

## Asia C-366/10

**Air Transport Association of America ym.**

**vastaan**

**Secretary of State for Energy and Climate Change**

(High Court of Justice (England & Wales),  
Queen's Bench Divisionin (Administrative Court)  
esittämä ennakkoratkaisupyyntö)

Ennakkoratkaisupyyntö – Direktiivi 2003/87/EY – Kasvihuonekaasujen  
päästöoikeuksien kaupan järjestelmä – Direktiivi 2008/101/EY –  
Ilmailutoiminnan sisällyttäminen kyseiseen järjestelmään – Pätevyys –  
Chicagon yleissopimus – Kioton pöytäkirja – Euroopan unionin ja Yhdysvaltain  
välinen lentoliikennesopimus – Kansainvälisen tapaoikeuden periaatteet –  
Oikeusvaikutukset – Mahdollisuus vedota kyseisiin periaatteisiin – Unionin  
oikeuden ekstraterritoriaalisuus – Maksun ja veron käsitteet

Julkisasiamies J. Kokottin ratkaisuehdotus 6.10.2011 . . . . . I - 13765

Unionin tuomioistuimen tuomio (suuri jaosto) 21.12.2011 . . . . . I - 13833

### Tuomion tiivistelmä

1. *Kansainväliset sopimukset – Unionin tekemät sopimukset – Sopimuksen vaikutukset unionissa, kun sopimuksessa ei ole niistä nimenomaista määräystä (SEUT 216 artiklan 2 kohta ja SEUT 267 artikla)*

2. *Ennakkoratkaisukysymykset – Unionin tuomioistuimen toimivalta – Direktiivin pätevyyden tutkinta kansainvälisen yleissopimuksen kannalta – Kansainvälistä siviili-ilmailua koskeva Chicagon yleissopimus – Yleissopimus, joka ei sido unionia – Direktiivin pätevyyttä ei voida tutkia kyseisen yleissopimuksen kannalta*  
(SEUT 267 ja SEUT 351 artikla; Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/101)
  
3. *Ennakkoratkaisukysymykset – Unionin tuomioistuimen toimivalta – Direktiivin pätevyyden tutkinta kansainvälisen yleissopimuksen kannalta – Ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen Kioton pöytäkirja – Pöytäkirja, joka sitoo unionia – Määräykset, jotka eivät ole ehdottomia eivätkä riittävän täsmällisiä – Direktiivin pätevyyttä ei voida tutkia kyseisten määräysten kannalta*  
(SEUT 267 artikla; Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/101; neuvoston päätökset 94/69 ja 2002/358)
  
4. *Ennakkoratkaisukysymykset – Unionin tuomioistuimen toimivalta – Direktiivin pätevyyden tutkinta kansainvälisen yleissopimuksen kannalta – Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Amerikan yhdysvaltojen välinen lentoliikennesopimus – Säännöt, joita on tarkoitus soveltaa suoraan ja välittömästi lentoyhtiöihin – Direktiivin pätevyys voidaan tutkia kyseisten sääntöjen kannalta*  
(SEUT 267 artikla; Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/101; neuvoston ja jäsenvaltioiden hallitusten edustajien päätökset 2007/339 ja 2010/465)
  
5. *Ennakkoratkaisukysymykset – Unionin tuomioistuimen toimivalta – Direktiivin pätevyyden tutkinta kansainvälisen tapaoikeuden kannalta – Periaatteet, jotka koskevat valtioiden suvereniteettia oman alueensa yläpuolella olevaan ilmatilaan, aavan meren jäämistä valtioiden suvereniteetin piirin ulkopuolelle ja vapautta lentää aavan meren yläpuolella – Direktiivin pätevyys voidaan tutkia kyseisten periaatteiden kannalta – Edellytykset ja rajoitukset*  
(SEU 3 artiklan 5 kohta; SEUT 267 artikla; Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/101)
  
6. *Kansainvälinen oikeus – Periaatteet – Kansainvälisen tapaoikeuden periaatteet – Sitä, että aavalla merellä olevaan alukseen sovelletaan yksinomaan sen valtion lakia, jonka lipun alla se purjehtii, ei sovelleta analogisesti aavan meren yläpuolella lentäviin ilma-aluksiin*

7. *Ympäristö – Ilman pilaantuminen – Kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmä – Ilmailutoiminnan sisällyttäminen kyseiseen järjestelmään – Unionin toimivalta tällaiseen sisällyttämiseen niiden kansainvälisen tapaoikeuden periaatteiden kannalta, jotka koskevat valtioiden suvereniteettia oman alueensa yläpuolella olevaan ilmatilaan, aavan meren jäämistä valtioiden suvereniteetin piirin ulkopuolelle ja vapautta lentää aavan meren yläpuolella*  
(SEUT 191 artiklan 2 kohta; Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/101)
8. *Ympäristö – Ilman pilaantuminen – Kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmä – Ilmailutoiminnan sisällyttäminen kyseiseen järjestelmään – Unionin toimivalta tällaiseen sisällyttämiseen Avoin taivas -sopimuksen sen säännön kannalta, jonka mukaan kunkin sopimuspuolen lakeja ja asetuksia on noudatettava*  
(Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/101)
9. *Ympäristö – Ilman pilaantuminen – Kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmä – Ilmailutoiminnan sisällyttäminen kyseiseen järjestelmään – Unionin toimivalta tällaiseen sisällyttämiseen Avoin taivas -sopimuksen tulleja ja maksuja koskevien määräysten kannalta*  
(Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/101)
10. *Ympäristö – Ilman pilaantuminen – Kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmä – Ilmailutoiminnan sisällyttäminen kyseiseen järjestelmään – Unionin toimivalta tällaiseen sisällyttämiseen Avoin taivas -sopimuksen ympäristöä koskevien määräysten kannalta*  
(Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/101)

1. Kansainvälisen oikeuden periaatteiden mukaisesti unionin toimitukset, joilla on toimivalta neuvotella ja tehdä kansainvälinen sopimus, voivat sopia asianomaisten kolmansien valtioiden kanssa niistä vaikutuksista, joita sopimusmääräyksillä on sopimuspuolten kansallisissa oikeusjärjestyksissä. Ainoastaan

silloin, kun tätä kysymystä ei ole käsitelty sopimuksessa, on toimivaltaisten tuomioistuinten ja erityisesti unionin tuomioistuimen tehtävänä päättää tästä kysymyksestä samalla tavoin kuin kaikista muistakin tulkintakysymyksistä, jotka koskevat sopimuksen soveltamista unionissa.

SEUT 216 artiklan 2 kohdan mukaan unionin tekemät kansainväliset sopimukset sitovat unionin toimielimiä, joten ne ovat ensisijaisia unionin toimiin nähden. Näin ollen se, että unionin toimi on ristiriidassa tällaisten kansainvälisen oikeuden sääntöjen kanssa, voi vaikuttaa kyseisen toimen pätevyYTEEN. Kun tähän pätemättömyyteen vedotaan kansallisessa tuomioistuimessa, unionin tuomioistuin selvittää, täytyvätkö sen käsiteltäväksi saatetussa asiassa tietyt edellytykset sen määrittämiseksi, voidaanko SEUT 267 artiklan mukaisesti arvioida asianomaisten unionin oikeuden toimen pätevyytttä niiden kansainvälisen oikeuden sääntöjen kannalta, joihin on vedottu. Näiden sääntöjen nimittäin on ensinnäkin oltava unionia sitovia. Toiseksi unionin tuomioistuin voi tutkia unionin oikeuden toimen pätevyYden kansainvälisen sopimuksen kannalta yksinomaan silloin, kun tämä ei ole tämän sopimuksen luonteen eikä sen rakenteen vastaista. Lopuksi on huomattava, että kun kyseessä olevan sopimuksen luonne ja rakenne mahdollistavat unionin oikeuden toimen pätevyYden tutkimisen kyseisen sopimuksen määräysten kannalta, tämän sopimuksen määräysten, joihin vedotaan unionin oikeuden toimen pätevyYden tutkimiseksi, on vielä oltava sisällöltään ehdottomia ja riittävän täsmällisiä.

(ks. 49–54 kohta)

2. Vaikka SEUT 351 artiklan ensimmäinen kohta merkitsee unionin toimielimille velvollisuutta olla estämättä jäsenvaltioiden ennen 1.1.1958 tehdystä sopimuksesta, kuten kansainvälistä siviili-ilmailua koskevasta Chicagon yleissopimuksesta, johtuvien velvoitteiden täytäntöönpanoa, kyseisen toimielinten velvollisuuden tarkoituksena on sallia asianomaisten jäsenvaltioiden täyttää niille aikaisemman sopimuksen nojalla kuuluvat velvoitteet ilman, että nämä velvoitteet kuitenkaan sitoisivat unionia suhteessa kolmansiiin valtioihin, jotka ovat kyseisen sopimuksen sopimuspuolia. Kyseisen kansainvälisen yleissopimuksen määräykset sitovat siis unionia vain, jos ja siinä määrin kuin aikaisemmin unionin jäsenvaltioiden käyttämä toimivalta kyseisen yleissopimuksen soveltamisalalla on EU- ja EUT-sopimusten nojalla siirtynyt unionille.

Vaikka unioni tosin onkin saanut tiettyä yksinomaista toimivaltaa tehdä kolmansien valtioiden kanssa sitoumuksia, jotka kuuluvat kansainvälistä lentoliikennettä koskevan unionin säännösten soveltamisalaan ja siis Chicagon yleissopimuksen soveltamisalaan, tämä ei kuitenkaan merkitse sitä, että sillä olisi yksinomainen toimivalta kansainvälisen siviili-ilmailun koko alalla, sellaisena kuin se kuuluu kyseisen yleissopimuksen soveltamisalaan.

On siis katsottava, että siltä osin kuin aikaisemmin jäsenvaltioiden käyttämä toimivalta Chicagon yleissopimuksen soveltamisalalla ei ole tähän mennessä siirtynyt kokonaisuudessaan unionille kyseinen yleissopimus ei sido unionia. Tästä seuraa, ettei unionin tuomioistuin voi tutkia direktiivin 2003/87 muuttamisesta ilmailutoiminnan sisällyttämiseksi yhteisön kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään annetun direktiivin 2008/101 pätevyttä Chicagon yleissopimuksen itsensä kannalta ennakkoratkaisupyynnön yhteydessä.

(ks. 61, 62, 69, 71 ja 72 kohta)

3. Päätöksestä 94/69, joka koskee ilmastomuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen tekemistä, ja päätöksestä 2002/358, joka koskee ilmastomuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen Kioton pöytäkirjan hyväksymistä Euroopan yhteisön puolesta sekä sen veloitteiden täyttämistä yhteisesti, ilmenee, että unioni on hyväksynyt Kioton pöytäkirjan. Näin ollen tämän sopimuksen määräykset muodostavat olennaisen osan unionin oikeusjärjestystä sopimuksen tultua voimaan.

On kuitenkin huomattava, että vaikka Kioton pöytäkirjassa määrätään

kasvihuonekaasupäästöjen määrällistä vähennyssitoumuksista vuosien 2008 ja 2012 välisenä veloitteena, pöytäkirjan osapuolet voivat täyttää veloitteensa sopimallaan tavalla ja nopeudella. Senkaltaista määräästä kuin Kioton pöytäkirjan 2 artiklan 2 kappale, jonka mukaan pöytäkirjan osapuolet rajoittavat ja vähentävät ilmailukenteessä käytettävien polttoaineiden aiheuttamia, tiettyjen kasvihuonekaasujen päästöjä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön puitteissa, ei voida pitää sisällöltään ehdottomana ja riittävän täsmällisenä siten, että se synnyttäisi oikeussubjektille oikeuden vedota siihen tuomioistuimissa riitauttaakseen direktiivin 2003/87 muuttamisesta ilmailutoiminnan sisällyttämiseksi yhteisön kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään annetun direktiivin 2008/101 pätevyden. Näin ollen Kioton pöytäkirjaan ei voida vedota ennakkoratkaisupyynnön yhteydessä kyseisen direktiivin pätevyden arvioimiseksi.

(ks. 73, 76 ja 78 kohta)

4. Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Amerikan yhdysvaltojen välinen lentoliikennesopimus (Avoin taivas -sopimus) hyväksyttiin unionin

puolesta sopimuksen allekirjoittamisesta ja väliaikaisesta soveltamisesta tehdyllä päätöksellä 2007/339 ja sopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan allekirjoittamisesta ja väliaikaisesta soveltamisesta tehdyllä päätöksellä 2010/465. Näin ollen tämän sopimuksen määräykset muodostavat olennaisen osan unionin oikeusjärjestyksestä sopimuksen tultua voimaan.

sopimuksen sopimuspuolia vastaan, ja koska sopimuksen luonne ja rakenne eivät ole esteenä kyseiselle arvioinnille.

(ks. 79 ja 82–84 kohta)

Avoin taivas -sopimus koskee nimenomaan lentoyhtiöitä, jotka ovat sijoitautuneet kyseisen sopimuksen sopimuspuolten alueelle. Tiettyjen tämän sopimuksen määräysten tarkoituksena on myöntää suoraan oikeuksia kyseisille lentoyhtiöille, kun taas sen muilla määräyksillä on tarkoituksena asettaa niille velvollisuuksia.

5. Kuten SEU 3 artiklan 5 kohdasta ilmenee, unioni edistää osaltaan kansainvälisen oikeuden tarkkaa noudattamista ja kehittämistä. Niinpä sen on toimen antaessaan noudatettava koko kansainvälistä oikeutta, mukaan lukien kansainvälinen tapaoikeus, joka sitoo unionin toimielimiä.

Se, että Avoin taivas -sopimuksen sopimuspuolet ovat luoneet erityisen institutionaalisen järjestelmän sopimuksen täyttämistä koskevia keskinäisiä kuulemisia ja neuvotteluja varten, ei ole riittävä peruste sellaisen päätelmän tekemiseen, että tuomioistuimet eivät voisi millään tavoin soveltaa sopimusta. Unionin tuomioistuin voi siis arvioida direktiivin 2003/87 muuttamisesta ilmoitustoiminnan sisällyttämiseksi yhteisön kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään annetun direktiivin 2008/101 kaltaisen unionin oikeuden toimen pätevyyttä kyseisen sopimuksen määräysten kannalta, koska tässä sopimuksessa määrätään tietyistä säännöistä, joita on tarkoitus soveltaa suoraan ja välittömästi lentoyhtiöihin ja joilla on siten tarkoitus myöntää niille oikeuksia tai vapauksia, joihin voidaan vedota kyseisen

Oikeussubjekti voi vedota kansainvälisen tapaoikeuden periaatteisiin – kuten periaatteeseen, jonka mukaan jokaisella valtiolla on täydellinen ja yksinomainen suvereniteetti oman alueensa yläpuolella olevaan ilmatilaan, periaatteeseen, jonka mukaan yksikään valtio ei voi pätevin perustein esittää minkään aavan meren osan kuuluvan suvereniteettiinsa piiriin, ja periaatteeseen, joka koskee vapautta lentää aavan meren yläpuolella –, jotta unionin tuomioistuin tutkisi unionin toimen pätevyuden, siltä osin kuin yhtäältä kyseiset periaatteet voivat kyseenalaistaa unionin toimivallan antaa kyseinen toimi ja toisaalta kyseessä oleva toimi voi

vaikuttaa oikeuksiin, jotka oikeussubjektilla on unionin oikeuden nojalla, tai synnyttää tälle unionin oikeuden mukaisia velvollisuuksia.

periaatteiden soveltamisedellytyksiä ilmeisen väärin.

(ks. 101, 103 ja 107–110 kohta)

Kun mainittuihin periaatteisiin vedotaan siksi, että unionin tuomioistuin arvioisi ennakkoratkaisupyynnön yhteydessä, oliko unioni toimivaltainen antamaan direktiivin 2008/101 siltä osin kuin tällä direktiivillä laajennetaan direktiivin 2003/87 soveltaminen koskemaan kolmansien valtioiden ilma-alusten käyttäjiä, joiden lennot, jotka saapuvat unionin jäsenvaltion alueella sijaitsevalle lento paikalle ja lähtevät sieltä, lennetään osittain aavan meren yläpuolella ja kolmansien valtioiden alueen yläpuolella, on niin, että vaikka kyseisten periaatteiden vaikutuksena näyttääkin olevan vain se, että luodaan velvollisuuksia valtioiden välillä, olosuhteissa, joissa direktiivi 2008/101 voi synnyttää unionin oikeuden mukaisia velvollisuuksia lentoyhtiöille, jotka ovat pääasian kantajia, ei voida sulkea pois sitä, että viimeksi mainitut voivat vedota kyseisiin periaatteisiin ja että unionin tuomioistuin voi siten tutkia direktiivin pätevyyyden tällaisten periaatteiden kannalta. On kuitenkin todettava, että koska kansainvälisen tapaoikeuden periaate ei ole yhtä täsmällinen kuin kansainvälisen sopimuksen määräys, tuomioistuimen harjoittaman valvonnan on välttämättä kohdistuttava yksinomaan siihen, ovatko unionin toimielimet kyseessä olevan toimen antaessaan arvioineet kyseisten

6. Ei ole olemassa riittäviä seikkoja sen toteamiseksi, että sellaisenaan tunnus-tettua kansainvälisen tapaoikeuden periaatetta, jonka mukaan aavalla merellä olevaan alukseen sovelletaan lähtökoh-taisesti yksinomaan sen valtion lakia, jonka lipun alla se purjehtii, sovellettaisiin analogisesti aavan meren yläpuolella lentäviin ilma-aluksiin.

(ks. 106 kohta)

7. Direktiivi 2003/87 ei voi olla unionin oikeuden eikä varsinkaan direktiivin 2003/87 muuttamisesta ilmailutoimin-nan sisällyttämiseksi yhteisön kasvihuo-nekaasujen päästöoikeuksien kaupan jär-jestelmään annetun direktiivin 2008/101 perusteella sovellettavissa sellaisenaan ilma-aluksiin, jotka on rekisteröity kol-mansissa valtioissa ja jotka lentävät näi-den valtioiden tai aavan meren yläpuo-lella. Unionin toimivaltaa on nimittäin käytettävä kansainvälistä oikeutta nou-dattaen, joten direktiiviä 2008/101 on tulkittava ja sen soveltamisala on mää-riteltävä kansainvälisen merioikeuden ja kansainvälisen ilmailuoikeuden sovellet-tavat oikeussäännöt huomioon ottaen.

Tässä yhteydessä on todettava, että kun direktiivissä 2008/101 säädetään edellytyksestä, jolla tätä direktiiviä voidaan soveltaa ilma-alusten käyttäjiin sillä perusteella, että näillä ilma-aluksilla lennetään jonkin jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentopaikalta lähteviä tai sille saapuvia lentoja, mainitulla direktiivillä ei loukata alueperiaatetta eikä niiden kolmansien valtioiden, joista kyseiset lennot lähtevät tai joihin ne saapuvat, suvereniteettia alueensa yläpuolella olevaan ilmatilaan, koska kyseiset ilma-alukset ovat fyysisesti unionin jonkin jäsenvaltion alueella ja siten tällä perusteella unionin täyden lainkäyttövallan alaisia. Tällainen unionin oikeuden soveltaminen ei myöskään voi kyseenalaistaa periaatetta, joka koskee vapautta lentää aavan meren yläpuolella, koska aavan meren yläpuolella lentävä ilma-alus ei tällaisen ylilennon osalta kuulu päästökauppajärjestelmään. Tällaisen ilma-aluksen käyttäjä nimittäin kuuluu päästökauppajärjestelmään vain, jos se on päättänyt liikennöidä jäsenvaltion alueella sijaitsevalle lentopaikalle saapuvaa tai sieltä lähtevää kaupallista lentoreittiä, koska tällöin sen ilma-alus on kyseisen jäsenvaltion alueella.

ilmatilaan, periaatteen, jonka mukaan yksikään valtio ei voi pätevin perustein esittää minkään aavan meren osan kuuluvan suvereniteettinsa piiriin, ja periaatteen, joka koskee vapautta lentää aavan meren yläpuolella – kannalta kyseenalaistaa unionin oikeuden täyttää sovellettavuutta kyseisellä alueella. On nimittäin niin, että koska unionin ympäristöpolitiikalla pyritään varmistamaan suojelun korkea taso SEUT 191 artiklan 2 kohdan mukaisesti, unionin lainsäätäjä voi lähtökohtaisesti päättää sallia kaupallisen toiminnan – tässä tapauksessa lentoliikenteen – harjoittamisen alueellaan vain sillä edellytyksellä, että toimijat noudattavat unionin määrittelemiä kriteerejä, joiden tarkoituksena on täyttää unionin itselleen asettamat ympäristönsuojelutavoitteet, varsinkin silloin, kun nämä tavoitteet ovat osa unionin tekemän kansainvälisen sopimuksen, kuten puitesopimuksen ja Kioton pöytäkirjan, jatkotoimenpiteitä.

(ks. 122, 123 ja 125–129 kohta)

Se, että ilma-aluksen käyttäjä on velvolinen palauttamaan päästöoikeuksia, jotka lasketaan ottamalla huomioon koko kansainvälinen lento, joka on lennetty tai aiotaan lentää, ei voi kansainvälisen tapaoikeuden periaatteiden – kuten periaatteen, jonka mukaan jokaisella valtiolla on täydellinen ja yksinomainen suvereniteetti oman alueensa yläpuolella olevaan

8. Direktiivin 2003/87 muuttamisesta ilmailutoiminnan sisällyttämiseksi yhteisön kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään annetun direktiivin 2008/101 mukaan direktiiviä 2003/87 sovelletaan jäsenvaltion alueella sijaitsevalle lentopaikalle saapuviin tai sieltä lähteviin lentoihin. Niinpä on huomattava, että koska kyseinen säännöstö



koskee kansainvälisessä – sekä eurooppalaisessa että transatlanttisessa – liikenteessä olevien ilma-alusten saapumista jäsenvaltioiden alueelle ja lähtöä sieltä, Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Amerikan yhdysvaltojen välisen lentoliikennesopimuksen (Avoin taivas -sopimus) 7 artiklan 1 kohdasta ilmenee nimenomaisesti, että tällaista säännöstöä sovelletaan kaikkiin toisen sopimuspuolen lentoyhtiöiden ilma-aluksiin ja että tällaisten ilma-alusten on noudatettava kyseistä säännöstöä. Näin ollen Avoin taivas -sopimuksen 7 artiklan 1 kohta ei ole esteenä direktiivissä 2003/87 säädetyn päästökauppajärjestelmän soveltamiselle Yhdysvaltoihin sijoittautuneiden lentoyhtiöiden kaltaisiin ilma-alusten käyttäjiin silloin, kun niiden ilma-aluksilla lennetään jäsenvaltion alueella sijaitsevalle lentopaikalle saapuvia tai sieltä lähteviä lentoja.

(ks. 134 ja 135 kohta)

9. Toisin kuin polttoaineenkulutukseen kohdistuvalla tullilla, verolla tai maksulla, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä annettu direktiivissä 2003/87, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2008/101, säädetyllä järjestelmällä ei

ole tarkoitus synnyttää viranomaisille tuloja eikä sillä myöskään voida mitenkään vahvistaa määrää, joka kulutettua polttoainetonnia kohti on maksettava kaikilta kalenterivuonna lennetyiltä lennoilta, soveltamalla etukäteen määriteltyjä veron perustetta ja verokantaa.

Niinpä direktiivin 2008/101 ei voida väittää sisältävän viranomaisten hyväksi sellaista pakollista maksua, jota voitaisiin pitää tullina, verona tai maksuna ilma-alusten käyttäjien hallussa olevasta tai niiden kuluttamasta polttoaineesta. Se, että ilma-alusten käyttäjät voivat hankkia tosiasiallisten päästöjensä kattamiseen lisäpäästöoikeuksia paitsi muilta käyttäjiltä myös viranomaisilta huutokaupassa, joka koskee 15:tä prosenttia päästöoikeuksien kokonaismäärästä, ei ole mitenkään omiaan kumoamaan kyseistä toteamusta.

On siis todettava, että kun direktiivillä 2008/101 laajennetaan direktiivin 2003/87 soveltaminen koskemaan ilmailua, sillä ei mitenkään rikota tankattuun polttoaineeseen sovellettavaa vapautusvelvollisuutta, sellaisena kuin siitä määrätään Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Amerikan yhdysvaltojen välisen lentoliikennesopimuksen 11 artiklan 1 kohdassa ja 2 kohdan

c alakohdassa, koska päästökauppajärjestelmä on ominaispiirteidensä vuoksi markkinapohjainen toimenpide eikä siinä ole mitenkään kyse tankattuun polttoaineeseen kohdistuvasta tullista, verosta tai maksusta.

(ks. 143 ja 145–147 kohta)

10. Kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä annetun direktiivin 2003/87, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2008/101, 25 a artiklassa mainittu tavoite, jolla pyritään varmistamaan unionin päästökauppajärjestelmän ja kolmansien valtioiden mahdollisten markkinapohjaisten toimenpiteiden (”Market-Based Measures”) optimaalinen vuorovaikutus, jotta vältettäisiin näiden järjestelmien kaksinkertainen soveltaminen kansainvälisessä liikenteessä oleviin ilma-aluksiin, olipa ne rekisteröity jäsenvaltiossa tai kolmannessa valtiossa, vastaa Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Amerikan yhdysvaltojen välisen lentoliikennesopimuksen (Avoim taivas -sopimus) 15 artiklan 7 kohdan taustalla olevaa tavoitetta.

Lisäksi Avoim taivas -sopimuksen 15 artiklan 3 kohdan toinen virke, luettuna yhdessä kyseisen sopimuksen 3 artiklan 4 kohdan kanssa, ei estä sopimuspuolia antamasta toimenpiteitä, joilla

rajoitettaisiin liikenteen määrää, palvelun tiheyttä tai säännöllisyyttä tai sopimuspuolten alueelle sijoittautuneiden lentoyhtiöiden käyttämien ilma-alusten tyyppiä, silloin, kun tällaiset toimenpiteet liittyvät ympäristönsuojeluun. Kyseisen sopimuksen 3 artiklan 4 kohdassa määrätään nimenomaisesti, ettei kumpikaan sopimuspuoli saa tehdä tällaisia rajoituksia, ”jollei se ole -- ympäristösyistä -- tarpeen”. Kyseisessä 15 artiklan 3 kohdassa, luettuna yhdessä saman sopimuksen 2 artiklan ja 3 artiklan 4 kohdan kanssa, määrätään sitä vastoin, että kun kyseisen sopimuksen sopimuspuolet ottavat käyttöön tällaisia ympäristönsuojelutoimenpiteitä, niitä on sovellettava asianomaisiin lentoyhtiöihin ilman syrjintää.

Kuten direktiivin 2008/101 johdanto-osan 21 perustelukappaleesta nimenomaisesti ilmenee, unioni on säätänyt päästökauppajärjestelmän yhdenmukaisesta ja syrjimättömästä soveltamisesta kaikkiin ilma-alusten käyttäjiin, jotka harjoittavat jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentopaikalta lähtevää tai sille saapuvaa lentoliikennettä. Direktiivi 2008/101 ei siis ole pätemätön Avoim taivas -sopimuksen mainitun 15 artiklan 3 kohdan, luettuna yhdessä sopimuksen 2 artiklan ja 3 artiklan 4 kohdan kanssa, kannalta.

(ks. 151–156 kohta)