisi regulaarlende, tasusid, mida maksavad selle riigi riikkondsusega samalaadseid rahvusvahelisi regulaarlende teostavad õhusõidukid.

Kõik sellised tasud tuleb avaldada ja edastada [ICAO-le], tingimusel et asjahuvilise osalisriigi poolt vastava taotluse esitamisel vaatab nõukogu läbi lennujaamade ja teiste vahendite kasutamise tasud, esitab selle kohta ettekande ja annab tasusid käsitlevad soovituselised asjahuvilisele riigile või asjahuvilistele riikidele läbivaatamiseks. Osalisriik ei tohi kehtestada makse, kohustusi ega teisi tasusid ühegi osalisriigi õhusõidukile või õhusõidukil asuvatele isikutele või varale ainult õiguse eest siseneda osalisriigi territooriumile, sellest üle lennata või sealt lahkuda.”

- 8 Chicago konventsiooni artikkel 17 näeb ette, et „[õ]husõidukil on selle riigi riikkondsus, kus see on registreeritud”.
- 9 Nimetatud konventsiooni artikli 24 punkt a on sõnastatud järgmiselt:

„Kui õhusõiduk lendab teise osalisriigi territooriumile, territooriumilt või üle territooriumi, tuleb õhusõiduk tunnistada selle osalisriigi tollieeskirjade kohaselt ajutiselt tollivabaks. Teise osalisriigi territooriumile saabudes tuleb osalisriigi õhusõiduki pardal asuv kütus, määrideõlid, varuosad, komplektseadmed ja pardavarud, mis

jäävad õhusõidukisse selle riigi territooriumilt lahkumisel, vabastada tollimaksust ja inspeksioonitasust ning teistest riiklikest ja kohalikest maksudest ja lõivudest. Sellist vabastust ei kohaldata mahalaaditud kaubakogumile või kaubanimetustele, välja arvatud juhul, kui selle riigi tollieeskirjade kohaselt tuleb seda kaupa hoida tolli järelevalve all. [...]"

2. Kyoto protokoll

- 10 9. mail 1992 võeti New Yorgis vastu Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsioon (edaspidi „raamkonventsioon”), mille lõppeesmärgiks on saavutada kasvuhoonegaaside kontsentratsiooni stabiliseerumine atmosfääris tasemel, mis võimaldab vältida inimtegevusest tulenevaid ohtlikke kliimasüsteemi häireid. Selle raamkonventsiooni osapooled võtsid nimetatud raamkonventsiooni alusel 11. detsembril 1997 vastu Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni Kyoto protokoll (edaspidi „Kyoto protokoll”), mis jõustus 16. veebruaril 2005. Liit on nende mõlema lepingu osapool.
- 11 Kyoto protokoll eesmärk on vähendada ajavahemikul 2008–2012 kuue kasvuhoonegaasi, sealhulgas süsinikdioksiidi (edaspidi „CO₂”), üldist heitkogust vähemalt 5 % võrra nende heitkoguste 1990. aasta tasemega võrreldes. Raamkonventsiooni I lisas nimetatud osalised tagavad iseseisvalt või koostöös teiste osalistega, et nendepoolsed kasvuhoonegaaside heitkogused ei ületaks Kyoto protokollis neile lubatud protsendimäära. Liit ja tema liikmesriigid võtsid nimetatud protokoll alusel üldise kohustuse vähendada kasvuhoonegaaside üldist heitkogust eelmainitud ajavahemikul nende heitkoguste 1990. aasta tasemega võrreldes 8 % võrra.

12 Kyoto protokollis artikli 2 lõige 2 sätestab:

„Koostöös [ICAO] ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooniga taotlevad I lisas nime-
tatud osalised lennunduses ja laevanduses kasutatava kütuse põletamisel tekkivate
kasvuhoonegaaside heitkoguste piiramist ja vähendamist, mida Montreali protokol-
liga ei reguleerita.”

3. Euroopa Ühenduse ja Ameerika Ühendriikide vaheline lennutranspordileping

13 Euroopa Ühendus ja selle liikmesriigid ühelt poolt ning Ameerika Ühendriigid teiselt
poolt sõlmisid 25. ja 30. aprillil 2007 lennutranspordilepingu, et eelkõige soodustada
rahvusvahelise lennutranspordi võimaluste laienemist sel teel, et avatakse juurde-
pääs turgudele ning võimaldatakse maksimaalset kasu tarbijatele, lennuettevõtjatele,
töötajatele ning üldsusele mõlemal pool Atlandi ookeani. Selle kohta võtsid Euroo-
pa Liidu Nõukogu ja nõukogus kokku tulnud Euroopa Liidu liikmesriikide valitsuste
esindajad vastu 25. aprilli 2007. aasta otsuse 2007/339/EÜ, mis käsitleb selle lepingu
allkirjastamist ja ajutist kohaldamist (ELT L 134, lk 1).

14 Seejärel võtsid nõukogu ja nõukogus kokku tulnud Euroopa Liidu liikmesriikide va-
litsuste esindajad vastu 24. juuni 2010. aasta otsuse 2010/465/EL ühelt poolt Ameerika
Ühendriikide ning teiselt poolt Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide vahelise

lennutranspordilepingu muutmise protokoll allkirjastamise ja ajutise kohaldamise kohta (ELT L 223, lk 1). Selle otsuse põhjendused 1–6 on sõnastatud järgmiselt:

- „(1) [...] lennutranspordileping [...] sisaldab mõlema lepinguosalise kohustust alustada läbirääkimiste teist etappi.

- (2) Lissaboni lepingu 1. detsembril 2009 jõustumise tulemusena on Euroopa Liit asendanud Euroopa Ühenduse ja on selle õigusjärglane.

- (3) Komisjon on liidu ja selle liikmesriikide nimel pidanud läbirääkimisi [lennutranspordi]lepingu muutmise protokoll (edaspidi „protokoll”) üle vastavalt kõnealuse lepingu artiklile 21.

- (4) Protokoll parafeeriti 25. märtsil 2010.

- (5) Protokoll on täielikult kooskõlas liidu õigusaktidega, eelkõige ELi heitkogustega kauplemise süsteemiga [edaspidi „saastekvootidega kauplemise süsteem”].

- (6) Protokoll, mille üle komisjon läbirääkimisi pidas, tuleks allkirjastada ja seda tuleks Euroopa Liidus ja selle liikmesriikides siseriiklike õigusaktidega lubatud ulatuses kohaldada ajutiselt, eeldusel et protokoll sõlmitakse hilisemal kuupäeval.”

¹⁵ Otsuse nr 2010/465 artikli 1 lõige 3 sätestab, et „[L]iit ja selle liikmesriigid siseriiklike õigusaktidega lubatud ulatuses kohaldavad protokoll ajutiselt kuni selle jõustumiseni alates protokoll allkirjastamise kuupäevast”.

- 16 Lennutranspordilepingu artikli 1 punkt 9 näeb protokolliga muudetud redaktsioonis (edaspidi „avatud lennunduspiirkonna leping”) ette, et kui ei ole sätestatud teisiti, tähendab termin „territoorium” selles lepingus „USA puhul maismaa-alad (manner ja saared), siseveekogud ja territoriaalmeri, mis kuuluvad tema suveräänsete õiguste või jurisdiktsiooni alla; Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide puhul maismaa-alad (manner ja saared), siseveekogud ja territoriaalmeri, mille suhtes kohaldatakse Euroopa Ühenduse asutamislepingut vastavalt asutamislepingus ja sellele järgnevas õigusaktis sätestatud tingimustele”.
- 17 Avatud lennunduspiirkonna lepingu artikkel 2 „Õiglased ja võrdsed võimalused” sätestab:

„Lepinguosalised võimaldavad kummagi lepinguosalise lennuettevõtjatel õiglastel ja võrdsetel alustel konkureerida käesoleva lepinguga reguleeritavate rahvusvaheliste lennutransporditeenuste pakkumisel.”

- 18 Nimetatud lepingu artikli 3 lõiked 2, 4 ja 5 näevad ette:

„2. Lennuettevõtjad võivad omal valikul mõnel või kõikidel lendudel:

a) teostada lende ühel või mõlemal suunal;

b) kasutada ühe õhusõidukiga teostataval lennul erinevaid lennunumbreid;

- c) teostada lende mis tahes kombinatsioonis ja järjekorras väljaspool lepinguosaliste territooriumi asuvatesse punktidesse, vahepunktidesse ja lepinguosaliste territooriumil asuvatesse punktidesse;
 - d) jätta vahele peatusi mis tahes punktis või punktides;
 - e) vahetada mis tahes punktis oma õhusõiduki mis tahes teise oma õhusõiduki vastu;
 - f) lennuks oma territooriumilt väljaspool asuvatesse punktidesse kasutada ühte või mitut õhusõidukit või lennu numbrit ning pakkuda ja reklaamida seda lennu üldsusele ühe lennuna;
 - g) teha vahemaandumisi mis tahes punktides kummagi lepinguosalise territooriumil või sellest väljaspool;
 - h) teha transiitvedusid läbi teise lepinguosalise territooriumi;
- ning
- i) olenemata veose päritolust kombineerida vedusid samal õhusõidukil;

ilma piiranguteta suuna ja geograafilise asukoha suhtes ja kaotamata käesoleva lepingu alusel lubatud mis tahes vedude õigust.

[...]

4. Lepinguosalised lubavad lennuettevõtjatel turul valitseva olukorra alusel määrata nende poolt teostatava rahvusvahelise lennutranspordi lendude sageduse ja mahu. Vastavalt sellele õigusele ei kehtesta kumbki lepinguosaline ühepoolset piiranguid vedude mahule, sagedusele, lendude regulaarsusele, teise lepinguosalise lennuettevõtja käitatavale õhusõiduki tüübile või tüüpidele ega nõua teise lepinguosalise lennuettevõtjalt sõiduplaanide, tellimuslendude programmide ega tegevuskavade esitamist, välja arvatud juhul, kui seda nõutakse tolliformaalsuste täitmise eesmärgil, tehnilistel, lennutegevusega või keskkonnaga seotud põhjustel (mis on koosõlas artikliga 15) ja ühtsetel tingimustel koosõlas [Chicago] konventsiooni artikliga 15. lennutegevusega või keskkonnaga seotud põhjustel (mis on koosõlas artikliga 15) ja ühtsetel tingimustel koosõlas konventsiooni artikliga 15.

5. Lennuettevõtjad võivad teostada rahvusvahelise lennutranspordi lende ilma piiranguteta käitatavate õhusõidukite arvu või tüüpide muutmise suhtes [...].”

19 Sama lepingu artikkel 7 „Õigusnormide kohaldamine” näeb lõikes 1 ette:

„Ühe lepinguosalise lennuettevõtjate õhusõidukite suhtes kehtivad teise lepinguosalise õigusnormid, mis reguleerivad rahvusvahelises lennuliikluses osalevate õhusõidukite sisenemist tema territooriumile, seal väljumist või nende õhusõidukite käitamist ja lennuliiklust tema territooriumil ning need õhusõidukid täidavad neid õigusnorme teise lepinguosalise territooriumile sisenemisel, seal väljumisel või seal viibides.”

20 Avatud lennunduspiirkonna lepingu artikkel 10 näeb muu hulgas ette, et lepinguosaliste lennuettevõtjatel on õigus asutada teise lepinguosalise territooriumil esindusi lennutranspordi ja sellega seotud tegevuste edendamiseks ja müügiks. Neil on samuti õigus müüa vabalt konverteeritavas valuutas ise ja/või lennuettevõtja valikul kas oma müügiesindajate või teiste lennuettevõtja määratud vahendajate kaudu teise lepinguosalise territooriumil lennutransporditeenuseid. Lisaks on lepinguosaliste lennuettevõtjatel sama artikli alusel õigus maksta teise lepinguosalise territooriumil kohalike kulude, sealhulgas kütuse eest vabalt konverteeritavas valuutas. Peale selle võivad nad

sõlmida selliseid koostöökokkuleppeid nagu plokk-broneeringu või koodijagamise kokkulepped, teatavatel tingimustel frantsiisi- või tootemargikokkuleppeid ning kokkuleppeid meeskonnaga õhusõidukite pakkumiseks rahvusvahelise lennutranspordi teostamiseks.

- 21 Avatud lennunduspiirkonna lepingu artikkel 11, mis käsitleb tolli- ja muid makse, sätestab:

„1. Lepinguosalise lennuettevõtjate poolt rahvusvahelises lennutranspordis kasutatav õhusõiduk, selle tavapärase pardavarustus, maapealne varustus, kütus, määrdeained, tarbitavad tehnilised tarvikud, tagavaraosad (kaasa arvatud mootorid) ning pardavarud (sealhulgas, kuid mitte ainult toiduained, alkohoolsed ja karastusjoogid, tubakas ja muud tooted, mis on ette nähtud lennu ajal piiratud kogustes reisijatele müügiks või tarbimiseks) ja teised tooted, mis on ette nähtud kasutamiseks ainult seoses rahvusvahelist lennutransporti teostava õhusõiduki lendude või nende teenindamisega, vabastatakse saabumisel teise lepinguosalise territooriumile vastastikkuse alusel kõigist impordipiirangutest, omandi-, kapitali-, tolli- ja aktsiisimaksudest ning sarnastest maksudest ja tasudest, a) mida rakendavad Euroopa Ühenduse liikmesriikide asutused ja b) mis ei põhine osutatavate teenuste hinnal, tingimusel et see varustus ja varud jäävad õhusõiduki pardale.

2. Samuti vabastatakse vastastikkuse põhimõtte alusel käesoleva artikli lõikes 1 nimetatud maksudest, lõivudest ja tasudest, välja arvatud osutatava teenuse hinnal põhinevatest tasudest:

[...]

- c) lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud teise lepinguosalise lennuettevõtja rahvusvahelise lennutranspordi lendudel kasutatava õhusõiduki tarbeks mõeldud kütus, määrdeained ja tarbitavad tehnilised tarvikud, isegi kui need on mõeldud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub selle lepinguosalise territooriumi kohal, kus need varud pardale võeti;

[...]”

22 Avatud lennunduspiirkonna lepingu artikkel 15 „Keskkond” on sõnastatud järgmiselt:

„1. Lepinguosalised tunnistavad keskkonnakaitse tähtsust rahvusvahelise lennunduspoliitika arendamisel ja rakendamisel, kaaludes kõnealuse poliitika arendamisel hoolikalt keskkonnakaitsemeetmete maksumust ja nendest saadavat tulu ning edendades vajaduse korral ühiselt tõhusaid ülemaailmseid lahendusi. Sellega seoses kavatsevad lepinguosalised teha koostööd, et majanduslikult põhjendatud viisil piirata või vähendada rahvusvahelise lennunduse mõju keskkonnale.

2. Kui lepinguosaline kaalub kavandatavaid keskkonnameetmeid piirkondlikul, riiklikul või kohalikul tasandil, peaks ta hindama ka kõnealuste meetmete võimalikku ebasoodsat mõju käesolevast lepingust tulenevate õiguste kasutamisele ning nende meetmete vastuvõtmisel peaks ta rakendama vajalikke abinõusid sellise ebasoodsa mõju leevendamiseks. Lepinguosalise taotlusel esitab teine lepinguosaline talle sellise hinnangu ja ebasoodsa mõju leevendamiseks rakendatud abinõude kirjelduse.

3. Keskkonnameetmete kehtestamisel tuleb järgida [ICAO] poolt vastuvõetud [Chicago] konventsiooni lisades esitatud lennundusalaseid keskkonnastandardeid,

v.a juhul, kui on teatatud erinevustest nende standardite rakendamisel. Lepinguosalisi kohaldavad käesoleva lepinguga hõlmatud lennutransporditeenuseid mõjutavaid keskkonnameetmeid vastavalt lepingu artiklile 2 ja artikli 3 lõikele 4.

4. Lepinguosalisel kinnitavad veel kord liikmesriikide ja USA valmisolekut kohaldada tasakaalustatud lähenemisviisi.

[...]

6. Lepinguosalisel toetavad ja soodustavad teabevahetust ning korrapäraselt dialoogi ekspertide vahel, kasutades eelkõige olemasolevaid kommunikatsioonikanaleid, et tihendada kohaldatavate õigusnormide kohast koostööd rahvusvahelise lennunduse keskkonnamõjudega seotud probleemide ning keskkonnamõjusid leevendavate lahenduste valdkonnas, hõlmates muu hulgas järgmist:

[...]

e) keskkonnaprobleemide ja võimalike lahendustega seotud küsimuste arutamine rahvusvahelistel foorumitel, mis käsitlevad lennunduse keskkonnamõjusid; vajaduse korral ka seisukohtade kooskõlastamine.

7. Lepinguosalisel taotluse korral töötab ühiskomitee ekspertide abiga välja soovitused, mis käsitlevad selliste lennundusest tulenevate heitkogustega seotud turupõhiste meetmete võimalikku kattumist ja kooskõla, mida lepinguosalisel on rakendanud meetmete ja kulude dubleerimise vältimiseks ning lennuettevõtjate halduskoormuse vähendamiseks võimalikult suures ulatuses. Kõnealuste soovitude

rakendamiseks kohaldatakse lepinguosaliste siseriiklikele nõuetele vastavat heakskiidu- või ratifitseerimismenetlust.

8. Kui lepinguosaline leiab, et lennundusalaseid keskkonnakaitsenõudeid käsitlev küsimus, sh kavandatavad uued meetmed, tekitab probleeme käesoleva lepingu kohaldamisel või rakendamisel, võib ta taotleda ühiskomitee kokkukutsumist vastavalt artiklile 18, et küsimust arutada ja leida asjakohased lahendused põhjendatud probleemidele.”

- 23 Avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 19 lõige 1 näeb ette, et kõik selle lepingu rakendamise ja tõlgendamisega seotud vaidlused võib teatavatel tingimustel – ja kui ühiskomitee ei ole neid lahendanud lepinguosaliste kokkuleppel – edastada otsustamiseks mõnele isikule või organile. Kui lepinguosalisel ei jõua selles osas kokkuleppele, esitatakse vaidlus ühe lepinguosalise taotlusel vahekohtule lahendamiseks vastavalt samas artiklis 19 sätestatud menetlusele.

B – Liidu õigus

- 24 Nõukogu võttis ühelt poolt vastu 15. detsembri 1993. aasta otsuse 94/69/EÜ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni sõlmimise kohta (EÜT 1994, L 33, lk 11; ELT eriväljaanne 11/19, lk 167) ja teiselt poolt 25. aprilli 2002. aasta otsuse 2002/358/EÜ, mis käsitleb Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni Kyoto protokolliga heakskiitmist Euroopa Ühenduse nimel ja sellega võetavate ühiste kohustuste täitmist (EÜT L 130, lk 1; ELT eriväljaanne 11/42, lk 24). Viimati nimetatud otsuse artikli 2 esimese lõigu kohaselt täidavad liit ja selle liikmesriigid ühiselt oma Kyoto protokollist tulenevaid kohustusi.

- 25 Leides, et kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemine moodustab koos teiste meetmetega olulise ja lahutamatu osa ühenduse kliimamuutuse vastase võitluse strateegiast, esitles komisjon 8. märtsil 2000 rohelist raamatut kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi loomise kohta Euroopa Liidus (KOM(2000) 87 lõplik).

1. Direktiiv 2003/87/EÜ

- 26 EÜ artikli 175 lõike 1 alusel võeti vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (EÜT L 275, lk 32; ELT eriväljaanne 15/07, lk 631).
- 27 Kõnealuse direktiivi põhjenduse 5 järgi on direktiivi eesmärk aidata kaasa sellele, et liit ja liikmesriigid täidaksid tulemuslikumalt ja ühiselt, kooskõlas otsusega 2002/358, Kyoto protokollist tulenevat kohustust vähendada kasvuhoonegaaside inimtekkelisi heitkoguseid, rajades tõhusa Euroopa turu kasvuhoonegaaside saastekvootidele (edaspidi „saastekvoodid“) ja pidurdades võimalikult vähe majandusarengut ja tööhõivet.
- 28 Nimetatud direktiivi põhjenduse 23 kohaselt peaks heitkogustega kauplemine „moodustama osa liikmesriikide ja ühenduse tasandil rakendatavate tegevuspõhimõtete ja meetmete ühtsest ja terviklikust paketist“. Sama direktiivi põhjenduse 25 esimeses lauses on täpsustatud, et „[t]egevuspõhimõteteid ja meetmeid tuleks liikmesriigi ja ühenduse tasandil rakendada mitte üksnes tööstus- ja energiasektoris, vaid ka kõikides Euroopa Liidu majandussektorites, et saavutada heitkoguste märkimisväärne vähendamine“.

29 Direktiivi 2003/87 artikkel 1 määratleb direktiivi sisu järgmiselt:

„Käesoleva direktiiviga luuakse ühenduses [...] saastekvootidega kauplemise süsteem [...], mille eesmärk on vähendada tulemuslikult ja majanduslikult tõhusalt kasvuhoo- negaaside heitkoguseid.”

30 Direktiiv 2003/87 on artikli 2 lõike 1 kohaselt kohaldatav direktiivi I lisa loetletud tegevusaladest tulenevate heitkoguste ja II lisa loetletud kuue kasvuhoo- negaasi, seal- hulgas CO₂ suhtes.

2. Direktiiv 2008/101

31 Direktiiv 2003/87 näeb artikli 30 lõikes 2 ette, et selle direktiivi kohaldamisel saadud kogemuste põhjal koostab komisjon 30. juuniks 2006 sama direktiivi kohaldamise kohta aruande, millele on vajaduse korral lisatud ettepanekud ja milles käsitletakse muu hulgas „kuidas ja kas tuleks I lisa muuta, lisades sellesse muid asjaomaseid sek- toreid, muu hulgas kemikaali- ja alumiiniumitööstus ja transpordisektor, II lisa loet- letud tegevusalasid ja muude kasvuhoo- negaaside heitkoguseid, eesmärgiga täiustada veelgi süsteemi majanduslikku efektiivsust”.

32 Sellega seoses võttis liidu seadusandja vastu direktiivi 2008/101, millega muudetakse direktiivi 2003/87, et lisada lennutegevus saastekvootidega kauplemise süsteemi.

33 Direktiivi 2008/101 põhjendused 8–11, 14, 17 ja 21 on sõnastatud järgmiselt:

„(8)[...] [raamkonventsiooni] Kyoto protokollis on ette nähtud, et arenenud riigid taotlevad koostöös [ICAO-ga] selliste lennunduses tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguste piiramist ja vähendamist, mida [osoonikihti kahandavate ainete] Montreali protokolliga ei reguleerita.

(9) Kuigi ühendus ei ole [...] Chicago [...] konventsiooni osaline, on kõik liikmesriigid kõnealuse konventsiooni osalised ja ICAO liikmed. Liikmesriigid jätkavad koos teiste ICAO liikmesriikidega lennunduse kliimamõju vähendamise meetmete, sealhulgas turupõhiste vahendite arendamise toetamist. ICAO lennundusalase keskkonnakaitse komitee kuuendal istungil 2004. aastal jõuti kokkuleppele, et ICAO egiidi all vastu võetud uuele õigusaktile tuginev lennundusspetsiifiline heitkogustega kauplemise süsteem tundus olevat piisavalt ebasobiv, et seda sel ajal mitte edasi arendada. Seepärast ei pakkunud 2004. aasta septembris toimunud ICAO assamblee resolutsioon A35-5 välja uut õigusakti, vaid kinnitas selle asemel avatud heitkogustega kauplemise ja võimaluse, mille abil riigid saavad rahvusvahelise lennunduse heitkogused liita oma heitkogustega kauplemise süsteemiga. 2007. aasta septembris toimunud ICAO 36. assamblee resolutsiooni A36-22 liites L soovitatakse osalisriikidel mitte rakendada heitkogustega kauplemise süsteemi teiste osalisriikide õhusõidukite käitajate suhtes, välja arvatud nende riikide vastastikusel kokkuleppel. Tuletades meelde, et Chicago konventsioonis tunnustatakse selgesõnaliselt iga osalise õigust kohaldada mittediskrimineerivalt oma seadusi ja eeskirju kõikide riikide õhusõidukite suhtes, tegid Euroopa Ühenduse liikmesriigid ja 15 muud Euroopa riiki selle resolutsiooni suhtes reservatsiooni ning jätsid endale Chicago konventsiooni alusel õiguse kehtestada ja kohaldada turupõhiseid meetmeid mittediskrimineerivalt kõigi riikide õhusõidukite

käitajate suhtes, kes pakuvad nende territooriumile saabuvaid või sealt väljuvaid või nende territooriumi piires toimuvaid lende.

- (10) Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsusega nr 1600/2002/EÜ [...] kehtestatud kuuendas keskkonnanalases tegevusprogrammis on sätestatud, et ühendus määrab kindlaks ja viib ellu erimeetmed lennuliiklusest tulenevate kasvuhoo- negaaside heitkoguste vähendamiseks, kui nende meetmete kohta ei sõlmita 2002. aastaks kokkulepet ICAOga. Nõukogu on oma 2002. aasta oktoobri, 2003. aasta detsembri ja 2004. aasta oktoobri järeldustes komisjoni korduvalt üles kutsunud tegema ettepanekuid meetmete kohta, et vähendada rahvusvahelise õhustranspordi kliimamõju.
- (11) Vajaliku märkimisväärse vähendamise saavutamiseks tuleks poliitikat ja meetmeid rakendada liikmesriikide ja ühenduse tasandil kõigis ühenduse majandussektorites. Kui lennundussektori mõju kliimale kasvab samal kiirusel nagu praegu, õõnestab see oluliselt teistes sektorites kliimamuutuste vastu võitlemisel saavutatud vähendamisi.

[...]

- (14) Käesoleva direktiiviga direktiivi 2003/87/EÜ tehtavate muudatuste eesmärk on vähendada lennunduse kliimamuutusi põhjustavat mõju, lisades lennutegevusest tulenevad heitkogused ühenduse süsteemi.

[...]

- (17) Ühendus ja tema liikmesriigid peaksid jätkuvalt püüdlema selle poole, et saavutada lennundusest tulenevate kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise ülemaailmseid meetmeid käsitlev kokkulepe. Ühenduse süsteem võib olla eeskujuks heitkogustega kauplemise ülemaailmsele kasutamisele. Ühendus ja liikmesriigid peaksid hoidma käesoleva direktiivi rakendamise ajal ühendust kolmandate pooltega ja julgustama kolmandaid riike võtma samaväärseid meetmeid. Kui kolmas riik võtab ühendusse saabuvate lendude kliimamõju vähendamiseks meetmed, millel on käesoleva direktiiviga vähemalt samaväärne mõju keskkonnale, peaks komisjon pärast kõnealuse riigiga konsulteerimist kaaluma olemasolevaid võimalusi ühenduse süsteemi ja selle riigi meetmete optimaalse koostoime tagamiseks. Kolmandates riikides väljatöötamisel olevad heitkogustega kauplemise skeemid pakuvad lennundust hõlmava osa puhul peagi optimaalse koostoime võimalusi ühenduse süsteemiga. Kahepoolsed kokkulepped, mis käsitlevad ühenduse süsteemi ja teiste kauplemissüsteemide ühendamist eesmärgiga moodustada ühine süsteem või topletreguleerimise vältimiseks samaväärsete meetmete võtmist, võivad olla samm edasi ülemaailmse kokkuleppe suunas. Selliste kahepoolsete kokkulepete sõlmimise korral võib komisjon muuta ühenduse süsteemi kuuluvaid lennutegevuse liike, sh kohandada õhusõidukite käitajatele eraldatavate lennunduse saastekvootide üldkogust.

[...]

- (21) Kõigile ühenduse süsteemis osalevatele õhusõiduki käitajatele tasuta välja antavate saastekvootide proportsioon on sobiv selleks, et tagada kõigile õhusõiduki käitajatele võrdsed tingimused, võttes arvesse asjaolu, et iga õhusõiduki käitaja kõigi ELi suunduvate, sealt väljuvate ja ELi-siseste lendude suhtes kohaldatakse üheainsa liikmesriigi õigust ning kolmandate riikidega sõlmitud kahepoolsete lennunduslepingute mittediskrimineerimist käsitlevaid sätteid.”

34 Direktiivi 2008/101 artikli 1 punkti 4 kohaselt sisaldab direktiiv 2003/87 nüüd II peatükki järgmises sõnastuses:

„II peatükk

Lennundus

Artikkel 3a

Reguleerimisala

Käesoleva peatüki sätteid kohaldatakse I lisas nimetatud lennutegevustega seotud saastekvootide eraldamise ja väljaandmise suhtes.

[...]

Artikkel 3c

Lennunduse saastekvootide üldkogus

1. Ajavahemikul 1. jaanuar 2012 kuni 31. detsember 2012 moodustab õhusõiduki käitajatele eraldatavate saastekvootide üldkogus 97% varasematest lennunduse heitkogustest.

2. Artikli 11 lõikes 2 osutatud ajavahemikul, mis algab 1. jaanuaril 2013, ning juhul, kui pärast artikli 30 lõikes 4 osutatud läbivaatamist ei ole tehtud muudatusi, ka igal järgneval ajavahemikul, moodustab õhusõiduki käitajatele eraldatavate lennunduse saastekvootide üldkogus 95% varasematest lennunduse heitkogustest korrutatuna kõnealusesse ajavahemikku jäävate aastate arvuga.

[...]

Artikkel 3d

Lennunduse saastekvootide enampakkumise teel eraldamise meetod

1. Artikli 3c lõikes 1 osutatud ajavahemikul pannakse enampakkumisele 15% saastekvootidest.

2. Alates 1. jaanuarist 2013 pannakse enampakkumisele 15% saastekvootidest. Seda protsenti võib käesoleva direktiivi üldise läbivaatamise käigus suurendada.

3. Võetakse vastu määrus, millega kehtestatakse üksikasjalikud sätted liikmesriikide poolt selliste saastekvootide enampakkumisel müümise kohta, mida ei pea käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 või artikli 3f lõike 8 kohaselt tasuta välja andma. Iga liikmesriik peab igal ajavahemikul müüma enampakkumisel sellise hulga saastekvoote, mis on proportsionaalne liikmesriigi osaga võrdlusaastal kõigile liikmesriikidele omistatud lennunduse heitkoguste koguhulgast [...]

[...]

4. Liikmesriigid otsustavad selle üle, kuidas kasutada saastekvootide enampakkumisest saadud tulu. Seda tulu tuleks kasutada võitlemiseks kliimamuutusega ELis ja kolmandates riikides, muu hulgas kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks, kliimamuutuste mõjudega kohanemiseks ELis ja kolmandates riikides, eriti arengumaades, leevendamise- ja kohanemisprotsessiga seotud teadus- ja arendustegevuse rahastamiseks, eriti aeronautika ja õhustranspordi valdkonnas, heitkoguste vähendamiseks vähe heitgaase eraldava transpordi kasutamise abil ning ühenduse süsteemi haldamise kulude katmiseks. Enampakkumise tuludega tuleks rahastada ka annetusi ülemaailmse energiatõhususe ja taastuvenergia fondile ning meetmeid metsade hävitamise ärahoidmiseks.

[...]

Artikkel 3e

Õhusõiduki käitajatele lennunduse saastekvootide eraldamine ja väljaandmine

1. Iga artiklis 3c osutatud ajavahemiku kohta võib iga õhusõiduki käitaja taotleda lennunduse saastekvootide eraldamist; mis eraldatakse tasuta. Taotluse võib teha, esitades haldava liikmesriigi pädevale asutusele kõnealuse õhusõiduki käitaja sooritatud I lisa nimetatud lennutegevusi puudutavad tõendatud tonnkilomeetrite andmed seireaasta kohta. [...]

[...]”

35 Direktiivi 2008/101 artikli 1 punkti 10 alapunkt b näeb ette, et direktiivi 2003/87 artiklile 12 lisatakse lõige 2a, mis on sõnastatud järgmiselt:

„Haldavad liikmesriigid tagavad, et iga aasta 30. aprilliks tagastab iga õhusõiduki käitaja saastekvoodid, mille arv on võrdne eelneva kalendriaasta heitkoguste üldkogusega, mis tulenevad I lisas nimetatud lennutegevustest, mida on sooritanud õhusõiduki käitaja, ja mida tõendatakse vastavalt artiklile 15. Liikmesriigid tagavad, et koosõlas käesoleva lõikega tagastatud saastekvoodid seejärel tühistatakse.”

36 Direktiivi 2008/101 artikli 1 punkti 14 alapunkti b kohaselt asendatakse direktiivi 2003/87 artikli 16 lõiked 2 ja 3 järgmisega:

„2. Liikmesriigid tagavad nende käitajate ja õhusõidukite käitajate nimede avaldamise, kes rikuvad nõuet tagastada käesoleva direktiivi kohaselt piisaval hulgal kvote.

3. Liikmesriigid tagavad, et käitaja või õhusõiduki käitaja, kes ei tagasta iga aasta 30. aprilliks eelneva aasta heitkogustele vastaval hulgal kvote, peab ülemääraste heitkoguste eest trahvi tasuma. Ülemääraste heitkoguste trahv on 100 eurot iga õhku paisatud tonni süsinikdioksiidi ekvivalendi kohta, mille osas käitaja või õhusõiduki käitaja ei ole kvote tagastanud. Ülemääraste heitkoguste trahvi tasumine ei vabasta käitajat või õhusõiduki käitajat kohustusest tagastada järgneva kalendriaastaga seotud kvootide tagastamisel nendele ülemäärastele heitkogustele vastaval hulgal kvote.”

- 37 Lisaks näeb direktiivi 2008/101 artikli 1 punkti 14 alapunkt c muu hulgas ette, et direktiivi 2003/87 artiklile 16 lisatakse lõige 5 järgmises sõnastuses:

„Kui õhusõiduki käitaja ei täida käesoleva direktiivi nõudeid ja kui järgimist ei suudeta tagada muude täitemeetmetega, võib teda haldav liikmesriik teha komisjonile taotluse kehtestada asjaomasele õhusõiduki käitajale tegevuskeeld.”

- 38 Direktiivi 2008/101 artikli 1 punkti 18 kohaselt lisatakse direktiivi 2003/87 artikkel 25a „Kolmandate riikide meetmed lennunduse kliimamõju vähendamiseks”, mis sätestab:

„1. Kui kolmas riik võtab asjaomasest riigist väljuvate ja ühenduses maanduvate lendude kliimamõju vähendamiseks meetmeid, kaalub komisjon pärast nimetatud kolmanda riigi ja liikmesriikidega konsulteerimist artikli 23 lõikes 1 osutatud komitees olemasolevaid võimalusi, et tagada optimaalne koostoime ühenduse süsteemi ja kolmandate riikide meetmete vahel.

Vajaduse korral võib komisjon võtta vastu vajalikud muudatused, et näha ette asjaomasest kolmandast riigist saabuvate lendude väljaarvamine I lisa nimetatud lennutegevuste seast või näha ette I lisa nimetatud lennutegevustesse mis tahes muude muudatuste tegemine, mida nõutakse kooskõlas neljanda lõigu kohase kokkuleppega. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähem olulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 23 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Komisjon võib esitada Euroopa Parlamendile ja nõukogule kõik muud käesoleva direktiivi muutmise ettepanekud.

Samuti võib komisjon vajaduse korral vastavalt asutamislepingu artikli 300 lõikele 1 teha nõukogule ettepanekuid alustada läbirääkimisi asjaomase kolmanda riigiga lepingu sõlmimiseks.

2. Ühendus ja tema liikmesriigid tegutsevad jätkuvalt selle nimel, et saavutada lennundusest tulenevate kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise ülemaailmseid meetmeid käsitlev kokkulepe. Sellise kokkuleppe saavutamisel kaalub komisjon, kas käesoleva direktiivi kohaseid õhusõiduki käitajate suhtes kohaldatavaid sätteid on vaja muuta.”

- 39 Direktiivi 2008/101 lisa kohaselt kannab direktiivi 2003/87 I lisa nüüd pealkirja „Tegevusalade kategooriad, mille suhtes kohaldatakse käesolevat direktiivi” ning sissejuhatus, mis asub enne nimetatud I lisas asuvat tabelit, punkti 2 täiendatakse järgmise lõiguga:

„Alates 1. jaanuarist 2012 lisatakse kõik lennud, mis saabuvad lennuväljale või lahkuvad lennuväljalt, mis asub selle liikmesriigi territooriumil, mille suhtes kohaldatakse asutamislepingut.”

- 40 Direktiivi 2008/101 lisa näeb ette ka direktiivi 2003/87 IV lisa muudatuse, mille tulemusel lisatakse sellele lisale B osa „Lennutegevustest tulenevate heitkoguste seire ja aruandlus”, mis sätestab:

„Süsinikdioksiidi heitkoguste seire

Heitkoguseid seiratakse arvutuste abil. Heitkoguste arvutamiseks kasutatakse järgmist valemit:

kütusekulu × heitekoefitsient

Kütusekulu hõlmab kütust, mida tarbib abijõuallikas. Võimaluse korra kasutatakse iga lennu tegelikku kütusekulu, mis arvutatakse välja järgmise valemi abil:

kütusekogus õhusõiduki kütusepaakides pärast õhusõiduki pardale võetava kütuse tankimise lõppu – kütusekogus õhusõiduki kütusepaakides pärast seda, kui pardale võetava kütuse tankimine järgmise lennu tarbeks on lõppenud + selle järgmise lennu tarbeks pardale võetav kütus.

[...]

Iga lennu ja iga kütuse kohta tehakse eraldi arvutused.

Heitkoguste aruandlus

Iga õhusõiduki käitaja esitab artikli 14 lõike 3 kohaselt koostatavas aruandes järgmised andmed:

A. Õhusõiduki käitaja tuvastamiseks vajalikud andmed, sealhulgas:

– õhusõiduki käitaja nimi;

– haldav liikmesriik;

[...]

B. Iga kütuseliigi puhul, mille heitkogused arvutatakse:

– kütusekulu;

– heitmekoeffitsient;

– heitkoguste koguhulk kõigilt aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lendudelt, mis kuuluvad I lisas nimetatud lennutegevuste alla;

- järgmiste lendude heitkoguste koguhulk:
 - kõik aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lennud, mis kuuluvad I lisas nimetatud lennutegevuste alla ja mis väljusid liikmesriigi territooriumil asuvalt lennuväljalt ning saabusid liikmesriigi territooriumil asuvale lennuväljale;
 - kõik muud aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lennud, mis kuuluvad selliste I lisas nimetatud lennutegevuste alla;
- heitkoguste koguhulk aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lendudest, mis kuuluvad I lisas nimetatud lennutegevuste alla ning mis:
 - väljusid igast liikmesriigist ning
 - saabusid igasse liikmesriiki kolmandast riigist;
- määramatus.

Tonnkilomeetrite andmete seire artiklite 3e ja 3f kohaldamiseks

Saastekvootide eraldamise taotlemiseks vastavalt artikli 3e lõikele 1 või artikli 3f lõikele 2 arvutatakse lennutegevuse hulk tonnkilomeetrites, kasutades järgmist valemit:

tonnkilomeetrid = vahemaa × nimikoormus

kus:

„vahemaa” tähendab väljumiskoha lennuvälja ja sihtkoha lennuvälja vahelist kaugust mööda suurringjoont, millele lisatakse kindlaksmääratud faktorina 95 km, ja

„nimikoormus” tähendab transporditava kauba, posti ja reisijate kogumassi.

[...]”

C – Siseriiklik õigus

⁴¹ Direktiiv 2008/101 võeti Ühendkuningriigis üle 2009. aasta määrusega, mis käsitleb lennundusest tulenevate kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi (Aviation Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme Regulations 2009, *SI* 2009, nr 2301), ning muude aktidega, mille vastuvõtmine oli ette nähtud 2010. aasta jooksul.

II – Põhikohtuasja asjaolud ja eelotsuse küsimused

- 42 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu andmetel on mittetulunduslik ühendus Air Transport Association of America USA regulaarlennuliinide peamine kaubanduse ja teenuste katusorganisatsioon. Lennuettevõtjad American Airlines Inc., Continental Airlines Inc. ja United Airlines Inc. opereerivad lende Ameerika Ühendriikides, Euroopas ning ülejäänud maailmas. Nende haldav liikmesriik vastavalt direktiivile 2003/87 (direktiiviga 2008/101 muudetud redaktsioonis) on Ühendkuningriik.
- 43 ATA jt esitasid 16. detsembril 2009 eelotsusetaotluse esitanud kohtule kaebuse nõudega tühistada Ühendkuningriigi direktiivi 2008/101 ülevõtmise meetmed, mis on Secretary of State for Energy and Climate Change'i pädevuses. Oma kaebust põhjendasid nad väitega, et see direktiiv on rahvusvaheliste lepingute õiguse ja rahvusvahelise tavaõiguse seisukohalt õigusvastane.
- 44 Eelotsusetaotluse esitanud kohus rahaldas 28. mail 2010 ühelt poolt International Air Transport Association'i (IATA) ja National Airlines Council of Canada taotlused astuda menetlusse ATA jt nõuete toetuseks ning teiselt poolt viie keskkonnakaitseorganisatsiooni ehk täpsemini Aviation Environment Federation'i, WWF-UK, European Federation for Transport and Environment'i, Environmental Defense Fund'i ja Earthjustice'i taotlused astuda menetlusse Secretary of State for Energy and Climate Change'i nõuete toetuseks.
- 45 Neil asjaoludel otsustas High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas käesolevas asjas, milles vaidlustatakse direktiivi 2003/87/EÜ, mida on muudetud direktiiviga 2008/101/EÜ, et lisada lennutegevus [liidu] kasvuhoonegaaside

saastekvootidega kauplemise süsteemi [...], kehtivus, võib tugineda mõnele või kõikidele järgmistest rahvusvahelise õiguse normidest:

- a) rahvusvahelise tavaõiguse põhimõte, mille kohaselt igal riigil on täielik ja eranditu suveräänsus oma õhuruumi üle;
- b) rahvusvahelise tavaõiguse põhimõte, mille kohaselt ükski riik ei või mingis avamere osas õiguspäraselt kehtestada oma suveräänsust;
- c) rahvusvahelise tavaõiguse põhimõte, mille kohaselt võib vabalt lennata üle avamere;
- d) rahvusvahelise tavaõiguse põhimõte (mille olemasoluga vastustaja ei nõustu), mille kohaselt üle avamere lendav õhusõiduk allub selle riigi ainujurisdiktsioonile, kus ta on registreeritud, kui rahvusvahelises lepingus ei ole selgelt sätestatud teisiti;
- e) Chicago konventsioon (eelkõige artiklid 1, 11, 12, 15 ja 24);
- f) avatud lennunduspiirkonna leping (eelkõige artiklid 7, artikli 11 lõike 2 punkt c ning artikli 15 lõige 3);
- g) Kyoto protokoll (eelkõige artikli 2 lõige 2)?

Kui esimesele küsimusele vastatakse jaatavalt:

2. Kas [...] direktiiv [2008/101] on kehtetu, kuivõrd sellega kohaldatakse, ja osas, milles sellega kohaldatakse, ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi nendele lendude osadele (kas üldiselt või kolmandates riikides registreeritud õhusõidukite puhul), mis leiavad aset väljaspool EL-i liikmesriikide õhuruumi, kuna see on vastuolus ühe või mitme eeltoodud [esimeses küsimuses] rahvusvahelise tavaõiguse põhimõttega?

3. Kas direktiiv [2008/101] on kehtetu, kuivõrd sellega kohaldatakse, ja osas, milles sellega kohaldatakse, ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi nendele lendude osadele (kas üldiselt või kolmandates riikides registreeritud õhusõidukite puhul), mis toimuvad väljaspool EL-i liikmesriikide õhuruumi:
 - a) vastuolu tõttu Chicago konventsiooni artiklitega 1, 11 ja/või 12;

 - b) vastuolu tõttu avatud lennunduspiirkonna lepingu artikliga 7?

4. Kas direktiiv [2008/101] on kehtetu osas, milles sellega kohaldatakse ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi lennutegevusele:
 - a) vastuolu tõttu Kyoto protokollis artikli 2 lõikega 2 ja avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 15 lõikega 3;

- b) vastuolu tõttu Chicago konventsiooni artikliga 15 eraldi või koostoimes avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 3 lõikega 4 ja artikli 15 lõikega 3;

- c) vastuolu tõttu Chicago konventsiooni artikliga 24 eraldi või koostoimes avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 11 lõike 2 punktiga c?”

III – Eelotsuse küsimused

A – *Esimene küsimus*

⁴⁶ Oma esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada seda, kas tema viidatud rahvusvahelise õiguse põhimõtetele ja normidele võib tugineda käesoleva eelotsusetaotluse raames, et hinnata direktiivi 2008/101 kehtivust osas, milles see laiendab direktiivi 2003/87 saastekvootidega kauplemise süsteemi lennundusele.

⁴⁷ Kõigepealt tuleb meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei ole siseriiklikud kohtud pädevad ise liidu institutsioonide õigusakte tühiseks tunnistama. Tegelikult on ETL artikliga 267 Euroopa Kohtule antud pädevuse peamine eesmärk tagada liidu õiguse ühetaoline kohaldamine siseriiklikes kohtutes. Ühetaolise kohaldamise nõuet tuleb eriti rangelt järgida siis, kui on vaidlustatud liidu õigusakti kehtivus. Liikmesriikide kohtute lahkarvamused liidu õigusaktide kehtivuse suhtes võivad ohustada liidu õiguskorra ühtsust ja kahjustada õiguskindlust, mis on põhimõttelise

tähtsusega nõue (10. jaanuari 2006. aasta otsus kohtuasjas C-344/04: IATA ja ELFAA, EKL 2006, lk I-403, punkt 27 ja seal viidatud kohtupraktika).

- 48 Seega on Euroopa Kohus ainupädev tuvastama liidu õigusakti – näiteks direktiivi 2008/101 – kehtetust (22. oktoobri 1987. aasta otsus kohtuasjas 314/85: Foto-Frost, EKL 1987, lk 4199, punkt 17; 21. veebruari 1991. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-143/88 ja C-92/89: Zuckerfabrik Süderdithmarschen ja Zuckerfabrik Soest, EKL 1991, lk I-415, punkt 17; 21. märtsi 2000. aasta otsus kohtuasjas C-6/99: Greenpeace France jt, EKL 2000, lk I-1651, punkt 54; eespool viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA, punkt 27, ja 22. juuni 2010. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-188/10 ja C-189/10: Melki ja Abdeli, EKL 2010, lk I-5667, punkt 54).

1. Rahvusvahelised lepingud, millele põhikohtuasja kaebuse esitajad on tuginenud

- 49 Kõigepealt tuleb meenutada, et vastavalt rahvusvahelise õiguse põhimõtetele on liidu institutsioonid, kes on pädevad rahvusvahelise lepingu üle läbirääkimisi pidama ja seda sõlmima, vabad leppima asjaomaste kolmandate riikidega kokku, millist mõju selle lepingu sätted peavad lepinguosaliste siseriiklikus õiguskorras omama. Ainult juhul, kui seda küsimust ei ole nimetatud lepingus lahendatud, on pädevate kohtute ja eelkõige Euroopa Kohtu ülesanne lahendada see küsimus nagu iga teinegi tõlgendamisküsimus, mis on seotud vastava lepingu kohaldamisega liidus (vt 26. oktoobri 1982. aasta otsus kohtuasjas 104/81: Kupferberg, EKL 1982, lk 3641, punkt 17, ja 23. novembri 1999. aasta otsus kohtuasjas C-149/96: Portugal vs. nõukogu, EKL 1999, lk I-8395, punkt 34).
- 50 Samuti tuleb meenutada, et ELTL artikli 216 lõike 2 kohaselt seovad liidu sõlmitud rahvusvahelised lepingud liidu institutsioone ning seega on need liidu õigusaktide suhtes ülimuslikud (vt selle kohta 10. septembri 1996. aasta otsus kohtuasjas C-61/94: komisjon vs. Saksamaa, EKL 1996, lk I-3989, punkt 52; 12. jaanuari 2006. aasta otsus

kohtuasjas C-311/04: Algemene Scheeps Agentuur Dordrecht, EKL 2006, lk I-609, punkt 25; 3. juuni 2008. aasta otsus kohtuasjas C-308/06: Intertanko jt, EKL 2008, lk I-4057, punkt 42, ja 3. septembri 2008. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-402/05 P ja C-415/05 P: Kadi ja Al Barakaat International Foundation vs. nõukogu ja komisjon, EKL 2008, lk I-6351, punkt 307).

- 51 Eeltoodust tuleneb, et liidu õigusakti vastuolu niisuguste rahvusvahelise õiguse normidega võib mõjutada selle akti kehtivust. Kui kehtetusele on tuginetud siseriiklikus kohtus, kontrollib Euroopa Kohus – mida palub ka eelotsusetaotluse esitanud kohus oma esimeses küsimuses –, kas tema menetluses oleva kohtuasja raames on täidetud teatavad tingimused selleks, et teha kindlaks, kas ELTL artikli 267 kohaselt saab hinnata asjassepuutuva liidu õigusakti kehtivust nende rahvusvahelise õiguse normide alusel, millele tugineti (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus Intertanko jt, punkt 43).
- 52 Esiteks peavad need normid olema liidule siduvad (vt 12. detsembri 1972. aasta otsus liidetud kohtuasjades 21/72-24/72: International Fruit Company jt. EKL 1972, lk 1219, punkt 7, ja eespool viidatud kohtuasi Intertanko jt, punkt 44).
- 53 Teiseks saab Euroopa Kohus kontrollida liidu õigusakti kehtivust rahvusvahelise lepingu alusel vaid juhul, kui selle lepingu laad ja ülesehitus seda ei välista (vt 9. septembri 2008. aasta leping liidetud kohtuasjades C-120/06 P ja C-121/06 P: FIAMM jt vs. nõukogu ja komisjon, EKL 2008, lk I-6513, punkt 110).
- 54 Kolmandaks, kui asjassepuutuva rahvusvahelise lepingu laad ja ülesehitus võimaldavad kontrollida liidu õigusakti kehtivust selle lepingu sätete alusel, peavad ka selle rahvusvahelise lepingu sätted, millega on põhjendatud liidu õigusakti kehtivuse kontrollimise vajadust, olema oma sisu poolest tingimusteta ja piisavalt täpsed (vt eespool viidatud kohtuotsused IATA ja ELFAA, punkt 39, ja Intertanko jt, punkt 45).

- 55 Niisugune tingimus on täidetud siis, kui argumendina esitatud säte sisaldab selget ja täpset kohustust, mille täitmine või tagajärgede tekkimine ei eelda hilisema akti vastuvõtmist (vt 30. septembri 1987. aasta otsus kohtuasjas 12/86: Demirel, EKL 1987, lk 3719, punkt 14; 15. juuli 2004. aasta otsus kohtuasjas C-213/03: Pêcheurs de l'étang de Berre, EKL 2004, lk I-7357, punkt 39, ning 8. märtsi 2011. aasta otsus kohtuasjas C-240/09: Lesoochranárske zoskupenie, EKL 2011, lk I-1255, punkt 44 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 56 Seega tuleb seoses eelotsusetaotluse esitanud kohtu viidatud rahvusvaheliste lepingute sätetega kontrollida, kas käesoleva kohtuotsuse punktides 52–54 meenutatud tingimused on tegelikult täidetud.

a) Chicago konventsioon

- 57 Chicago konventsiooni preambuli kolmandast lõigust tuleneb, et Chicago konventsioon paneb paika „kindla[d] põhimõt[ted] ja korr[a], et rahvusvaheline tsiviillennundus võiks areneda ohutult ja korrapäraselt ning et oleks võimalik võrdsete võimaluste alusel luua rahvusvaheline lennuühendus, mis toimiks tõhusalt ja ökonoomselt”.
- 58 Sellel konventsioonil on ulatuslik kohaldamisala, sest see reguleerib muu hulgas nende õhusõidukite õigusi, mis ei soorita rahvusvahelisi regulaarlende, sealhulgas seoses osalisriikide territooriumi kohal lendamisega; lennukabotaažile kohaldatavaid põhimõtteid; tingimusi, millal õhusõiduk, mis on võimeline lendama ilma piloodita, võib ilma piloodita lennata teise osalisriigi territooriumi kohal; osalisriikide poolt oma riigi territooriumi kohal lendamisele keelutsoonide kehtestamist sõjaliste vajaduste tõttu või ühiskondliku julgeoleku tagamiseks; õhusõidukite maandumist tolliteenistusega

lennuväljal; lennueeskirjade kohaldamist; lennureegleid; lennujaamatasude ja muude selliste tasude kohaldamist; õhusõiduki riikkondsust ning lennuliikluse hõlbustamise abinõusid nagu formaalsuste lihtsustamine, tolli- ja immigratsiooniprotseduuride kehtestamine ning aeronavigatsiooniseadmed ja normikohased süsteemid.

- 59 Chicago konventsioon määrab ühtlasi kindlaks õhusõidukitele esitatavad nõuded, mis puudutavad muu hulgas õhusõiduki pardal nõutavaid dokumente, õhusõiduki raadioseadmeid, lennukõlblikkustunnistusi, tunnistuste ja lubade tunnustamist või ka veosepiiranguid. Nimetatud konventsioon näeb lisaks ette, et ICAO kehtestab rahvusvahelised normid ja soovitatava praktika.
- 60 Nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 3, ei ole vaidlust selles, et liit ei ole nimetatud konventsiooniga ühinenud, kuid seevastu on kõik tema liikmesriigid selle konventsiooni osalised.
- 61 Selles osas tuleb meenutada, et kuigi ELTL artikli 351 esimene lõik näeb liidu institutsioonidele ette kohustuse mitte takistada liikmesriikidel nende kohustuste täitmist, mis tulenevad enne 1. jaanuari 1958 sõlmitud lepingutest, nagu näiteks Chicago konventsioon, on institutsioonide niisuguse kohustuse eesmärk anda asjassepuutuvatele liikmesriikidele võimalus järgida nende varasemalt sõlmitud lepingust tulenevaid kohustusi, ilma et see siiski oleks siduv liidule suhetes kolmandate riikidega, kes on selle konventsiooni osalised (vt selle kohta 14. oktoobri 1980. aasta otsus kohtuasjas 812/79: Burgoa, EKL 1980, lk 2787, punktid 8 ja 9).
- 62 Põhikohtuasjas on seega nimetatud konventsiooni sätted liidule siduvad üksnes siis, kui ja selles osas, milles liit on EL ja ELT lepingu alusel üle võtnud selle rahvusvahelise konventsiooniga reguleeritavas valdkonnas varem liidu liikmesriikidele kuulunud pädevuse, nii nagu on kirjeldatud käesoleva kohtuotsuse punktides 57–59 (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus International Fruit Company jt, punkt 18;

14. juuli 1994. aasta otsus kohtuasjas C-379/92: Peralta, EKL 1994, lk I-3453, punkt 16, ja 22. oktoobri 2009. aasta otsus kohtuasjas C-301/08: Bogiatzi, EKL 2009, lk I-10185, punkt 25).

- 63 Nimelt on selleks, et asjaomane konventsioon muutuks liidule siduvaks, vaja, et liit oleks selle konventsiooni raames varem liikmesriikidele kuulunud pädevuse tervikuna üle võtnud ning et see oleks seega liidule üle läinud (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsused Intertanko jt, punkt 49, ja Bogiatzi, punkt 33). Seega ei pea Euroopa Kohus kontrollima liidu õigusakti või õigusaktide õiguspärasust rahvusvahelise lepingu alusel, mida liit ise ei ole heaks kiitnud, ainuüksi seetõttu, et selle õigusakti või õigusaktide eesmärk või tagajärg on liidu õigusesse rahvusvahelise lepingu teatavate sätete ülevõtmine (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus Intertanko jt, punkt 50).
- 64 Ka Rootsi valitsus märkis oma kirjalikes märkustes peamiselt seda, et nii EÜ artikli 80 lõige 2 kui ka ELTL artikli 100 lõige 2 näevad ette, et liit võib kehtestada kohased sätted lennutranspordi kohta.
- 65 Chicago konventsiooni alla kuuluvaid teatavaid küsimusi on reguleeritud liidu tasandi õigusaktides, eelkõige EÜ artikli 80 lõike 2 alusel. Aeronavigatsiooni puudutavas on Euroopa Kohus juba leidnud 25. jaanuari 2011. aasta otsuses kohtuasjas C-382/08: Neukirchinger (EKL 2011, lk I-139, punkt 23), et nendeks on näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1592/2002, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ning Euroopa Lennundusohutusameti loomist (EÜT L 240, lk 1; ELT eriväljaanne 07/07, lk 30), ning nõukogu 16. detsemberi 1991. aasta määrus (EMÜ) nr 3922/91 tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses (EÜT L 373, lk 4; ELT eriväljaanne 07/01, lk 348), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsemberi 2006. aasta määrusega (EÜ) nr 1900/2006 (ELT L 377, lk 176).

- 66 Liidu seadusandja võttis samuti vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/93/EÜ rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni teise väljaande (1988) 16. lisa 1. köite 3. peatüki II osas käsitletud lennukite lendude reguleerimise kohta (ELT L 374, lk 1).
- 67 Seoses pardale võetud kütuse maksustamise küsimusega võttis nõukogu 27. oktoobril 2003 vastu direktiivi 2003/96/EÜ, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik (ELT L 283, lk 51; ELT eriväljaanne 09/01, lk 405), mille artikli 14 lõike 1 punkt b näeb ette, et maksust vabastatakse energiatooted, mida tarnitakse kasutamiseks õhusõiduki kütusena, välja arvatud eraviisilisteks lõbulendudeks ning selle eesmärk on, nagu see nähtub ka nimetatud direktiivi põhjendusest 23, et liit austaks eelkõige teatavaid rahvusvahelisi kohustusi, sealhulgas selliseid, mis on seotud tsiviillennunduse tarbeks mõeldud energiatoodete maksust vabastamisega, mida lennuettevõtjatele võimaldatakse Chicago konventsiooni ning liidu ja/või liikmesriikide poolt teatavate kolmandate riikidega sõlmitud kahepoolsete rahvusvaheliste lennunduslepingute alusel (vt 1. detsembri 2011. aasta otsus kohtuasjas C-79/10: Systeme Helmholtz, EKL 2011, lk I-12511, punktid 24 ja 25).
- 68 Lisaks tuleb märkida, et 31. märtsi 2011. aasta otsuse 2011/530/EL Euroopa Liidu ja Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni vahelise koostöömemorandumi (millega luuakse töhustatud koostöö raamistik) liidu nimel allkirjastamise ja ajutise kohaldamise kohta (ELT L 232, lk 1) vastuvõtmisega soovis liit arendada koostööraamistikku lennundusjulgestuse kontrollide ja inspeksioonide osas, võttes arvesse Chicago konventsiooni 17. lisa sätestatud norme.
- 69 Sellegipoolest, kuigi liidul on küll tekkinud ka teatavates küsimustes ainupädevus, et võtta kolmandate riikide ees lepingulisi kohustusi, mis kuuluvad rahvusvahelise lennutranspordi valdkonnas kehtestatud liidu normide ning järelikult Chicago konventsiooni kohaldamisalasse (vt selle kohta 5. novembri 2002. aasta otsus

kohtuasjas C-476/98: komisjon vs. Saksamaa, EKL 2002, lk I-9855, punkt 124), ei tähenda see siiski seda, et liidul on ainupädevus kogu rahvusvahelise tsiviillennunduse valdkonnas, nagu see on kaetud nimetatud konventsiooniga.

- 70 Nagu Prantsuse ja Rootsi valitsus nimelt rõhutavad, on liikmesriigid säilitanud kõnealuse konventsiooni kohaldamisalas teatava pädevuse, mis puudutab liiklusõiguste andmist, lennujaamatasude või ka üle nende territooriumi lendamise keelutsoonide kindlaksmääramist.
- 71 Seega tuleb järeldada, et kuna liit ei ole tänase päeva seisuga Chicago konventsiooni kohaldamisalas varem liikmesriikidele kuulunud pädevust tervikuna üle võtnud, siis ei ole see konventsioon liidule siduv.
- 72 Sellest järeldub, et Euroopa Kohus ei saa käesoleva eelotsusetaotluse raames kontrollida direktiivi 2008/101 kehtivust Chicago konventsiooni kui sellise alusel.

b) Kyoto protokoll

- 73 Otsustest 94/69 ja 2002/358 tuleneb, et liit on Kyoto protokolliga heaks kiitnud. Järelikult moodustavad selle kokkuleppe sätted alates kokkuleppe jõustumisest liidu õiguskorra lahutamatu osa (vt 30. aprilli 1974. aasta otsus kohtuasjas 181/73: Haegeman, EKL 1974, lk 449, punkt 5).

- 74 Seega tuleb selle väljaselgitamiseks, kas Euroopa Kohus võib hinnata direktiivi 2008/101 kehtivust kõnesoleva protokollil alusel, teha kindlaks, kas viimati nimetatud laadi ja ülesehitusega ei ole selline kontrollimine vastuolus, ning lisaks, kas selle protokollil sätted, eelkõige artikli 2 lõige 2 on oma sisu poolest tingimusteta ja piisavalt täpsed, nii et sellega kaasneb liidu õigussubjektide õigus neile kohtus tugineda, kui soovitakse vaidlustada niisuguse liidu õigusakti seaduslikkust nagu nimetatud direktiiv.
- 75 Selle kohta tuleb märkida, et Kyoto protokollil vastuvõtmisega soovisid selle osalisriigid kindlaks määrata kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise eesmärgid ning võtsid endale kohustuse võtta vajalikud meetmed nende eesmärkide saavutamiseks. Mis puudutab teatavaid protokollil osalisriike, kus toimub üleminek turumajandusele, siis neile annab protokoll teatava tegutsemisruumi nende kohustuste täitmisel. Peale selle lubab nimetatud protokoll ühelt poolt teatavatel osalisriikidel täita neil lasuvaid vähendamise kohustusi kollektiivselt. Teiselt poolt töötab raamkonventsiooniga loodud osaliste konverents välja asjakohased ja efektiivsed menetlused ja mehhanismid nimetatud protokollil rakendamata jätmise juhtude kindlaksmääramiseks ja käsitlemiseks.
- 76 Seega tuleb märkida, et kuigi Kyoto protokoll näeb ette kvantifitseeritud kohustused kasvuhoonegaaside vähendamiseks ajavahemikul 2008–2012, võivad selle protokollil osalisriigid täita oma kohustusi neile sobivatel tingimustel ja tempoga.
- 77 Eelkõige sätestab eelotsusetaotluse esitanud kohtu viidatud Kyoto protokollil artikli 2 lõige 2, et koostöös ICAO-ga taotlevad selle protokollil osalised lennunduses kasutatava kütuse põletamisel tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguste piiramist või vähendamist. Seega ei saa nimetatud sätet pidada mingil juhul oma sisu poolest

tingimusteta ja piisavalt täpseks, nii et sellega kaasneks õigussubjektide õigus sellele kohtus tugineda, et vaidlustada direktiivi 2008/101 kehtivust.

78 Järelikult ei saa käesoleva eelotsusetaotluse raames Kyoto protokollile tugineda, et hinnata direktiivi 2008/101 kehtivust.

c) Avatud lennunduspiirkonna leping

79 Avatud lennunduspiirkonna leping kiideti liidu nimel heaks otsustega nr 2007/339 ja nr 2010/465. Järelikult moodustavad selle kokkuleppe sätted alates kokkuleppe jõustumisest liidu õiguskorra lahutamatu osa (vt eespool viidatud kohtuotsus Haegeman, punkt 5).

80 Niisiis tekib esiteks küsimus, kas avatud lennunduspiirkonna lepingu laad ja ülesehitus võimaldavad kontrollida direktiivi 2008/101 kehtivust selle lepingu alusel.

81 Selle kohta tuleb märkida, et nagu tuleneb selle lepingu preambuli kolmandast ja neljandast lõigust, on nimetatud lepingu eesmärk võimaldada osalisriikide lennuettevõtjatel pakkuda reisijatele ja vedajatele avalikke konkurentsivõimelisi hindu ja teenuseid avatud turgudel. Lepinguga soovitakse samuti, et kõik lennutranspordisektorid, sealhulgas lennuettevõtjate töötajad, saaksid liberaliseeritud lepingust kasu. Lepingu osalisriigid on sellega väljendanud oma tahet luua ülemaailmse tähtsusega pretsedent, et propageerida liberaliseerimise eeliseid selles üliolulises majandussektoris.

- 82 Nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punktis 91, peab see leping seega sihipäraselt silmas avatud lennunduspiirkonna lepingu osalisriikide territooriumil asutatud lennuettevõtjaid. See asjaolu nähtub eelkõige lepingu artikli 3 lõigetest 2 ja 5 ning artiklist 10, mille eesmärk on anda neile ettevõtjatele vahetult õigusi, samal ajal kui teised selle lepingu sätted on mõeldud ettevõtjatele kohustuste panemiseks.
- 83 Mis puudutab asjaolu, et lepinguosalisel leppisid avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 19 kohaselt kokku, et kõik lepingu rakendamise või tõlgendamisega seotud vaidlused võib lahendada menetluses, mille tulemusel võidakse lõpuks pöörduda vahekohtusse, siis tuleb meenutada, et see, kui lepinguosalisel on loonud eriomase institutsionaalse raamistiku nendevahelisteks nõupidamisteks ja läbirääkimisteks seoses selle lepingu täitmisega, ei ole piisav, et välistada igasugune selle lepingu kohaldamine kohtu poolt (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus Kupferberg, punkt 20).
- 84 Kuna avatud lennunduspiirkonna leping kehtestab teatavad eeskirjad, mis on mõeldud lennuettevõtjate suhtes otse ja viivitamatult kohaldamiseks ning neile niisuguste õiguste ja vabaduste andmiseks, millele saab tugineda vaidluses selle lepingu osaliste vastu, ning kuivõrd see ei ole nimetatud lepingu laadi ja ülesehitusega vastuolus, võib sellest järeldada, et Euroopa Kohus võib hinnata niisuguse liidu õigusakti nagu direktiiv 2008/101 kehtivust selle lepingu alusel.
- 85 Järelikult tuleb kontrollida, kas selle lepingu sätted, millele eelotsusetaotluse esitanud kohus osutas, on oma sisu poolest tingimusteta ja piisavalt täpsed selleks, et Euroopa Kohus saaks kontrollida direktiivi 2008/101 kehtivust nende konkreetsete sätete alusel.

i) Avatud lennunduspiirkonna lepingu artikkel 7

- ⁸⁶ Nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punktis 103, näeb avatud lennunduspiirkonna lepingu artikkel 7 „Õigusnormide kohaldamine” ette täpse ja tingimusteta kohustuse, mis on kohaldatav selle lepingu osaliste lennuettevõtjate poolt kasutatavate õhusõidukite suhtes. See artikkel sätestab nimelt, et kui need rahvusvahelises lennuliikluses osalevad õhusõidukid sisenevad ühe lepinguosalise territooriumile, viibivad sellel või väljuvalt sealt, siis kehtivad nende suhtes selle lepinguosalise õigus- ja haldusnormid ning lennuettevõtjad peavad neid järgima sõltumata sellest, kas tegemist on normidega, mis reguleerivad õhusõidukite sisenemist lepinguosalise territooriumile ja nende väljumist sealt või nende õhusõidukite käitamist ja liikumist.
- ⁸⁷ Seega võivad lennuettevõtjad käesoleva eelotsusetaotluse raames tugineda nimetatud artiklile 7, selleks et hinnata direktiivi 2008/101 kehtivust.

ii) Avatud lennunduspiirkonna lepingu artikkel 11

- ⁸⁸ Niisugustel asjaoludel nagu põhikohtuasjas on ilmne, et avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 11 lõigetes 1 ja 2 osutatud toodetest on asjakohane üksnes kütus ning et pealegi ei ole tegemist niisuguse toote läbiveoga selle artikli lõike 7 tähenduses.
- ⁸⁹ Selles osas näevad avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 11 lõige 1 ja lõike 2 punkt c ette, et vastastikkuse alusel vabastatakse muu hulgas maksudest, lõivudest ja tasudest liidu territooriumile toodud või seal hangitud Ameerika Ühendriikide

lennuettevõtja rahvusvahelise lennutranspordi lendudel kasutatava õhusõiduki tarbeks mõeldud kütus, isegi kui see on mõeldud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub liidu territooriumi kohal.

- 90 Seoses rahvusvaheliste lendude tarbeks pardale võetud kütusega tuleb märkida, et liit on sõnaselgelt ette näinud, et maksust vabastatakse energiatooted, mida tarnitakse kasutamiseks õhusõiduki kütusena, ning selle eesmärk on eelkõige Chicago konventsioonist tulenevate olemasolevate rahvusvaheliste kohustuste täitmine, kuid ka nende kohustuste täitmine, mis lasuvad liidul teatavate kolmandate riikidega sõlmitud kahepoolsete rahvusvaheliste lennunduslepingute alusel ning mis on selles osas samalaadised nagu avatud lennunduspiirkonna leping (vt eespool viidatud kohtuotsus *Systeme Helmholtz*, punktid 24 ja 25).
- 91 Samuti ei ole vaidlust selles, et rahvusvaheliste kommertslendude osas esines see maksuvabastus juba enne direktiivi 2003/96 vastuvõtmist (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus *Systeme Helmholtz*, punkt 22), ning et avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 11 lõikes 1 ja lõike 2 punktis c pardale võetud kütuse maksust vabastamist sätestades kordasid selle lepingu osalised: liit, liikmesriigid ning Ameerika Ühendriigid, pardale võetud kütust puudutavas üksnes üle rahvusvahelistest lepingutest, iseäranis Chicago konventsioonist tuleneva kohustuse.
- 92 Lõpuks ei väitnud märkusi esitanud liikmesriigid ega liidu institutsioonid kordagi, et avatud lennunduspiirkonna lepingu raames ei vabastanud liidu äripartner maksust liikmesriigis asutatud lennuettevõtjate õhusõidukite pardale võetud kütust.
- 93 Eeltoodust tuleneb, et kui tegemist on konkreetselt kütusega, siis ei takista avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 11 lõikes 1 ja lõike 2 punktis c sätestatud vastastikkuse tingimus – eelkõige sellistel asjaoludel nagu käesolevas kohtuasjas, kus

lepinguosalised on vastastikku täitnud kõnealust kohustust – seda, et nimetatud sättes sätestatud pardale võetud kütuse maksudest, lõivudest ja tasudest vabastamise kohustusele saab otse tugineda, selleks et kontrollida direktiivi 2008/101 kehtivust.

- ⁹⁴ Eeltoodut arvesse võttes tuleb möönda, et mis puudutab liidu ja Ameerika Ühendriikide vahel rahvusvahelise lennutranspordi lendudel kasutatava õhusõiduki tarbeks mõeldud kütuse maksudest, lõivudest ja tasudest vabastamise kohustust, välja arvatud osutatavate teenuste hinnal põhinevad tasud, siis võib käesoleva eelotsusetaotluse raames tugineda avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 11 lõikele 1 ja lõike 2 punktile c, selleks et hinnata direktiivi 2008/101 kehtivust selle sätte alusel.

iii) Avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 15 lõige 3 koostoimes sama lepingu artikliga 2 ja artikli 3 lõikega 4

- ⁹⁵ Avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 15 lõike 3 esimese lause eesmärk on panna lepinguosalistele kohustus järgida Chicago konventsiooni lisades esitatud keskkonnakaitsestandardeid, välja arvatud juhul, kui on teatatud erinevustest nende standardite rakendamisel. Liidu kohustus neid standardeid järgida ei sõltu viimati nimetatud aspektist, pigem annab mainitud aspekt võimaluse teha sellest kohustusest erandi.

- ⁹⁶ Nimetatud lause on seega tingimusteta ja piisavalt täpne, selleks et Euroopa Kohusaaks hinnata direktiivi 2008/101 kehtivust niisuguse sätte alusel (vt konventsioonist tulenevate keskkonnastandardite järgimise kohta eespool viidatud kohtuotsus *Pêcheurs de l'étang de Berre*, punkt 47).

- 97 Mis puudutab nimetatud lõike 3 teist lauset, siis näeb see ette, et lepinguosalistes rakendavad avatud lennunduspiirkonna lepinguga hõlmatud lennutransporditeenuseid mõjutavaid keskkonnakaitsemeetmeid vastavalt lepingu artiklile 2 ja artikli 3 lõikele 4.
- 98 Seega, isegi kui liit võib nende keskkonnakaitsemeetmete rakendamise raames võtta teatavaid meetmeid, millega kaasnevad ühepoolsed piirangud vedude mahule või ka lendude sagedusele või regulaarsusele avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 3 lõike 4 tähenduses, peab ta siiski rakendama niisuguseid meetmeid ühtsetel tingimustel, mis on kooskõlas Chicago konventsiooni artikliga 15, mis näeb peamiselt ette, et lennujaamatasud, mis on kehtestatud või võidakse kehtestada õhusõidukite puhul, mis sooritavad rahvusvahelisi regulaarlende, ei tohi ületada tasusid, mida maksavad selle riigi riikkondsusega samalaadseid rahvusvahelisi regulaarlende teostavad õhusõidukid.
- 99 Eeltoodust tuleneb, et võttes arvesse avatud lennunduspiirkonna lepingu artiklit 12, mis näeb ette, et lepinguosalistes võimaldavad kummagi lepinguosalise lennuettevõtjatel õiglastel ja võrdsetel alustel konkureerida rahvusvaheliste lennutransporditeenuste pakkumisel, tuleb selle lepingu artikli 15 lõiget 3 koostoimes sama lepingu artikliga 2 ja artikli 3 lõikega 4 tõlgendada nii, et kui liit võtab lennujaamatasude kujul keskkonnakaitsemeetmeid, mille tulemusel piiratakse Atlandi-üleste lennuvedude mahtu või ka lendude sagedust või regulaarsust, siis ei või niisugused Ameerika Ühendriikides asutatud lennuettevõtjatele kehtestatud tasud olla suuremad kui liidu lennuettevõtjatele ette nähtud tasud; seda tehes peab liit nende tasude maksmise kohustuse võimaliku kehtestamise seisukohalt võimaldama neil kahel lennuettevõtjate kategoorial konkureerida õiglastel ja võrdsetel alustel.
- 100 Avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 15 lõige 3 koostoimes sama lepingu artikliga 2 ja artikli 3 lõikega 4 sisaldab seega tingimusteta ja piisavalt täpset kohustust, millele võib tugineda selleks, et hinnata direktiivi 2008/101 kehtivust selle sätte alusel.

2. Rahvusvaheline tavaõigus

¹⁰¹ Olgu meenutatud, et ELL artikli 3 lõikest 5 tulenevalt toetab liit rahvusvahelise õiguse ranget järgimist ja arendamist. Järelikult on liit akti vastuvõtmisel kohustatud järgima rahvusvahelist õigust tervikuna, sealhulgas rahvusvahelist tavaõigust, mis on liidu institutsioonidele siduv (vt selle kohta 24. novembri 1992. aasta otsus kohtuasjas C-286/90: Poulsen ja Diva Navigation, EKL 1992, lk I-6019, punktid 9 ja 10, ning 16. juuni 1998. aasta otsus kohtuasjas C-162/96: Racke, EKL 1998, lk I-3655, punktid 45 ja 46).

¹⁰² Seega tuleb esiteks kontrollida, kas eelotsusetaotluse esitanud kohtu poolt viidatud põhimõtted on tunnustatud rahvusvahelise tavaõiguse osana. Kui see on nii, siis tuleb teiseks teha kindlaks, kas ja kui, siis mil määral võivad õigussubjektid sellises olukorras nagu põhikohtuasjas neile põhimõtetele toetuda niisuguse liidu akti kehtivuse vaidlustamiseks nagu direktiiv 2008/101.

a) Nende rahvusvahelise tavaõiguse põhimõtete tunnustamine, millele tuginesid põhikohtuasja kaebuse esitajad

¹⁰³ Selles osas osutab eelotsusetaotluse esitanud kohus põhimõttele, mille kohaselt on igal riigil oma õhuruumi üle täielik ja eranditu suveräänsus ning teisele põhimõttele, mille kohaselt ükski riik ei või mingis avamere osas õiguspäraselt kehtestada oma suveräänsust. Eelotsusetaotluse esitanud kohus nimetab samuti üle avamere lendamise vabaduse põhimõtet.

- 104 Neid kolme põhimõtet peetakse rahvusvahelise mere- ja lennundusõiguse tavaõiguse praeguse seisuga väljenduseks ning lisaks on need põhimõtted vastavalt kodifitseeritud Chicago konventsiooni artiklis 1 (vt niisuguse põhimõtte tunnustamise kohta Rahvusvahelise Kohtu 27. juuni 1986. aasta otsus sõjategevuse ja poolsõjalise tegevuse kohta Nicaraguas ja Nicaragua vastu (*Nicaragua vs. Ameerika Ühendriigid*), *Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances*, 1986, lk 392, punkt 212), 29. aprilli 1958. aasta Genfi avamere konventsiooni artiklis 2 (*Recueil des traités des Nations unies*, 450. kd, lk 11) (vt selle põhimõtte tunnustamise kohta ka Alalise Rahvusvahelise Kohtu 7. septembri 1927. aasta otsus kohtuasjas „*Lotus*”, *CPJI Recueil*, 1927, A-seeria, nr 10, lk 25) ning 10. detsembril 1982 Montego Bays allkirjastatud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsiooni, mis jõustus 16. novembril 1994 ning mis sõlmiti ja kiideti Euroopa Ühenduse nimel heaks nõukogu 23. märtsi 1998. aasta otsusega 98/392/EÜ (EÜT L 179, lk 1; ELT eriväljaanne 04/03, lk 260), artikli 87 lõike 1 kolmandas lauses.
- 105 Liikmesriigid, liidu institutsioonid ega Islandi Vabariik ja Norra Kuningriik ei vaidlustanud nende rahvusvahelise õiguse põhimõtete olemasolu oma kirjalikes märkustes ega kohtuistungil.
- 106 Mis puudutab eelotsusetaotluse esitanud kohtu nimetatud neljandat põhimõtet, mille kohaselt kuuluvad avamere kohal lendavad õhusõidukid eranditult selle riigi jurisdiktsiooni alla, kus nad on registreeritud, siis tuleb seevastu lisaks asjaolule, et Ühendkuningriik ning teataval määral Saksamaa valitsus vaidlustavad selle põhimõtte olemasolu, märkida, et puuduvad piisavad tõendid leidmaks, et rahvusvahelise tavaõiguse põhimõtet, mida on niisugusena tunnustatud ja mille kohaselt allub avamerel sõitev laev põhimõtteliselt ainult selle riigi seadustele, mille lipu all ta sõidab (vt eespool viidatud kohtuotsus *Poulsen ja Diva Navigation*, punkt 22), kohaldatakse analoogia alusel üle avamere lendavate õhusõidukite suhtes.

b) Võimalus ja tingimused, millal saab kõnealustele põhimõtetele tugineda

- 107 Siinkohal on oluline märkida, et käesoleva kohtuotsuse punktis 103 nimetatud rahvusvahelise tavaõiguse põhimõtetele võib isik tugineda, et Euroopa Kohus kontrolliks liidu akti kehtivust, juhul kui ühelt poolt võivad need põhimõtted seada kahtluse alla liidu pädevuse sellist akti vastu võtta (vt 27. septembri 1988. aasta otsus liidetud kohtuasjades 89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 ja 125/85-129/85: Ahlström Osa- keyhtiö jt vs. komisjon, EKL 1988, lk 5193, punktid 14–18, ja 24. novembri 1993. aasta otsus kohtuasjas C-405/92: Mondiet, EKL 1993, lk I-6133, punktid 11–16), ning teiselt poolt, kui kõnealune akt võib mõjutada isikule liidu õigusest tulenevaid õigusi või tekitada talle kohustusi selle õiguse alusel.
- 108 Samas tugineti põhikohtuasjas nimetatud rahvusvahelise tavaõiguse põhimõtetele peamiselt selleks, et Euroopa Kohus hindaks, kas liit oli neid põhimõtteid arvesse võttes pädev vastu võtma direktiivi 2008/101 osas, milles sellega laiendati direktiivi 2003/87 kohaldamisala kolmandate riikide õhusõidukite käitajatele, kelle lennud, mille sihtkoht ja väljumiskoht on liidu liikmesriigi territooriumil asuv lennuväli, toimuvad osaliselt avamere ja osaliselt kolmandate riikide territooriumi kohal.
- 109 Seega, isegi kui kõnealuste põhimõtete kohaldamisala piirdub ilmselt üksnes liikmesriikide vahel kohustuste loomisega, ei saa siiski välistada, et niisugustel asjaoludel nagu eelotsusetaotluse esitanud kohtu menetluses olevas kohtuasjas, kus direktiiv 2008/101 võib panna liidu õiguse alusel kohustusi põhikohtuasja kaebuse esitajatele, võiksid viimati nimetatud neile põhimõtetele tugineda ning et Euroopa Kohus võiks seega kontrollida selle direktiivi kehtivust nende põhimõtete alusel.

110 Kuivõrd aga rahvusvahelise tavaõiguse põhimõte ei ole samasuguse täpsuse astmega nagu rahvusvahelise lepingu säte, siis peab kohtulik kontroll paratamatult piirduma küsimusega, kas liidu institutsioonid on kõnealust akti vastu võttes teinud ilmseid hindamisvigu nende põhimõtete kohaldamise tingimuste osas (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus Racke, punkt 52).

111 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb vastata esimesele küsimusele, et sellistel asjaoludel nagu põhikohtuasjas saab eelotsusetaotluse esitanud kohtu nimetatud rahvusvahelise õiguse põhimõtete ja sätete hulgast tugineda direktiivi 2008/101 kehtivuse hindamiseks üksnes järgmisele:

- ühelt poolt ning selle kontrolli piires, mis käsitleb liidule nendest põhimõtetest lähtudes omistatavat ilmset hindamisviga tema pädevuse osas seda direktiivi vastu võtta:

- põhimõte, mille kohaselt on igal riigil oma õhuruumi üle täielik ja eranditu suveräänsus;

- põhimõte, mille kohaselt ei või ükski riik mingis avamere osas õiguspäraselt kehtestada oma suveräänsust, ja

- põhimõte, mis tagab üle avamere lendamise vabaduse,

- teiselt poolt,
 - avatud lennunduspiirkonna lepingu artikkel 7 ning artikli 11 lõige 1 ja lõike 2 punkt c ning
 - nimetatud lepingu artikli 15 lõige 3 koostoimes sama lepingu artikliga 2 ja artikli 3 lõikega 4.

B – Teine, kolmas ja neljas küsimus

- 112 Oma teise, kolmanda ja neljanda küsimusega ning arvestades Euroopa Kohtu vastust esimesele küsimusele, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada seda, et juhul kui ja osas, milles direktiiv 2008/101 on mõeldud kohaldama saastekvootidega kauplemise süsteemi lendude nendele osadele, mis toimuvad väljaspool liikmesriikide õhuruumi, sealhulgas lendudele, mida teostavad kolmandates riikides registreeritud õhusõidukid, siis kas see direktiiv on kehtiv Euroopa Kohtu poolt esimesele küsimusele antud vastuses nimetatud rahvusvahelise tavaõiguse põhimõtete alusel ning samuti avatud lennunduspiirkonna artikli 7 ja artikli 11 lõike 1 ja lõike 2 punkti c alusel ning ka sama lepingu artikli 15 lõike 3 alusel koostoimes selle lepingu artikliga 2 ja artikli 3 lõikega 4.
- 113 Võttes arvesse nimetatud küsimuste sõnastust ning asjaolu, et põhikohtuasja kaebuse esitajad on kolmandas riigis registreeritud lennuettevõtjad, tuleb esiteks kindlaks teha, kas ja kui, siis millises ulatuses on direktiiv 2008/101 kohaldatav rahvusvaheliste lendude nendele osadele, mida need lennuettevõtjad teostavad väljaspool liikmesriikide õhuruumi. Teiseks tuleb kontrollida selle direktiivi kehtivust mainitud kontekstis.

1. Direktiivi 2008/101 *ratione loci* kohaldamisala

- 114 Direktiiv 2003/87 on artikli 2 lõike 1 kohaselt kohaldatav selle I lisas loetletud tegevusaladest tulenevate heitkoguste ja selle II lisas loetletud kuue kasvuhoonegaasi, sealhulgas CO₂ suhtes.
- 115 Selles osas muutis direktiiv 2008/101 direktiivi 2003/87 I lisa, lisades viimasesse tegevusalade kategooria „Lennundus” ning samuti selle lisa sissejuhatuse punktile 2 teise lõigu järgmises sõnastuses: „[a]lates 1. jaanuarist 2012 lisatakse kõik lennud, mis saabuvad lennuväljale või lahkuvad lennuväljalt, mis asub selle liikmesriigi territooriumil, mille suhtes kohaldatakse asutamislepingut”.
- 116 Sellega seoses tuleb märkida, et I lisas loetletud erandite hulgas ei ole kriteeriume, mis on seotud liidu lennuväljalt väljuvate õhusõidukite osas sihtkoha lennuväljaga ning liidu lennuväljale saabuvate õhusõidukite osas väljumiskoha lennuväljaga. Järelikult on direktiiv 2008/101 ühtmoodi kohaldatav lendude suhtes, mille siht- või väljumiskoht on liidu territoorium, sealhulgas lendude suhtes, mille väljumiskoht või sihtkoht on väljaspool seda territooriumi asuval lennuväljal. See asjaolu tuleneb ka direktiivi 2008/101 põhjendusest 16.
- 117 Seega ei ole see direktiiv mõeldud sellisena kohaldamiseks rahvusvahelistele lendudele, mis lähevad üle liidu liikmesriikide või kolmandate riikide territooriumi, kui nende lendude sihtkoht või väljumiskoht ei ole liikmesriigi territooriumil asuv lennuväli.

- 118 Seevastu kui kolmanda riigi territooriumil asuvalt lennuväljalt väljunud lend saabub liidu mõne liikmesriigi territooriumil asuvale lennuväljale või kui selliselt lennuväljalt lahkunud lennu sihtkoht on kolmandas riigis asuv lennuväli, siis tuleneb direktiivi 2003/87 IV lisa B osast, mida on muudetud direktiiviga 2008/101, et selliseid lende sooritavate õhusõidukite käitajad peavad oma heitkogused teada andma, selleks et direktiiviga 2008/101 lisatud direktiivi 2003/87 artikli 12 lõike 2a alusel saaks kindlaks teha nende saastekvootide arvu, mis tuleb tagastada eelneva kalendriaasta eest ja mille arv on võrdne kontrollitud heitkogustega, kusjuures heitkoguseid arvutatakse kõiki neid lende puudutavate andmete põhjal.
- 119 Eelkõige „tonnkilomeetrite” arvutamiseks võetakse arvesse kütusekulu, mis arvutatakse välja valemi abil, mille eesmärk on teha võimaluse piires kindlaks direktiivi 2008/101 alla kuuluvate lendude tegelik kütusekulu.
- 120 Direktiivi 2008/101 kehtivust põhikohtuasja raames tuleb kontrollida lähtuvalt just sellest aspektist, mis on seotud selle kütusekulu arvesse võtmisega, mis kulub kõikidel rahvusvahelistel lendudel, mis saabuvad liikmesriikide territooriumil asuvatele lennuväljadele või lahkuvad neilt.

2. Liidu pädevus direktiivi 2008/101 vastuvõtmiseks lähtuvalt rahvusvahelise tavaõiguse normidest, millele võib põhikohtuasjas tugineda

- 121 Nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 108, on kolm rahvusvahelise tavaõiguse põhimõtet, millele võib käesolevas kohtuasjas tugineda, selleks et Euroopa Kohus saaks hinnata direktiivi 2008/101 kehtivust, suures ulatuses seotud direktiivi 2003/87 (mida on muudetud direktiiviga 2008/101) territoriaalse kohaldamisalaga.

- 122 Kõigepealt tuleb märkida, et liidu õigus ja eeskätt direktiiv 2008/101 ei saa muuta direktiivi 2003/87 sellisena kohaldatavaks kolmandates riikides registreeritud ja üle nende riikide või avamere lendavate õhusõidukite suhtes.
- 123 Nimelt tuleb liidu pädevuse teostamisel järgida rahvusvahelist õigust, mistõttu direktiivi 2008/101 tuleb tõlgendada ja selle kohaldamisala piiritleda rahvusvahelise mere- ja õhuruumiõiguse asjakohaseid norme silmas pidades (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus Poulsen ja Diva Navigation, punkt 9).
- 124 Seevastu on liidu õigusnormid kohaldatavad õhusõiduki käitajale, kui tema õhusõiduk asub mõne liikmesriigi territooriumil ning eeskätt sellisel territooriumil asuval lennuväljal, sest sellisel juhul allub nimetatud õhusõiduk täielikult selle liikmesriigi ja liidu jurisdiktsioonile (vt analoogia alusel eespool viidatud kohtuotsus Poulsen ja Diva Navigation, punkt 28).
- 125 Nähes ette direktiivi 2008/101 liikmesriigis või kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite käitajate suhtes kohaldatavuse kriteeriumi, mis põhineb asjaolul, et need õhusõidukid sooritavad mõne liikmesriigi territooriumil asuvalt lennuväljalt väljuva või sinna saabuva lennu, ei riku direktiiv 2008/101 sellega, et ta laiendab direktiivi 2003/87 ette nähtud süsteemi kohaldamist lennundusele, territoriaalsuse põhimõtet ega põhimõtet, mille järgi kolmandatel riikidel, kust need lennud väljuvad või kus on nende lendude sihtkoht, on suveräänsed õigused nende riikide territooriumi kohal oleva õhuruumi üle, kuna nimetatud õhusõidukid asuvad füüsiliselt liidu mõne liikmesriigi territooriumil, mistõttu nad kuuluvad täielikult liidu jurisdiktsiooni alla.

- 126 Niisugune liidu õiguse tõlgendamine ei sea ka kahtluse alla avamerest ülelendamise vabaduse põhimõtet, sest üle avamere lendava õhusõiduki suhtes ei kehti sellise ülennu sooritamisel saastekvootidega kauplemise süsteem. Pealegi võib selline õhusõiduk teatavatel asjaoludel läbida liikmesriigi õhuruumi, ilma et selle õhusõiduki käitaja oleks allutatud nimetatud süsteemile.
- 127 Nimelt üksnes siis, kui sellise õhusõiduki käitaja on otsustanud tegutseda niisugusel kommertslenuliinil, mille väljumiskoht või sihtkoht on liikmesriigis asuval lennuväljal, allutatakse nimetatud käitaja saastekvootidega kauplemise süsteemile, sest tema õhusõiduk asub selle liikmesriigi territooriumil.
- 128 Mis puudutab asjaolu, et niisuguses olukorras asuv õhusõiduki käitaja peab tagastama saastekvoodid, mis on arvutatud kõikide rahvusvaheliste lendude põhjal, mis tema õhusõiduk on sooritanud või sooritab selliselt lennuväljalt või sellisele lennuväljale, siis tuleb meenutada, et kuna liidu keskkonnapoliitika eesmärk on ELTL artikli 191 lõike 2 kohaselt tagada kaitstuse kõrge tase, võib liidu seadusandja põhimõtteliselt otsustada, et ta lubab oma territooriumil sellise äritegevuse, käesoleval juhul lennutranspordi teostamist üksnes tingimusel, et käitajad järgivad liidu määratletud kriteeriume, mis on mõeldud liidu enda seatud keskkonnakaitsealaste eesmärkide saavutamiseks, eelkõige kui need eesmärgid tulenevad liidu poolt allkirjastatud rahvusvahelisest lepingust, nagu raamkonventsioon ja Kyoto protokoll.
- 129 Ka asjaolu, et liidu keskkonnaalaste õigusnormide kohaldamise raames on teatavate õhku, merd või liikmesriikide maismaaterritooriumi saastavate ainete allikaks osaliselt väljaspool seda territooriumi toimuv sündmus, ei saa seada kahtluse alla liidu õiguse täielikku kohaldatavust nimetatud territooriumil, võttes arvesse neid rahvusvahelise tavaõiguse põhimõtteid, millele saab põhikohtuasjas tugineda (vt selle kohta seoses konkurentsioiguse kohaldamisega eespool viidatud kohtuotsus Ahlström Osakeyhtiö jt vs. komisjon, punktid 15–18, ning seoses süsivesiniku sattumisega

liikmesriigi territoriaalmerre 24. juuni 2008. aasta otsus kohtuasjas C-188/07: *Commune de Mesquer*, EKL 2008, lk I-4501, punktid 60–62).

- ¹³⁰ Sellest jäeldub, et lähtuvalt rahvusvahelise tavaõiguse põhimõtetest, millele põhi-kohtuasjas võib tugineda, oli liit pädev võtma vastu direktiivi 2008/101 osas, milles see laiendab direktiivis 2003/87 ette nähtud saastekvootidega kauplemise süsteemi kõikidele lendudele, mille saabumis- või väljumiskoht on liikmesriigi territooriumil asuv lennuväli.

3. Direktiivi 2008/101 kehtivus avatud lennunduspiirkonna lepingu alusel

a) Direktiivi 2008/101 kehtivus avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 7 alusel

- ¹³¹ ATA jt väidavad sisuliselt, et direktiiv 2008/101 rikub avatud lennunduspiirkonna lepingu artiklit 7, kuivõrd see säte näeb neid puudutavas ette, et rahvusvahelises lennuliikluses osalevad õhusõidukid peavad järgima liidu õigus- ja haldusnorme üksnes siis, kui nad sisenevad liimesriikide territooriumile või väljuvad sealt, või mis puudutab nimetatud õhusõidukite käitamist ja lennuliiklust reguleerivaid norme, siis peavad nad neid järgima siis, kui nende õhusõidukid viibivad sellel territooriumil. Samas tahetakse selle direktiiviga väidetavalt kohaldada direktiivis 2003/87 sätestatud saastekvootidega kauplemise süsteemi mitte üksnes õhusõidukite sisenemisel liikmesriikide territooriumile või sealt väljumisel, vaid samuti neile lendude osadele, mis toimuvad avamere ja kolmandate riikide territooriumi kohal.

- 132 Selles osas piisab meenutusest, et direktiiv 2008/101 ei muuda direktiivi 2003/87 sellisena kohaldatavaks kolmandates riikides registreeritud ning üle nende riikide territooriumi või avamere lendavate õhusõidukite suhtes.
- 133 Üksnes siis, kui selliste õhusõidukite käitajad otsustavad tegutseda niisugusel komertslennuliinil, mille sihtkoht või väljumiskoht on liikmesriikides asuvatel lennuväljadel, kehtib nimetatud käitajate suhtes saastekvootidega kauplemise süsteem ja seda tulenevalt asjaolust, et nende õhusõidukid kasutavad viimati nimetatud lennuvälju.
- 134 Direktiiv 2008/101 näeb ette, et direktiivi 2003/87 kohaldatakse lendudele, mis saavad lennuväljale või lahkuvad lennuväljalt, mis asub liikmesriigi territooriumil. Seega osas, milles see eeskiri reguleerib liikmesriikide territooriumil rahvusvahelises – nii Euroopas kui Atlandi-üleses – lennuliikluses osalevate õhusõidukite sisenemist ja väljumist, tuleneb avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 7 lõikest 1 sõnaselgelt, et niisugune eeskiri on kohaldatav kõikide selle lepingu teise osalise lennuettevõtjate poolt käitatavate õhusõidukite suhtes ning selline õhusõiduk peab seda eeskirja täitma.
- 135 Eeltoodust tuleneb, et avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 7 lõikega 1 ei ole vastuolus direktiiviga 2003/87 loodud saastekvootidega kauplemise süsteemi kohaldamine niisuguste õhusõidukite käitajate suhtes nagu Ameerika Ühendriikides asutatud lennuettevõtjad, kui nende õhusõidukid teostavad lende, mille siht- või väljumiskoht on liikmesriigi territooriumil asuv lennuväli.

b) Direktiivi 2008/101 kehtivus avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 11 lõike 1 ja lõike 2 punkti c alusel

- 136 ATA jt ja IATA väidavad sisuliselt, et direktiiv 2008/101 rikub osas, milles ta laiendab direktiivis 2003/87 ette nähtud saastekvootidega kauplemise süsteemi rahvusvahelisele

lennundusele, avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 11 lõikes 1 ja lõike 2 punktis c sätestatud kohustust, mille kohaselt on liit kohustatud pardale võetud kütuse maksudest, lõivudest ja tasudest vabastama. Eelkõige väidavad need põhikohtuasja pooled, et liit võib kohaldada üksnes osutatava teenuse hinnal põhinevat tasu, kuid direktiiviga 2003/87 ette nähtud süsteem ei kuulu selle erandi alla.

- 137 Selles osas tuleb märkida, et avatud lennunduspiirkonna lepingu nimetatud sätete eesmärk on reguleerida teatavaid lennutranspordi majanduslike kuludega seotud aspekte, tagades seejuures lennuettevõtjatele võrdsed tingimused. Vastastikkuse tingimusel on nende sätetega muu hulgas keelatud nõuda kütuselt teataval kujul imporditollimakse, lõive ja tasusid.
- 138 Direktiivis 2008/101 sätestatud normidega soovitakse laiendada direktiiviga 2003/87 loodud saastekvootidega kauplemise süsteemi õhusõidukite käitajatele. Seega on nimetatud normide eesmärk eelkõige parem keskkonnakaitse.
- 139 Lisaks sellele tuleb meenutada, et kuigi saastekvootidega kauplemise süsteemi lõppeesmärk on keskkonna kaitse kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise läbi, ei vähenda see süsteem ise neid heitkoguseid, vaid julgustab ja soodustab leidma majanduslikult soodsaimat lahendust nende heitkoguste vähendamiseks kindlaksmääratud tasemeni. Keskkonnale tulenev kasu sõltub sellest, kui rangelt kinnitatakse antavate kvootide kogumaht ehk selle süsteemi järgi lubatud heitkoguste üldine piirmäär (16. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas C-127/07: Arcelor Atlantique et Lorraine jt, EKL 2008, lk I-9895, punkt 31).
- 140 Samuti selgub, et saastekvootidega kauplemise süsteemi majanduslik loogika seisneb selles, et kindlaksmääratud keskkonnatulemuse saavutamiseks vajaliku kasvuhoo-
negaaside heitkoguste vähendamiseni jõutaks vähima võimaliku kuluga. Süsteemi

eesmärk on, eeskätt jagatud kvootide müüki võimaldades, soodustada iga süsteemiosalise puhul talle algselt antud kvoodist madalama kasvuhoonegaaside heitkoguse atmosfääri paiskamist, et ülejäägi saaks võõrandada teisele osalisele, kelle heitkogus ületab talle antud kvooti (eespool viidatud kohtuotsus Arcelor Atlantique et Lorraine jt, punkt 32).

- 141 Mis puudutab lennunduse valdkonda, siis otsustas liidu seadusandja, nagu see tuleneb direktiivi 2003/87 IV lisa B osast, mida on muudetud direktiiviga 2008/101, võtta aluseks käitajate õhusõidukite kütusekulu, selleks et defineerida valem, mis võimaldab arvutada nimetatud käitajate heitkogused seoses selle lisa alla kuuluvate lendudega, mida nende õhusõidukid on sooritanud. Õhusõidukite käitajad peavad seega tagastama saastekvoodid, mille arv on võrdne nende eelneva kalendriaasta heitkoguste üldkogusega, mis arvutatakse kõikide nende selle direktiivi alla kuuluvate lendude kütusekulu ning heitekoefitsiendi alusel.
- 142 Erinevalt siiski sellest, mis on iseloomulik kohustuslikele kütuse valdamisele ja kasutamisele kehtestatud tasudele, puudub otsene ja lahutamatu seos õhusõidukil oleva või sellega kulutatud kütuse koguse ning rahalise kohustuse vahel, mis sellise õhusõiduki käitajal on saastekvootidega kauplemise süsteemi raames. Sellel käitajal tekkinud tegelik kulu, mis tuleneb tagastatavate saastekvootide kogusest, mis arvutatakse muu hulgas kütusekulu põhjal, ei sõltu turupõhise meetme korral otseselt tagastatavate saastekvootide arvust, vaid esialgu sellele käitajale eraldatud saastekvootide arvust ning nende turuhinnast, kui nimetatud käitaja heitkoguste katmiseks on vaja omandada täiendavaid saastekvoote. Peale selle ei ole sugugi välistatud, et õhusõiduki käitajale, kelle valduses küll kütus oli või kes seda kulutas, ei teki nimetatud süsteemis osalemise tõttu mingit rahalist kohustust või saab ta isegi tulu, kui loovutab tasu eest oma ülemäärased kvoodid.

- 143 Sellest tuleneb, et erinevalt kütusekulu pealt võetavast maksust, lõivust või tasust, ei võimalda direktiiviga 2003/87 (muudetud direktiiviga 2008/101) rakendatud süsteem lisaks asjaolule, et see ei ole mõeldud andma tulu avalik-õiguslikele asutustele, mingil moel määrata eelnevalt paika pandud maksubaasi ja -määra alusel kindlaks summat, mis tuleks tasuda kõikide ühe kalendriaasta jooksul toimunud lendude jaoks kulutatud iga kütusetonni pealt.
- 144 Seega erineb niisugune süsteem kardinaalselt Rootsi süsteemist, mida käsitleti 10. juuni 1999. aasta otsus kohtuasjas C-346/97: Braathens (EKL 1999, lk I-3419), mille punktis 23 Euroopa Kohus leidis, et keskkonnakaitse maks, mida makstakse täies ulatuses riigile, maksustab kütuse tarbimist ennast eelkõige seetõttu, et kütusekulu ja selle maksuga silmas peetud saasteainete vahel oli otsene ja lahutamatu seos ning et nimetatud maks kujutas endast aktsiisimaksu, millega maksustati riigisisest komertslenuliiklust, rikkudes seejuures selles valdkonnas kohaldatavates direktiivides ette nähtud maksust vabastamise kohustust.
- 145 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes ei saa väita, et direktiiv 2008/101 sisaldab avalik-õiguslikele asutustele mõeldud teatavas vormis kohustuslikku makset, mida võib pidada tollimaksuks, lõivuks või tasuks ning mis tuleb maksta õhusõidukite käitajate valduses olnud või nende kulutatud kütuselt.
- 146 Seda järeldust ei sea mingil moel kahtluse alla tõsiasi, et õhusõidukite käitajad võivad omandada tegelike heitkoguste katmiseks täiendavaid saastekvoote mitte üksnes teiselt käitajatelt, vaid kvootide kogumahust 15 % müügiks korraldatud enampakkumise raames ka avalik-õiguslikelt asutustelt.

147 Seega tuleb tõdeda, et direktiivi 2003/87 kohaldamise laiendamisega lennundusele ei riku direktiiv 2008/101 pardale võetud kütuse maksust vabastamise kohustust, nagu see on ette nähtud avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 11 lõikes 1 ja lõike 2 punktis c, kuna saastekvootidega kauplemise süsteem kujutab endast temale iseloomulike tunnuste tõttu turupõhist meetet, mitte maksu, lõivu või tasu, millega maksustatakse pardale võetud kütust.

c) Direktiivi 2008/101 kehtivus avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 15 lõike 3 alusel koostoimes sama lepingu artikliga 2 ning artikli 3 lõikega 4.

148 ATA jt väidavad sisuliselt, et direktiivi 2003/87 kohaldamine Ameerika Ühendriikides asutatud lennuettevõtjate suhtes kujutab endast avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 15 lõike 3 rikkumist, sest selline keskkonnaalane meede ei ole kooskõlas ICAO vastava valdkonna normidega. Kuivõrd direktiiv 2008/101 muudab lennundusele kohaldatavaks direktiiviga 2003/87 ette nähtud süsteemi, siis kujutab direktiiv 2008/101 endast ka meetet, millega piiratakse eelkõige vedude mahtu ja lendude sagedust, rikkudes seega avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 3 lõiget 4. Lõpuks kaasneb niisuguse süsteemi kohaldamisega tasu, mis on vastuolus Chicago konventsiooni artikliga 15 – säte, mida avatud lennunduspiirkonna lepingu osalised on vastavalt selle lepingu artikli 3 lõikele 4 kohustatud täitma.

149 Kõigepealt olgu märgitud, et igal juhul ei ole eelotsusetaotluse esitanud kohus ega ka ATA jt esitanud andmeid, millest nähtuks, et liit on direktiivi 2003/87 lennundusele kohaldatavaks muutnud direktiivi 2008/101 vastu võttes rikkunud ICAO kehtestatud lennundusalast keskkonnastandardit avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 15 lõike 3 tähenduses. Pealegi osas, milles ICAO resolutsioon A37/-19 näeb selle lisas ette juhtpõhimõtted turupõhiste meetmete (*Market-Based Measures*) väljatöötamiseks ja

rakendamiseks, ei osuta see asjaolule, et niisugused turupõhised meetmed nagu liidu saastekvootidega kauplemise süsteem oleksid vastuolus ICAO poolt vastu võetud lennundusalaste keskkonnastandarditega.

- 150 Nimetatud lisas on vastavalt punktides b ja f märgitud ühelt poolt, et sellised turupõhised meetmed peaksid soodustama rahvusvahelisest lennundusest tulenevate kasvuhoonegaaside heitkoguste piiramist, ning teiselt poolt, et turupõhiseid meetmeid ei tohiks kasutada dubleerivalt, et rahvusvahelisest lennundusest tulenevaid CO₂ heitkoguseid võetaks selliste süsteemide raames arvesse ainult üks kord.
- 151 Samas vastab see täpselt direktiivi 2003/87 (muudetud direktiiviga 2008/101) artiklis 25a sõnastatud eesmärgile tagada optimaalne koostoime liidu saastekvootidega kauplemise süsteemi ja kolmandate riikide võetud turupõhiste meetmete vahel, et neid süsteeme ei kohaldataks dubleerivalt rahvusvahelisi lende teostavate õhusõidukite suhtes, sõltumata sellest, kas nad on registreeritud liikmesriigis või kolmandas riigis. Niisugune eesmärk vastab ka avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 15 lõike 7 eesmärgile.
- 152 Mis puudutab direktiivi 2008/101 kehtivust avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 15 lõike 3 teise lause alusel, siis tuleb märkida, et see säte koostoimes sama lepingu artikli 3 lõikega 4 ei takista lepingu osalistel võtmast meetmeid, mis piiravad vedude mahtu, lendude sagedust ja regulaarsust või ka nende lepinguosaliste territooriumil asutatud lennuettevõtjate käitatavate õhusõidukite tüüpi, kui sellised meetmed on seotud keskkonnakaitsega.
- 153 Nimelt näeb avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 3 lõige 4 sõnaselgelt ette, et kumbki lepinguosaline ei kehtesta niisuguseid piiranguid, „välja arvatud [...]

keskkonnaga seotud põhjustel". Lisaks on oluline märkida, et saastekvootidega kauplemise süsteem ei kehtesta liikmesriigi territooriumil asuvalt lennuväljalt väljuvatele või sinna saabuvatele õhusõidukitele kindlasti mingit heitkoguste piiri ega piira ka lendude sagedust ega regulaarsust, vaid õhusõidukite käitajate peamine kohustus on üksnes tagastada nende tegelikele heitkogustele vastavad saastekvoodid. Pealegi ei saa käesoleva kohtuotsuse punktides 141–147 esitatud põhjustel pidada niisugust kohustust lennujaamatasuks.

- ¹⁵⁴ Avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 15 lõige 3 koostoimes sama lepingu artikliga 2 ning artikli 3 lõikega 4 näeb seevastu ette, et kui avatud lennunduspiirkonna lepingu osalised võtavad niisuguseid keskkonnakaitsemeetmeid, siis tuleb neid, nagu tuleneb käesoleva kohtuotsuse punktist 99, kohaldada asjaomaste lennuettevõtjate suhtes mittediskrimineerival viisil.
- ¹⁵⁵ Samas tuleb selles osas tõdeda, nagu muu hulgas tuleneb selgesti direktiivi 2008/101 põhjendusest 21, et liit on sõnaselgelt ette näinud saastekvootidega kauplemise süsteemi ühetaolise kohaldamise kõikide õhusõidukite käitajate suhtes, kes opereerivad lennuliine, mille väljumis- või sihtkoht on liikmesriigi territooriumil asuv lennuväli, ning eelkõige on liidu soov olnud järgida rangelt kolmandate riikidega sõlmitud kahepoolsete lennunduslepingute diskrimineerimisvastaseid sätteid, näiteks avatud lennunduspiirkonna lepingu artiklis 2 ja artikli 3 lõikes 4 sätestatud.
- ¹⁵⁶ Järelikult ei ole direktiiv 2008/101 kehtetu osas, milles see näeb eelkõige ette saastekvootidega kauplemise süsteemi mittediskrimineeriva kohaldamise nii liidus kui kolmandates riikides asutatud õhusõidukite käitajate suhtes, arvestades avatud lennunduspiirkonna lepingu artikli 15 lõiget 3 koostoimes sama lepingu artikliga 2 ja artikli 3 lõikega 4.

- 157 Kõike eeltoodut arvesse võttes tuleb järeldada, et direktiivi 2008/101 kontrollimisel ei tulnud ilmsiks asjaolusid, mis võiksid mõjutada direktiivi kehtivust.

IV – Kohtukulud

- 158 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule märkuste esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (suurkoda) otsustab:

1. Sellistel asjaoludel nagu põhikohtuasjas saab eelotsusetaotluse esitanud kohtu nimetatud rahvusvahelise õiguse põhimõtete ja sätete hulgast tugineda Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiivi 2008/101/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et lisada lennutegevus ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi, kehtivuse hindamiseks üksnes alljärgnevale:
 - ühelt poolt ning selle kontrolli piires, mis käsitleb liidule nendest põhimõtetest lähtudes omistatavat ilmselt hindamisviga tema pädevuse osas seda direktiivi vastu võtta:
 - põhimõte, mille kohaselt on igal riigil oma õhuruumi üle täielik ja eranditu suveräänsus;

- **põhimõte, mille kohaselt ei või ükski riik mingis avamere osas õiguspäraselt kehtestada oma suveräänsust, ja**

 - **põhimõte, mis tagab üle avamere lendamise vabaduse,**

 - **teiselt poolt,**

 - **esiteks Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning teiseks Ameerika Ühendriikide vahelise lennutranspordilepingu, mis on sõlmitud 25. ja 30. aprillil 2007 ja mida on muudetud protokolliga, artikkel 7 ning artikli 11 lõige 1 ja lõike 2 punkt c, ning**

 - **nimetatud lepingu artikli 15 lõige 3 koostoimes sama lepingu artikliga 2 ja artikli 3 lõikega 4.**
2. **Direktiivi 2008/101 kontrollimisel ei tulnud ilmsiks asjaolusid, mis võiksid mõjutada direktiivi kehtivust.**

Allkirjad