

## Byla C-366/10

### **Air Transport Association of America ir kt. prieš Secretary of State for Energy and Climate Change**

*(High Court of Justice (England & Wales),  
Queen's Bench Division (Administrative Court) prašymas  
priimti prejudicinį sprendimą)*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą — Direktyva 2003/87/EB — Šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema — Direktyva 2008/101/EB — Aviacijos veiklos rūšių įtraukimas į šią sistemą — Galiojimas — Čikagos konvencija — Kioto protokolas — ES ir JAV susitarimas dėl oro susisiekimo — Paprotinės tarptautinės teisės principai — Teisinės pasekmės — Galimybė remtis — Sąjungos teisės ekstrateritorialumas — „Privalomo mokėjimo“ ir „rinkliavos“ sąvokos“

Generalinės advokatės J. Kokott išvada, pateikta 2011 m. spalio 6 d. . . . . I - 13765  
2011 m. gruodžio 21 d. Teisingumo Teismo (didžioji kolegija) sprendimas . . . I - 13833

#### Sprendimo santrauka

1. *Tarptautiniai susitarimai — Sąjungos susitarimai — Susitarimo poveikis Sąjungai nesant jame aiškios nuostatos šiuo klausimu  
(SESV 216 straipsnio 2 dalis ir 267 straipsnis)*

2. *Prejudiciniai klausimai — Teisingumo Teismo jurisdikcija — Direktyvos galiojimo vertinimas tarptautinės konvencijos atžvilgiu — Čikagos konvencija dėl tarptautinės civilinės aviacijos — Sąjungai neprivaloma konvencija — Netaikymas*  
(SESV 267 ir 351 straipsniai; Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/101)
  
3. *Prejudiciniai klausimai — Teisingumo Teismo jurisdikcija — Direktyvos galiojimo vertinimas tarptautinės konvencijos atžvilgiu — Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos Kioto protokolas — Sąjungai privalomas protokolas — Nuostatos, kurios besąlygiškos ir pakankamai tikslios — Netaikymas*  
(SESV 267 straipsnis; Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/101; Tarybos sprendimai 94/69 ir 2002/358)
  
4. *Prejudiciniai klausimai — Teisingumo Teismo jurisdikcija — Direktyvos galiojimo vertinimas tarptautinės konvencijos atžvilgiu — Susitarimas dėl oro susisieki mo, sudarytas tarp Europos bendrijos bei jos valstybių narių ir Jungtinių Amerikos Valstijų — Taisyklės, skirtos tiesiogiai ir nedelsiant taikyti oro susisieki mo bendrovėms — Taikymas*  
(SESV 267 straipsnis; Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/101; Tarybos ir valstybių narių vyriausybių atstovų sprendimai 2007/339 ir 2010/465)
  
5. *Prejudiciniai klausimai — Teisingumo Teismo jurisdikcija — Direktyvos galiojimo vertinimas paprotinės tarptautinės teisės atžvilgiu — Valstybių suvereniteto jų oro erdvės atžvilgiu, valstybių suvereniteto atvirosios jūros atžvilgiu nebuvimo ir laisvės skristi virš atvirosios jūros principai — Taikymas — Sąlygos ir ribos*  
(ESS 3 straipsnio 5 dalis; SESV 267 straipsnis; Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/101)
  
6. *Tarptautinė viešoji teisė — Principai — Paprotinės tarptautinės teisės principai — Tik laivo vėliavos valstybės teisės taikymas atvirojoje jūroje esančiam laivui — Taikymas pagal analogiją virš atvirosios jūros skrendantiems orlaiviams — Netaikymas*

7. *Aplinka — Oro tarša — Šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema — Aviacijos veiklos rūšių įtraukimas į šią sistemą — Sąjungos kompetencija vykdyti šį įtraukimą atsižvelgiant į paprotinės tarptautinės teisės principus dėl valstybių suvereniteto jų oro erdvės atžvilgiu, valstybių suvereniteto atvirosios jūros atžvilgiu nebuvimo ir laisvės skristi virš atvirosios jūros*  
(*ESVS 191 straipsnio 2 dalis; Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/101*)
8. *Aplinka — Oro tarša — Šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema — Aviacijos veiklos rūšių įtraukimas į šią sistemą — Sąjungos kompetencija vykdyti šį įtraukimą atsižvelgiant į „Atviro dangaus“ susitarimo nuostatą, įpareigojančią laikytis kiekvienos susitariančiosios šalies įstatymų ir kitų teisės aktų*  
(*Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/101*)
9. *Aplinka — Oro tarša — Šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema — Aviacijos veiklos rūšių įtraukimas į šią sistemą — Sąjungos kompetencija vykdyti šį įtraukimą atsižvelgiant į „Atviro dangaus“ susitarimo nuostatas dėl maitinimo ir rinkliavų*  
(*Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/101*)
10. *Aplinka — Oro tarša — Šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema — Aviacijos veiklos rūšių įtraukimas į šią sistemą — Sąjungos kompetencija vykdyti šį įtraukimą atsižvelgiant į „Atviro dangaus“ susitarimo nuostatas dėl aplinkos*  
(*Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/101*)

1. Pagal tarptautinės teisės principus Sąjungos institucijos, kompetentingos deryboms ir sudaryti tarptautinį susitarimą, gali susitarti su suinteresuotomis trečiojomis valstybėmis, kokį poveikį šio susitarimo nuostatos turės Susitariančiųjų

Šalių vidaus tvarkai. Tik jei šis klausimas nėra reglamentuojamas susitarime, kompetentingas teismas, visų pirma Teisingumo Teismas, turi jį išspręsti taip pat, kaip ir bet kuri kitą aiškinimo klausimą, susijusį su susitarimo taikymu Sąjungoje.

Pagal SESV 216 straipsnio 2 dalį, jeigu Sąjunga sudaro tarptautinius susitarimus, tokie susitarimai privalomi Sąjungos institucijoms, todėl turi viršenybę Sąjungos aktų atžvilgiu. Iš to išplaukia, kad Sąjungos akto galiojimas gali būti paveiktas dėl jo nesuderinamumo su tokiomis tarptautinės teisės normomis. Kai šiuo negaliojimu remiamasi nacionaliniame teisme, Teisingumo Teismas patikrina, ar jo nagrinėjamoje byloje įvykdytos tam tikros sąlygos, siekdamas nustatyti, ar remiantis SESV 267 straipsniu atitinkamo Sąjungos teisės akto galiojimas gali būti vertinamas nurodytų tarptautinės teisės normų atžvilgiu. Pirmiausia Sąjungai šios normos turi būti privalomos. Be to, Teisingumo Teismas gali nagrinėti tam tikro Sąjungos teisės akto galiojimą tarptautinės sutarties atžvilgiu tik tuo atveju, kai tam neprieštarauja šios sutarties pobūdis ir bendra struktūra. Galiausiai, jeigu aptariamoms sutarties pobūdis ir struktūra leidžia vertinti Sąjungos teisės akto galiojimą šios sutarties nuostatų atžvilgiu, dar būtina, kad Sąjungos teisės akto galiojimui nagrinėti nurodytos sutarties nuostatos būtų besąlygiškos ir pakankamai tikslios pagal savo turinį.

2. Nors SESV 351 straipsnio pirmoje pastraipoje įtvirtinta Sąjungos institucijų pareiga netrukdyti valstybėms narėms vykdyti įsipareigojimus, kylančius iš susitarimų, sudarytų iki 1958 m. sausio 1 d., kaip antai Čikagos konvencija dėl tarptautinės civilinės aviacijos, šia institucijų pareiga siekiama sudaryti atitinkamoms valstybėms narėms galimybę paisyti įsipareigojimų, tenkančių joms pagal ankstesnį susitarimą, tačiau ji nesaisto Sąjungos tokio susitarimo šalimis esančių trečiųjų valstybių atžvilgiu. Todėl šios tarptautinės konvencijos nuostatos yra privalomos Sąjungai, tik jeigu ir tiek; kiek pagal ES ir ESV sutartis Sąjunga perėmė įgaliojimus, kuriuos šios konvencijos taikymo srityje anksčiau vykdė Sąjungos valstybės narės.

(žr. 49–54 punktus)

Vis dėlto, nors Sąjunga iš tiesų yra įgijusi tam tikrą išimtinę kompetenciją susitarti su trečiosiomis valstybėmis dėl įsipareigojimų, patenkančių į Sąjungos reglamentavimo tarptautinio oro transporto klausimais taikymo sritį, ir dėl to – į Čikagos konvencijos taikymo sritį, tai nereiškia, kad ji turi išimtinę kompetenciją visoje tarptautinės civilinės aviacijos srityje, kurią apima ši konvencija.

Todėl atsižvelgiant į tai, jog šiuo metu Sąjunga vykdo ne visus įgaliojimus, kuriuos Čikagos konvencijos taikymo srityje prieš tai turėjo valstybės narės, darytina išvada, kad ši konvencija jai nėra privaloma. Iš to išplaukia, kad nagrinėdamas prašymą priimti prejudicinį sprendimą Teisingumo Teismas neturi vertinti Direktyvos 2008/101, iš dalies keičiančios Direktyvą 2003/87, kad į šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistemą Bendrijoje būtų įtrauktos aviacijos veiklos rūšys, galiojimo tiesiogiai Čikagos konvencijos atžvilgiu.

(žr. 61, 62, 69, 71 ir 72 punktus)

3. Kaip matyti iš sprendimų 94/69 dėl Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos sudarymo ir 2002/358 dėl Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos Kioto protokolo patvirtinimo Europos bendrijos vardu ir bendro jame numatytų įsipareigojimų vykdymo, Sąjunga patvirtino Kioto protokolą. Todėl šio susitarimo nuostatos nuo jo įsigaliojimo dienos yra sudėtinė Sąjungos teisės sistemos dalis.

Tačiau nors šiame Kioto protokole numatyti skaičiais išreikšti įsipareigojimai

sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisiją 2008–2012 m. įsipareigojimų laikotarpiu, šio Protokolo Šalys gali įvykdyti įsipareigojimus tokiomis sąlygomis ir taip greitai, kaip sutaria. Nuostata, kaip antai Kioto protokolo 2 straipsnio 2 dalis, kurioje numatyta, kad jo Šalys siekia riboti ir mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimus iš orlaivių degalų talpyklų, veikdamos per Tarpautinę civilinės aviacijos organizaciją, kiek tai susiję su jos turiniu, negali būti laikoma besąlyginio ir pakankamai tikslaus pobūdžio, kad galėtų suteikti teisės subjektams teisę remtis ja teismuose, kai siekiama ginčyti Direktyvos 2008/101, iš dalies keičiančios Direktyvą 2003/87, kad į šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistemą Bendrijoje būtų įtrauktos aviacijos veiklos rūšys, galiojimą. Todėl prejudicinėje procedūroje Kioto protokolu negali būti remiamasi, siekiant įvertinti šios direktyvos galiojimą.

(žr. 73, 76–78 punktus)

4. Europos bendrijos bei jos valstybių narių ir Jungtinių Amerikos Valstijų susitarimas dėl oro susisiekimo („Atviro dangaus“ susitarimas) Sąjungos vardu buvo

patvirtintas sprendimais Nr. 2007/339 ir Nr. 2010/465 dėl šio susitarimo ir protokolo, kuriuo jis iš dalies keičiamas, pasirašymo ir laikino taikymo. Todėl šio susitarimo nuostatos nuo jo įsigaliojimo dienos yra sudėtinė Sąjungos teisės sistemos dalis.

būtų įtrauktos aviacijos veiklos rūšys, galiojimą atsižvelgdamas į šio susitarimo nuostatas.

(žr. 79, 82–84 punktus)

„Atviro dangaus“ susitarime konkrečiai kalbama apie jo Šalių teritorijoje įsteigtas oro bendroves. Kai kuriomis šio susitarimo nuostatomis siekiama tiesiogiai suteikti šioms bendrovėms teises, o kitomis šio susitarimo nuostatomis – nustatyti joms pareigas.

5. Kaip išplaukia iš ESS 3 straipsnio 5 dalies, Sąjunga prisideda prie griežto tarptautinės teisės laikymosi ir jos plėtojimo. Todėl priimdama tam tikrą aktą ji privalo paisyti visos tarptautinės teisės, įskaitant paprotinę tarptautinę teisę, kuri yra privaloma Sąjungos institucijoms.

Aplinkybės, kad „Atviro dangaus“ susitarimo Šalys sukūrė specialųjį institucinį mechanizmą tarpusavio konsultacijoms ir deryboms dėl šio susitarimo vykdymo, nepakanka tam, kad būtų užkirstas kelias bet kokiam šio susitarimo taikymui teisme. Kadangi šiuo susitarimu buvo įtvirtintos tam tikros taisyklės, skirtos tiesiogiai ir nedelsiant taikyti oro susisiekimo bendrovėms ir taip suteikti joms tam tikras teises ar laisves, kuriomis gali būti remiamasi prieš šio susitarimo Šalis, ir kadangi šio susitarimo pobūdis ir struktūra tam neprieštarauja, Teisingumo Teismas gali vertinti Sąjungos teisės akto, kaip antai Direktyva 2008/101, iš dalies keičianti Direktyvą 2003/87, kad į šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistemą Bendrijoje

Šiuo klausimu paprotinės tarptautinės teisės principais, kaip antai principu, pagal kurį kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu, principu, pagal kurį nė viena valstybė negali teisėtai pretenduoti į tai, kad jos suverenitetas būtų taikomas kuriai nors atvirosios jūros daliai, ir laisvės skristi virš atvirosios jūros principu, teisės subjektas gali remtis, kai siekia, kad Teisingumo Teismas išnagrinėtų tam tikro Sąjungos akto galiojimą, kiek, pirma, šie principai gali kelti abejonių dėl Sąjungos kompetencijos priimti aptariamą aktą ir, antra, aptariamasis aktas gali turėti

poveikį teisėms, kurias teisės subjektas turi pagal Sąjungos teisę, arba sukurti jam pareigas pagal šią teisę.

institucijos padarė akivaizdžių vertinimo klaidų dėl šių principų taikymo sąlygų.

(žr. 101, 103, 107–110 punktus)

6. Nėra pakankamai duomenų, leidžiančių nustatyti, kad pripažintas paprotinės tarptautinės teisės principas, pagal kurį atviroje jūroje esančiam laivui iš principo taikoma tik jo vėliavos valstybės teisė, pagal analogiją taikytinas virš atviros jūros skrendantiems orlaiviams.

Kai šiais principais remiamasi siekiant, kad Teisingumo Teismas, nagrinėdamas prašymą priimti prejudicinį sprendimą, įvertintų, ar Sąjunga turėjo kompetenciją priimti Direktyvą 2008/101, kiek ja Direktyvos 2003/87 taikymas buvo išplėstas įtraukus trečiųjų valstybių orlaivių naudotojus, kurių skrydžiai į kurios nors Sąjungos valstybės narės aerodromą arba iš jo iš dalies vykdomi virš atviros jūros ir iš dalies virš pastarųjų teritorijos, net jeigu atrodo, kad aptariamai principai sukuria pareigas tik tarp valstybių, tokiomis aplinkybėmis, kai Direktyva 2008/101 oro susisiekimo bendrovėms, ieškovėms pagrindinėje byloje, gali būti nustatytos pareigos pagal Sąjungos teisę, negalima paneigti jų teisės remtis šiais principais ir Teisingumo Teismo galimybės nagrinėti šios direktyvos galiojimą šių principų atžvilgiu. Vis dėlto, kadangi paprotinės tarptautinės teisės principas nėra toks tikslus kaip tarptautinės sutarties nuostatos, teisminė kontrolė neišvengiamai turi apsiriboti klausimu, ar priimdamos aptariamą aktą Sąjungos

(žr. 106 punktą)

7. Sąjungos teisė ir, konkrečiai kalbant, Direktyva 2008/101, iš dalies keičianti Direktyvą 2003/87, kad į šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistemą Bendrijoje būtų įtrauktos aviacijos veiklos rūšys, negali lemti Direktyvos 2003/87 taikymo trečiojoje valstybėje įregistruotiems ir virš šių valstybių ar atvirosios jūros skrendantiems orlaiviams. Sąjungos kompetencija turi būti įgyvendinama laikantis tarptautinės teisės, todėl Direktyva 2008/101 turi būti aiškinama ir jos taikymo sritis apibrėžta atsižvelgiant į reikšmingas tarptautinės jūrų teisės ir tarptautinės oro teisės taisykles.

Šiuo aspektu Direktyvoje 2008/101 numačius, jog ji taikoma orlaivių naudotojams dėl aplinkybės, kad šie orlaiviai skrenda iš kurios nors valstybės narės teritorijoje esančio aerodromo arba į jį, nėra pažeidžiamas teritorialumo principas arba trečiųjų valstybių, iš kurių arba į kurias vykdomi šie skrydžiai, suverenitetas oro erdvės virš jų teritorijos atžvilgiu, nes šie orlaiviai fiziškai yra vienos iš Sąjungos valstybių narių teritorijoje ir dėl to jiems taikoma neribota Sąjungos jurisdikcija. Dėl tokio Sąjungos teisės taikymo taip pat negali kilti abejonių dėl laisvės skristi virš atvirosios jūros principo, nes virš jos skrendančiam orlaiviui, kiek jis vykdo tokį perskridimą, leidimų prekybos sistema nėra taikoma. Tik jeigu tokio orlaivio naudotojas nusprendžia aptarnauti komercinį oro maršrutą į kurios nors valstybės narės teritorijoje esantį aerodromą arba iš jo, tokiam orlaivio naudotojui bus taikoma leidimų prekybos sistema, nes jo orlaivis yra šios valstybės narės teritorijoje.

negali teisėtai pretenduoti į tai, kad jos suverenitetas būtų taikomas kuriai nors atvirosios jūros daliai, ir laisvės skristi virš atvirosios jūros principą – negali kelti abejonių dėl visiško Sąjungos teisės taikymo minėtoje teritorijoje. Atsižvelgiant į tai, jog, remiantis SESV 191 straipsnio 2 dalimi, Sąjungos aplinkos politika siekiama užtikrinti aukštą apsaugos lygį, Sąjungos teisės aktų leidėjas iš principo gali nuspręsti leisti vykdyti jos teritorijoje tam tikrą komercinę veiklą, nagrinėjamu atveju – oro susisiekimą, tik su sąlyga, kad ūkio subjektai paisys Sąjungos apibrėžtų kriterijų, skirtų pasiekti jos nustatytus tikslus aplinkos apsaugos srityje, ypač jeigu šie tikslai papildo Sąjungos pasirašytą tarptautinį susitarimą, kaip antai Bendrąją konvenciją ir Kioto protokolą.

(žr. 122, 123, 125–129 punktus)

Aplinkybė, kad orlaivio naudotojas privalo atsisakyti leidimų, apskaičiuotų pagal visus tarptautinius skrydžius, kuriuos jo orlaivis įvykdė ar įvykdys, – atsižvelgiant į paprotinės tarptautinės teisės principus, kaip antai principą, pagal kurį kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu, principą, pagal kurį nė viena valstybė

8. Direktyvoje 2008/101, iš dalies keičiančioje Direktyvą 2003/87, kad į šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistemą Bendrijoje būtų įtrauktos aviacijos veiklos rūšys, numatyta, kad Direktyva 2003/87 taikoma skrydžiams į kurios nors valstybės narės teritorijoje



esantį aerodromą ir iš jo. Taigi, kadangi šis reglamentavimas valstybių narių teritorijoje reguliuoja ir Europos, ir transatlantinėje tarptautinėje oro navigacijoje dalyvaujančių orlaivių atvykimą ir išvykimą, iš Europos bendrijos bei jos valstybių narių ir Jungtinių Amerikos Valstijų susitarimo dėl oro susisiekimo („Atviro dangaus“ susitarimas) 7 straipsnio 1 dalies aiškiai išplaukia, kad toks reglamentavimas taikomas visiems kitos šio susitarimo Šalies oro susisiekimo bendrovių naudojamiems orlaiviams ir kad toks orlaivis turi laikytis šio reglamentavimo. Remiantis tuo darytina išvada, kad „Atviro dangaus“ susitarimo 7 straipsnio 1 dalyje nedraudžiama Direktyva 2003/87 sukurtą leidimų prekybos sistemą taikyti orlaivių naudotojams, kaip antai JAV įsteigtoms oro susisiekimo bendrovėms, kai jų orlaiviai vykdo skrydžius į kurios nors valstybės narės teritorijoje esantį aerodromą arba iš jo.

(žr. 134, 135 punktus)

9. Skirtingai nei mokestis, rinkliava ar privalomas mokėjimas už degalų suvartojimą, Direktyva 2003/87, nustatančia šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje, iš dalies pakeista Direktyva 2008/101, įkurta sistema, be to, kad ji nėra skirta viešosios

valdžios pajamoms užtikrinti, visiškai neleidžia remiantis ir iš anksto nustatytais apmokestinimo pagrindu ir tarifu apibrėžti sumą, kuri turi būti sumokėta už visiems kalendoriniais metais įvykdytiems skrydžiams suvartotų degalų toną.

Taigi negali būti teigiama, kad Direktyvoje 2008/101 numatytas privalomas mokėjimas viešajai valdžiai, kuris galėtų būti laikomas muito mokesčiu, rinkliava ar privalomu mokėjimu už orlaivių naudotojų turimus ar suvartojamus degalus. Aplinkybė, kad orlaivių naudotojai gali įsigyti papildomų leidimų savo faktinei emisijai padengti ne tik iš kitų naudotojų, bet ir iš viešosios valdžios institucijų, nes 15 % visų leidimų parduodama aukcione, negali paneigti šio konstatavimo.

Todėl konstatuotina, kad išplėtus Direktyvos 2003/87 taikymo sritį aviacijai Direktyva 2008/101 visiškai nepažeidžiamas įpareigojimas atleisti nuo apmokestinimo įpiltus degalus, numatytas Europos bendrijos bei jos valstybių narių ir Jungtinių Amerikos Valstijų susitarimo dėl oro susisiekimo 11 straipsnio 1 dalyje

ir 2 straipsnio c punkte, nes leidimų prekybos sistema dėl savo požymių yra rinka grindžiama priemonė ir nėra mokeskis, rinkliava ar privalomas mokėjimas už įpiltus degalus.

(žr. 143, 145–147 punktus)

10. Direktyvos 2003/87, nustatančios šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje, iš dalies pakeistos Direktyva 2008/101, 25a straipsnyje nustatytas tikslas, skirtas užtikrinti optimalią Sąjungos leidimų prekybos sistemos sąveiką su rinka grindžiamomis priemonėmis („Market-Based Measures“), kurias priims trečiosios valstybės, kad tarptautinius maršrutus aptarnaujantiems orlaiviams – ar jie būtų įregistruoti kurioje nors valstybėje narėje, ar trečiojoje valstybėje, – šios sistemos nebūtų taikomos du kartus, atitinka Europos bendrijos bei jos valstybių narių ir Jungtinių Amerikos Valstijų susitarimo dėl oro susisiekimo („Atviro dangaus“ susitarimas) 15 straipsnio 7 dalį pagrindžiantį tikslą.

„Atviro dangaus“ susitarimo 15 straipsnio 3 dalies antras sakinyss kartu su šio susitarimo 3 straipsnio 4 dalimi netrukdo susitarimo Šalims imtis priemonių,

kurios ribotų vežimų apimtį, skrydžių dažnumą ar reguliarumą arba Šalių teritorijoje įsisteigusiu oro susisiekimo bendrovių naudojamų orlaivių tipus, jeigu tokios priemonės susijusios su aplinkos apsauga. Šio susitarimo 3 straipsnio 4 dalyje aiškiai numatyta, kad nė viena iš dviejų jo Šalių negali numatyti tokių apribojimų „nebent dėl <...> aplinkos priežasčių“. Savo ruožtu minėto susitarimo 15 straipsnio 3 dalyje kartu su jo 2 straipsniu ir 3 straipsnio 4 dalimi numatyta, kad jeigu šio susitarimo Šalys imasi tokių aplinkos apsaugos priemonių, šios priemonės turi būti nediskriminuojant taikomos suinteresuotoms oro susisiekimo bendrovėms.

Kaip tai aiškiai matyti iš Direktyvos 2008/101 21 konstatuojamosios dalies, Sąjunga numatė vienodą ir nediskriminacinį leidimų prekybos sistemos taikymą visiems orlaivių naudotojams, aptarnaujantiems oro maršrutus iš kurioje nors valstybėje narėje esančio aerodromo arba į jį. Todėl Direktyva 2008/101 nėra negaliojanti „Atviro dangaus“ susitarimo 15 straipsnio 3 dalies atžvilgiu, taikomu kartu su jo 2 straipsniu ir 3 straipsnio 4 dalimi.

(žr. 151–156 punktus)