

TEISINGUMO TEISMO (didžioji kolegija) SPRENDIMAS

2011 m. gruodžio 21 d.*

Byloje C-366/10

dėl *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* (Jungtinė Karalystė) 2010 m. liepos 8 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2010 m. liepos 22 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Air Transport Association of America,

American Airlines Inc.,

Continental Airlines Inc.,

United Airlines Inc.

prieš

Secretary of State for Energy and Climate Change,

* Proceso kalba: anglų.

dalyvaujant

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,

TEISINGUMO TEISMAS (didžioji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas V. Skouris, kolegijų pirmininkai A. Tizzano, J.N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J.-C. Bonichot ir A. Prechal, teisėjai A. Rosas, R. Silva de Lapuerta, E. Levits, A. Ó Caoimh, L. Bay Larsen, C. Toader (pranešėja) ir E. Jarašiūnas,

generalinė advokatė J. Kokott,
posėdžio sekretorė M. Ferreira, vyriausioji administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2011 m. liepos 5 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- *Air Transport Association of America, American Airlines Inc., Continental Airlines Inc. ir United Airlines Inc.*, atstovaujamų QC D. Wyatt, baristerių M. Hoskins ir M. Chamberlain, įgaliotų solisitoriaus D. Das,
- *International Air Transport Association (IATA) ir National Airlines Council of Canada (NACC)*, atstovaujamų QC C. Quigley,
- *Aviation Environment Federation, WWF-UK, European Federation for Transport and Environment, Environmental Defense Fund ir Earthjustice*, atstovaujamų QC J. Turner ir baristerės L. John, įgaliotų solisitorės K. Harrison,

- Jungtinės Karalystės vyriausybės, atstovaujamos L. Seeboruth, padedamo baristerio S. Wordsworth,
- Belgijos vyriausybės, atstovaujamos T. Materne,
- Danijos vyriausybės, atstovaujamos C. Vang,
- Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos T. Henze, J. Möller ir N. Graf Vitzthum,
- Ispanijos vyriausybės, atstovaujamos M. Muñoz Pérez,
- Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos G. de Bergues, S. Menez ir M. Perrot,
- Italijos vyriausybės, atstovaujamos G. Palmieri, padedamos *avvocato dello Stato* P. Gentili,
- Nyderlandų vyriausybės, atstovaujamos C. Wissels ir J. Langer,
- Austrijos vyriausybės, atstovaujamos C. Pesendorfer,

- Lenkijos vyriausybės, atstovaujamoms M. Szpunar ir M. Nowacki bei K. Zawisza,
- Švedijos vyriausybės, atstovaujamoms A. Falk,
- Islandijos vyriausybės, atstovaujamoms I. Lind Sæmundsdóttir,
- Norvegijos vyriausybės, atstovaujamoms K. Moe Winther ir M. Emberland,
- Europos Parlamento, atstovaujamo I. Anagnostopoulou, R. Kaškina ir A. Troupiotis,
- Europos Sąjungos Tarybos, atstovaujamoms K. Michoel, E. Karlsson ir A. Westerhof Löfflerová,
- Europos Komisijos, atstovaujamoms E. White, K. Simonsson, K. Mifsud-Bonnici ir S. Boelaert,

susipažinęs su 2011 m. spalio 6 d. posėdyje pateikta generalinės advokatės išvada,

priima šį

Sprendimą

- ¹ Prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su, pirma, sąlygomis, kuriomis nagrinėjant prašymą priimti prejudicinį sprendimą gali būti remiamasi paprotinės tarptautinės teisės principais ir tarptautinių konvencijų nuostatomis vertinant 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/101/EB, iš dalies keičiančios Direktyvą 2003/87/EB, kad į šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistemą Bendrijoje būtų įtrauktos aviacijos veiklos rūšys (OL L 8, 2009, p. 3), galiojimą, ir, antra, su šios direktyvos galiojimu tarptautinių konvencijų ir paprotinės tarptautinės teisės atžvilgiu.
- ² Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *Air Transport Association of America, American Airlines Inc., Continental Airlines Inc.* bei *United Airlines Inc.* (toliau visos kartu – *ATA ir kt.*) ir *Secretary of State for Energy and Climate Change* (Energijos ir klimato kaitos valstybės sekretorius) ginčą dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės priimtų priemonių perkeltiant Direktyvą 2008/101 galiojimo.

I — Teisinis pagrindas

A — Tarptautinė teisė

1. Čikagos konvencija

- ³ 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje (JAV) pasirašyta Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija (toliau – Čikagos konvencija) yra ratifikuota visų Europos Sąjungos valstybių narių, tačiau pati Sąjunga nėra šios Konvencijos Šalis. Šia Konvencija buvo įkurta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO), kurios užduotis, remiantis aptariamą Konvencijos 44 straipsniu, – rengti tarptautinės oro navigacijos principus ir metodus bei padėti planuoti ir plėtoti tarptautinį oro transportą.
- ⁴ Čikagos konvencijos 1 straipsnyje nustatyta:

„Susitariančiosios Valstybės pripažįsta, kad kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą virš jos teritorijos esančiai oro erdvei.“

- 5 Šios Konvencijos 11 straipsnyje „Oro eismo taisyklių taikymas“ numatyta:

„Atsižvelgiant į šios Konvencijos nuostatas, Susitariančiosios Valstybės įstatymai ir kiti teisės aktai, susiję su tarptautinį oro susisiekimą vykdančių orlaivių atskridimu ar išskridimu iš jos teritorijos arba jų naudojimu ir navigacija šioje teritorijoje, taikomi visiems be išimties Susitariančiųjų Valstybių orlaiviams, neatsižvelgiant į jų nacionalinę priklausomybę, o atskrendantys, išskrendantys arba esantys šios valstybės teritorijoje orlaiviai turi jų laikytis.“

- 6 Aptariamoms Konvencijos 12 straipsnyje „Skrydžių taisyklės“ nustatyta:

„Kiekviena Susitariančioji Valstybė įsipareigoja imtis priemonių, užtikrinančių, kad kiekvienas virš jos teritorijos skrendantis arba joje manevruojantis orlaivis, taip pat kiekvienas jos nacionalinį ženklą turintis orlaivis, kad ir kur jis būtų, laikytųsi galiojančių vietos taisyklių ir reglamentų, susijusių su orlaivių skrydžiais ir manevravimu. Kiekviena Susitariančioji Valstybė įsipareigoja, kad minėtosios taisyklės kiek galima labiau atitiktų taisykles, kurios kartkartėmis nustatomos pagal šią Konvenciją. Skrydžiams virš atviros jūros galioja šioje Konvencijoje nustatytos taisyklės. Kiekviena Susitariančioji Valstybė įsipareigoja patraukti atsakomybėn visus asmenis, pažeidusius galiojančias taisykles.“

- 7 Čikagos konvencijos 15 straipsnyje „Oro uostų ir kitos panašios rinkliavos“ numatyta:

„Kiekvienas Susitariančiosios Valstybės oro uostas, skirtas bendram jos nacionalinių orlaivių naudojimui, <...> vienodom sąlygom atviras ir visų kitų Susitariančiųjų Valstybių orlaiviams. <...>

Jokios rinkliavos, kurias Susitariančioji Valstybė ima arba leidžia imti už kitos Susitariančiosios Valstybės orlaivių naudojimąsi tokiais oro uostais ir oro navigacijos priemonėmis, neturi viršyti:

<...>

- b) orlaiviams, vykdančioms reguliaryjį tarptautinį oro susisiekimą, – rinkliavų, kurias moka savi nacionaliniai orlaiviai, vykdančys analogišką tarptautinį oro susisiekimą.

Informacija apie visas tokias rinkliavas skelbiama ir perduodama [ICAO], tačiau suinteresuotos Susitariančiosios Valstybės prašymu rinkliavos, imamos už naudojimąsi oro uostais ir kitomis priemonėmis, apsvaistos Taryboje, kuri šiuo klausimu pateikia ataskaitą ir rekomenduoja jas apsvaistyti atitinkamai valstybei arba valstybėms. Nė viena Susitariančioji Valstybė neturi imti jokių maitų, mokesčių arba kitų rinkliavų vien tik už teisę bet kuriam Susitariančiosios Valstybės orlaiviui arba jame esantiems asmenims ar turtui perskristi jos teritoriją tranzitu arba įskristi ar išskristi iš jos.“

- 8 Čikagos konvencijos 17 straipsnyje numatyta, kad „orlaiviai priklauso tai valstybei, kurioje jie yra įregistruoti.“
- 9 Aptariamoms Konvencijos 24 straipsnio a punktas suformuluotas taip:

„Orlaiviai, įskrendantys, išskrendantys arba skrendantys per kitos Susitariančiosios Valstybės teritoriją, pagal tos valstybės maitinės taisyklės laikinai įleidžiami be maitų mokesčių. Susitariančiosios Valstybės orlaivyje, atskridusiame į kitos Susitariančiosios

Valstybės teritoriją, esantys degalai, tepalai, atsarginės dalys, nuolatinė įranga ir orlaivio atsargos, liekantys jame išskrendant iš šios valstybės teritorijos, atleidžiami nuo muitų mokesčių, patikrinimo rinkliavų ar panašių nacionalinių arba vietos mokesčių ir rinkliavų. <...>“

2. Kioto protokolas

- 10 1992 m. gegužės 9 d. Niujorke buvo priimta Jungtinių Tautų bendroji klimato kaitos konvencija (toliau – Bendroji konvencija), kuria galiausiai siekiama, kad šiltnamio efektą sukeliančių dujų koncentracijos atmosferoje stabilizuotųsi ir būtų tokio lygio, kuriam esant pavojingas antropogeninis poveikis nesutrikdytų klimato sistemos. 1997 m. gruodžio 11 d. Bendrosios konvencijos Šalys priėmė Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos Kioto protokolą (toliau – Kioto protokolas), kuris įsigaliojo 2005 m. vasario 16 dieną. Sąjunga yra šių dviejų dokumentų Šalis.
- 11 Šiuo protokolu siekiama, kad bendras šešių išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų, tarp kurių yra anglies dioksidas (toliau – CO₂), kiekis, palyginti su 1990 m., nuo 2008 m. iki 2012 m. būtų sumažintas bent 5 %. Į Bendrosios konvencijos I priedą įrašytos Šalys įsipareigojo kiekviena atskirai ar visos drauge siekti, kad jų išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis nevirsytų joms Kioto protokolu numatyto kiekio procentais. Sąjunga ir jos valstybės narės pagal Kioto protokolą bendrai įsipareigojo bendrą išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, palyginti su 1990 m., per minėtą įsipareigojimų laikotarpį sumažinti 8 %.

12 Kioto protokolo 2 straipsnio 2 dalyje nustatyta:

„Į I priedą įrašytos Šalys, veikdamos atitinkamai per [ICAO] ir Tarptautinę jūrų organizaciją, siekia riboti ir mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų, kurioms Monrealio protokolas netaikomas, išmetimus iš orlaivių ir jūrų laivų degalų talpyklų.“

3. Europos bendrijos ir Jungtinių Amerikos Valstijų susitarimas dėl oro susisiekimo

13 2007 m. balandžio 25 ir 30 d. Europos bendrija bei jos valstybės narės ir Jungtinės Amerikos Valstijos sudarė susitarimą dėl oro susisiekimo, be kita ko, skirtą sudaryti sąlygas tarptautinio oro susisiekimo galimybių plėtrai, atverti rinkas ir suteikti didžiausią naudą vartotojams, oro susisiekimo bendrovėms, darbo jėgai ir bendruomenėms abiejose Atlanto pusėse. Šiuo klausimu Europos Sąjungos Taryba ir Taryboje posėdžiavusių Europos Sąjungos valstybių narių vyriausybių atstovai 2007 m. balandžio 25 d. priėmė Sprendimą 2007/339/EB dėl šio susitarimo pasirašymo ir laikino taikymo (OL L 134, p. 1).

14 Vėliau Taryba ir Taryboje posėdžiavusių Europos Sąjungos valstybių narių vyriausybių atstovai priėmė 2010 m. birželio 24 d. Sprendimą 2010/465/ES dėl protokolo, kuriuo iš dalies keičiamas Europos bendrijos bei jos valstybių narių ir Jungtinių Amerikos

Valstijų oro susisiekimo susitarimas, pasirašymo ir laikino taikymo (OL L 223, p. 1).
Pirma–šešta šio sprendimo konstatuojamosios dalys suformuluotos taip:

- „1. Į <...> oro susisiekimo susitarimą <...> įtrauktas abiejų Šalių įsipareigojimas pradėti antrojo etapo derybas.
 2. 2009 m. gruodžio 1 d. įsigaliojus Lisabonos sutarčiai, Europos Sąjunga pakeitė Europos bendriją ir perėmė jos teises bei pareigas.
 3. Pagal [Susitarimo dėl oro susisiekimo] 21 straipsnį Komisija Sąjungos ir valstybių narių vardu derėjosi dėl protokolo, kuriuo iš dalies keičiamas [šis susitarimas] (toliau – Protokolas).
 4. Protokolas buvo parafuotas 2010 m. kovo 25 d.
 5. Protokolas visiškai atitinka Sąjungos teisės aktus, visų pirma ES prekybos apyvar-tiniais taršos leidimais sistemą [toliau – leidimų prekybos sistema].
 6. Protokolas, dėl kurio Komisija derėjosi, turėtų būti Sąjungos ir valstybių narių pa-sirašytas ir laikinai taikomas tiek, kiek leidžiama pagal vidaus teisę, atsižvelgiant į tai, kad jis gali būti sudarytas vėliau.“
- ¹⁵ Pagal Sprendimo 2010/465 1 straipsnio 3 dalį „iki Protokolo įsigaliojimo Sąjunga ir valstybės narės Protokolą laikinai taiko tiek, kiek leidžiama pagal vidaus teisę, nuo pasirašymo dienos“.

16 Remiantis Susitarimo dėl oro susisieikimo, iš dalies pakeisto Protokolu, (toliau – „Atvi-ro dangaus“ susitarimas) 1 straipsnio 9 punktu, pagal šį susitarimą ir, jeigu nenusta-tyta kitaip, sąvoka „teritorija“ reiškia „Jungtinių Valstijų atveju – šalies suverenitetui arba jurisdikcijai priklausančios sausumos teritorijos (žemyninė teritorija ir salos), vidaus vandenys ir teritoriniai vandenys, o Europos bendrijos ir jos valstybių narių atveju – sausumos teritorijos (žemyninė teritorija ir salos), vidaus vandenys ir terito-riniai vandenys – kuriems taikoma Europos bendrijos steigimo sutartis, toje Sutartyje ar ją pakeisiančiame dokumente nustatytais sąlygomis“.

17 „Atviro dangaus“ susitarimo 2 straipsnyje „Teisingos ir lygios galimybės“ nustatyta:

„Kiekviena Šalis sudaro teisingas ir lygias galimybes abiejų Šalių oro susisieikimo ben-drovėms konkuruoti teikiant šiuo Susitarimu reglamentuojamo tarptautinio oro su-sisieikimo paslaugas.“

18 Aptariamo susitarimo 3 straipsnio 2, 4 ir 5 dalyse numatyta:

„2. Bet kuri oro susisieikimo bendrovė gali bet kuriuo maršrutu arba visais maršrutais savo nuožiūra:

a) vykdyti skrydžius bet kuria viena ar abiem kryptimis;

b) naudodama vieną orlaivį, jungti įvairių skrydžių numerius;

- c) aptarnauti punktus už Šalių teritorijų, tarpinius punktus ir punktus Šalių teritorijose bet kuria kombinacija ir bet kuria seka;
- d) praleisti tūpimus bet kuriame punkte ar punktuose;
- e) perkelti keleivius ir krovinius iš bet kurio savo orlaivio į bet kurią kitą savo orlaivį bet kuriame punkte;
- f) aptarnauti punktus už savo teritorijoje esančių punktų keičiant orlaivį ar skrydžio numerį ar jų nekeičiant ir skelbti bei reklamuoti tokius skrydžius kaip tiesioginius;
- g) daryti trumpus nutūpimus bet kuriuose punktuose bet kurios Šalies teritorijoje ar už jos ribų;
- h) vežti tranzitu keleivius ar krovinius per kitos Šalies teritoriją;

ir

- i) jungti tuo pačiu orlaiviu vežamus keleivius ir krovinius, nepaisant vežamų keleivių ir krovinių kilmės vietos;

be krypties ar geografijos apribojimų ir neprarandant teisės vežti keleivius ar krovinius, kuriuos kitais atžvilgiais galima vežti pagal šį Susitarimą.

<...>

4. Kiekviena Šalis leidžia kiekvienai oro susisiekimo bendrovei nustatyti savo siūlomo tarptautinio oro susisiekimo dažnumą ir talpą, pagrįstą komerciniais tikslais rinkoje. Pagal šią teisę nė viena Šalis vienašališkai neapriboja kitos Šalies oro susisiekimo bendrovių vežimų apimtį, skrydžių dažnumo ar reguliarumo, naudojamų orlaivių tipo ar tipų, taip pat nė viena Šalis nereikalauja kitos Šalies oro susisiekimo bendrovių pateikti užsakomųjų skrydžių tvarkaraščius arba programas ar oro susisiekimo bendrovių veiklos planus, nebent prireikus dėl muitinės, techninių, naudojimo ar aplinkos (atitinkančių 15 straipsnį) priežasčių laikantis vienodų sąlygų, atitinkančių [Čikagos] konvencijos 15 straipsnį.

5. Oro susisiekimo bendrovė gali vykdyti tarptautinį oro susisiekimą be jokio naudojamų orlaivių tipo ar skaičiaus keitimo bet kuriame punkte apribojimo <...>“

19 Šio susitarimo 7 straipsnio „Įstatymų taikymas“ 1 dalyje numatyta:

„Šalies įstatymai ir kiti teisės aktai dėl tarptautinėje oro navigacijoje dalyvaujančio orlaivio atvykimo į jos teritoriją ir išvykimo iš jos arba dėl tokio orlaivio eksploatavimo ir navigacijos jam būnant Šalies teritorijoje, yra taikomi kitos Šalies oro susisiekimo bendrovės naudojamam orlaiviui; tokiam orlaiviui atvykstant į pirmosios Šalies teritoriją, iš jos išvykstant arba esant joje, laikomasi šių įstatymų ir teisės aktų.“

20 „Atviro dangaus“ susitarimo 10 straipsnyje, be kita ko, numatyta, kad kiekvienos Šalies oro susisiekimo bendrovės turi teisę steigti kitos Šalies teritorijoje biurus oro susisiekimo ir susijusios veiklos reklamai ir pardavimui. Jos taip pat turi teisę bet kokia laisvai konvertuojama valiuta parduoti oro susisiekimo paslaugas kitos Šalies teritorijoje tiesiogiai ir (arba) savo nuožiūra per savo pardavimo agentus ar kitus oro susisiekimo bendrovės paskirtus tarpininkus. Be to, pagal šį straipsnį kiekvienos Šalies oro susisiekimo bendrovės gali Šalies teritorijoje vietos išlaidas, įskaitant degalų pirkimą,

apmokėti vietos valiuta. Jos taip pat gali sudaryti bendros rinkodaros susitarimus, pavyzdžiui, vietų bloko ar bendro kodo naudojimo susitarimus, ir tam tikromis sąlygomis frančizės ar prekinio pavadinimo naudojimo susitarimus ir susitarimus dėl orlaivio su įgula suteikimo tarptautinio oro susisiekimo paslaugoms teikti.

- 21 „Atviro dangaus“ susitarimo 11 straipsnyje, skirtame muitams ir kitiems privalomiems mokėjimams, nustatyta:

„1. Vienos Šalies oro susisiekimo bendrovių tarptautinio oro susisiekimo orlaiviai, jų nuolatinė įranga, antžeminė įranga, degalai, tepalai, suvartojamos techninės atsargos, atsarginės dalys (įskaitant variklius), orlaivių atsargos (įskaitant maistą, nealkoholinius ir alkoholinius gėrimus, rūkalus ir kitus gaminius, skirtus keleiviams parduoti ar vartoti ribotais kiekiais skrydžio metu, ir ne tik juos) ir kiti daiktai, skirti ar naudojami tik tarptautinį oro susisiekimą vykdančių orlaivių eksploatavimui ir aptarnavimui, atvykstant į kitos Šalies teritoriją, abipusiškai atleidžiami nuo visų importo apribojimų, turto ir kapitalo mokesčių, muto, akcizo ir panašių rinkliavų ir privalomų mokėjimų, kurie yra: a) nustatomi nacionalinės valdžios institucijų; ir b) negrindžiami suteiktų paslaugų kaštais, jeigu tokia įranga ir atsargos lieka orlaivyje.

2. Šio straipsnio 1 dalyje nurodyti mokesčiai, rinkliavos, muitai ir kiti privalomi mokėjimai, išskyrus suteiktų paslaugų kaštais [išlaidomis] grindžiamus privalomus mokėjimus, taip pat abipusiškai netaikomi:

<...>

- c) degalams, tepalams ir suvartojamoms techninėms atsargoms, įvežtoms į vienos Šalies teritoriją ar joje parūpintoms ir skirtoms kitos Šalies oro susisiekimo bendrovės tarptautiniam oro susisiekimui naudojamiems orlaiviams, net jei šios atsargos naudojamos daliai kelionės virš Šalies, kurioje jos paimtos į orlaivius, teritorijos;

<...>“

22 „Atviro dangaus“ susitarimo 15 straipsnis „Aplinka“ suformuluotas taip:

„1. Šalys pripažįsta, kad formuojant ir įgyvendinant tarptautinės aviacijos politiką svarbu atsižvelgti į aplinkos apsaugą, rengiant tokią politiką kruopščiai įvertinti aplinkos apsaugos priemonių sąnaudas ir naudą, taip pat prireikus bendrai imtis veiksmingų sprendimų pasaulio mastu. Todėl Šalys ketina bendradarbiauti siekdamas ekonomiškai pagrįstu būdu apriboti arba sumažinti tarptautinės aviacijos poveikį aplinkai.

2. Šalis, regiono, nacionaliniu ar vietos lygmeniu svarstydamą siūlomas aplinkos apsaugos priemones, turėtų įvertinti galimą neigiamą jų poveikį galimybei naudotis šiame Susitarime numatytomis teisėmis ir, jei tokios priemonės patvirtinamos, turėtų imtis atitinkamų veiksmų tokiam neigiamam poveikiui sumažinti. Vienai Šaliai pareikalavus, kita Šalis pateikia tokio vertinimo aprašymą ir nurodo, kokių veiksmų imtasi neigiamam poveikiui sumažinti.

3. Nustačius aplinkos apsaugos priemones, laikomasi [ICAO] priimtų aviacijos aplinkos apsaugos standartų, pateiktų [Čikagos] konvencijos prieduose, nebent

susitariama kitaip [apie skirtumus buvo pranešta]. Aplinkos apsaugos priemonės, kurios turi poveikį šiame Susitarime aptariamoms oro susisiekimo paslaugoms, Šalys taiko remdamosi šio Susitarimo 2 straipsniu ir 3 straipsnio 4 dalimi.

4. Šalys dar kartą patvirtina valstybių narių ir Jungtinių Valstijų įsipareigojimą taikyti tolygaus požiūrio principą.

<...>

6. Šalys remia ir skatina informacijos mainus ir reguliarių ekspertų dialogą (visų pirma naudojantis esamais ryšio kanalais), siekdamas užtikrinti, kad laikantis taikytinų įstatymų ir kitų teisės aktų būtų didinamas bendradarbiavimas tokiose srityse kaip tarptautinės aviacijos poveikis aplinkai ir poveikio mažinimo sprendimai, įskaitant:

<...>

e) pasikeitimą nuomonėmis dėl problemų ir galimybių tarptautiniuose forumuose aviacijos poveikio aplinkai klausimais, įskaitant, prireikus, pozicijų derinimą.

7. Šalių prašymu Jungtinis komitetas, kuriam padeda ekspertai, parengia rekomendacijas, kaip spręsti galimo Šalių įgyvendinamų aviacijos išmetamiems teršalams taikomų rinkos priemonių dalinio sutapimo klausimus ir kaip tas priemonės suderinti, kad jos nebūtų dubliuojamos, kad nesusidarytų dvigubų sąnaudų ir kad būtų kiek įmanoma sumažinta oro susisiekimo bendrovių administracinė našta. Kiekviena

Šalis tokias rekomendacijas įgyvendina pagal savo patvirtinimo arba ratifikavimo tvarką.

8. Jei viena Šalis mano, kad dėl aviacijos aplinkos apsaugos, įskaitant pasiūlytas naujas priemones, kyla sunkumų taikyti arba įgyvendinti šį Susitarimą, ji gali paprašyti sušaukti Jungtinio komiteto posėdį, kaip numatyta 18 straipsnyje, kad būtų galima apsvastyti problemą ir rasti tinkamus atsakymus į pagrįstą susirūpinimą keliančius klausimus.“

- ²³ Pagal „Atviro dangaus“ susitarimo 19 straipsnio 1 dalį bet kurie dėl šio Susitarimo taikymo arba aiškinimo kylantys ginčai – tam tikromis sąlygomis ir jeigu jie neišsprendžiami Jungtinio komiteto posėdyje, – gali būti perduoti spręsti asmeniui arba organui Šalių susitarimu. Jei Šalys dėl to nesusitaria, bet kuriai iš Šalių paprašius, ginčas yra perduodamas arbitražui laikantis tame pačiame straipsnyje nurodytos tvarkos.

B — *Sąjungos teisės aktai*

- ²⁴ Taryba yra priėmusi, pirma, 1993 m. gruodžio 15 d. Sprendimą 94/69/EB dėl Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos sudarymo (OL L 33, 1994, p. 11; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 11 sk., 19 t., p. 167) ir, antra, 2002 m. balandžio 25 d. Sprendimą 2002/358/EB dėl Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos Kioto protokolo patvirtinimo Europos bendrijos vardu ir bendro jame numatytų įsipareigojimų vykdymo (OL L 130, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 11 sk., 42 t., p. 24). Pagal pastarojo sprendimo 2 straipsnio pirmą pastraipą Sąjunga ir jos valstybės narės bendrai vykdo jį pagal Kioto protokolą priimtus įsipareigojimus.

²⁵ Manydama, kad šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos prekyba kartu su kitomis priemonėmis sudaro didelę Bendrijos kovos su klimato kaita strategijos dalį, Europos Bendrijų Komisija 2000 m. kovo 8 d. išleido žaliąją knygą dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos prekybos Europos Sąjungoje sistemos sukūrimo (COM(2000)87, galutinis).

1. Direktyva 2003/87/EB

²⁶ Remiantis EB 175 straipsnio 1 dalimi buvo priimta 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB (OL L 275, p. 32; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk., 7 t., p. 631).

²⁷ Pagal šios direktyvos 5 konstatuojamąją dalį, kuriant efektyvią šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų (toliau – leidimų) Europos rinką ir darant kuo mažesnę įtaką ekonomikos plėtrai bei užimtumui, ja siekiama padėti veiksmingiau vykdyti Europos bendrijos ir jos valstybių narių įsipareigojimus pagal Kioto protokolą – mažinti antropogeninės kilmės šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisiją, laikantis Sprendimo 2002/358.

²⁸ Pagal šios direktyvos 23 konstatuojamąją dalį prekyba emisijos leidimais „turėtų sudaryti Bendrijos ir valstybių narių lygmeniu įgyvendintos išsamios ir nuoseklios politikos visumos ir priemonių [politikos ir priemonių visumos] dalį“. Kaip patikslinama jos 25 konstatuojamosios dalies pirmame sakinyje, „politika ir priemonės valstybės narės ir Bendrijos lygmeniu turėtų būti įgyvendinamos visuose Europos Sąjungos ekonomikos, o ne tik pramonės ir energetikos sektoriuose, siekiant, kad iš esmės būtų sumažintos šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos“.

29 Direktyvos 2003/87 1 straipsnyje šios direktyvos dalykas apibrėžtas taip:

„Ši direktyva nustato <...> leidimų sistemą Bendrijoje <...>, siekiant, kad būtų skatinamas taupus ir ekonomiškai efektyvus išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos mažinimas.“

30 Pagal Direktyvos 2003/87 2 straipsnio 1 dalį ši direktyva taikoma emisijoms, atsirandančioms dėl I priede nurodytų veiklos rūšių, ir šešerioms II priede išvardytoms šiltnamio efektą sukeliančioms dujoms, tarp kurių yra CO₂.

2. Direktyva 2008/101

31 Direktyvos 2003/87 30 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad, remdamasi šios direktyvos taikymo patirtimi, Komisija iki 2006 m. birželio 30 d. parengia prireikus pasiūlymais papildytą šios direktyvos taikymo ataskaitą, kurioje nurodo, „kaip ir ar turėtų būti iš dalies keičiamas I priedas, kad į jį būtų įtraukiami kiti atitinkami sektoriai, *inter alia*, chemijos, aliuminio ir transporto sektorių II priede išvardytos veiklos ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos, siekiant, jog būtų toliau didinamas ekonominis sistemos veiksmingumas“.

32 Šiuo klausimu Sąjungos teisės aktų leidėjas priėmė Direktyvą 2008/101, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87, įtraukiant į leidimų prekybos sistemą aviaciją.

33 Direktyvos 2008/101 8–11, 14, 17 ir 21 konstatuojamosios dalys suformuluotos taip:

- „8) [Bendrosios konvencijos] Kioto protokolu <...> išsivysčiusios šalys įpareigojamos pasitelkiant [ICAO] siekti riboti ar mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų, kurioms netaikomas Monrealio protokolas [dėl ozono sluoksnį ardančių medžiagų], išmetimą iš orlaivių.
- 9) Nors Bendrija nėra <...> Čikagos konvencijos Susitariančioji Šalis, visos valstybės narės yra šios Konvencijos Susitariančiosios Šalys bei ICAO narės. Valstybės narės bendradarbiaudamos su kitomis valstybėmis ICAO toliau remia priemonių, įskaitant rinkos dėsniais grindžiamas priemones, skirtų spręsti aviacijos poveikio klimato kaitai klausimą, kūrimą. 2004 m. vykusiam šeštajame ICAO aviacijos aplinkos apsaugos komiteto posėdyje buvo susitarta, kad specialiai aviacijai skirta prekybos taršos leidimais sistema, kuri būtų nustatyta naujame teisės akte ir kurią remtų ICAO, atrodo pakankamai nepatraukli ir nereikėtų siekti ją įgyvendinti. Todėl 2004 m. rugsėjo mėn. įvykusios 35-osios ICAO asamblėjos Rezoliucijoje Nr. A35-5 nesiūloma priimti naujo teisės akto, tačiau pritariama atvirai prekybai taršos leidimais ir galimybei valstybėms tarptautinės aviacijos išmetamuosius teršalus įtraukti į savo prekybos taršos leidimais sistemas. 2007 m. rugsėjo mėn. surengtos 36-osios ICAO asamblėjos Rezoliucijos Nr. A36-22 L priede Susitariančiosios Šalys raginamos netaikyti prekybos taršos leidimais sistemos kitų Susitariančiųjų Šalių orlaivių naudotojams, išskyrus atvejus, kai remiamasi šių šalių abipusiais susitarimais. Primindamos, kad Čikagos konvencijoje aiškiai pripažįstama kiekvienos Susitariančiosios Šalies teisė remiantis nediskriminavimo principu taikyti savo teisės aktus ir taisykles oro srityje visų valstybių orlaiviams, Europos bendrijos valstybės narės ir penkiolika kitų Europos valstybių pareiškė išlygą dėl šios rezoliucijos ir pasiliko teisę pagal Čikagos konvenciją nustatyti ir nediskriminuojant taikyti rinkos dėsniais grindžiamas priemones visų

valstybių visiems orlaivių naudotojams, teikiantiems paslaugas į jų teritoriją, iš jos ar joje.

10) Europos Parlamento ir Tarybos sprendimu Nr. 1600/2002/EB <...> nustatytoje Šeštojoje Bendrijos aplinkosaugos veiksmų programoje numatyta, kad Bendrija turi nustatyti ir įgyvendinti konkrečius veiksmus siekiant mažinti aviacijos sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, jei ICAO iki 2002 m. nesutarė dėl tokių priemonių. 2002 m. spalio mėn., 2003 m. gruodžio mėn. ir 2004 m. spalio mėn. išvadose Taryba pakartotinai paragino Komisiją pasiūlyti veiksmus, kurių tikslas – mažinti tarptautinio oro susisiekimo poveikį klimato kaitai.

11) Siekiant užtikrinti reikšmingą būtiną teršalų išmetimo mažinimą, politikos kryptys ir priemonės turėtų būti įgyvendinamos valstybių narių ir Bendrijos lygmeniu visuose Bendrijos ekonomikos sektoriuose. Jei aviacijos sektoriaus poveikis klimato kaitai ir toliau didės tokiais pat tempais, šis sektorius gerokai pakenks teršalų išmetimo mažinimo tikslui, kuris, kovojant su klimato kaita, įgyvendinamas kituose sektoriuose.

<...>

14) Šia direktyva daromų Direktyvos 2003/87/EB pakeitimų tikslas – mažinti aviacijai priskirtiną poveikį klimato kaitai įtraukiant aviacijos išmetamuosius teršalus į Bendrijos sistemą.

<...>

- 17) Bendrija ir jos valstybės narės turėtų toliau siekti susitarimo dėl pasaulinio mas-to priemonių, skirtų aviacijos išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiui mažinti. Bendrijos sistema gali būti pavyzdys, pagal kurį prekybos taršos leidimais sistema būtų naudojama visame pasaulyje. Bendrija ir jos valstybės narės šios direktyvos įgyvendinimo metu turėtų palaikyti nuolatinį ryšį su trečiosiomis šalimis ir skatinti trečiąsias šalis imtis lygiaverčių priemonių. Jeigu trečioji šalis patvirtina skrydžių į Bendriją poveikio klimatui mažinimo priemonės, kurių poveikis aplinkai yra mažiausiai toks pat, kaip šios direktyvos, Komisija, pasikonsultavusi su ta šalimi, turėtų apsvarstyti turimas galimybes užtikrinti optimalią Bendrijos sistemos ir trečiosios šalies taikomų priemonių sąveiką. Trečiosiose šalyse kuriamos išmetamųjų teršalų prekybos sistemos pradeda užtikrinti optimalią sąveiką su Bendrijos sistema aviacijos srityje. Dvišaliai susitarimai, susiejantys Bendrijos sistemą su kitomis prekybos sistemomis, kurie formuoja bendrą sistemą arba atsižvelgia į lygiavertės priemonės, siekiant išvengti dvigubo reguliavimo, galėtų tapti žingsniu į priekį link pasaulinio susitarimo. Kai sudaromi tokie dvišaliai susitarimai, Komisija gali iš dalies pakeisti į Bendrijos sistemą įtrauktas aviacijos veiklos rūšis, įskaitant atitinkamą bendro orlaivių naudotojams išduotų leidimų skaičiaus patikslinimą.

<...>

- 21) Reikėtų visapusiškai suderinti visiems sistemoje dalyvaujantiems orlaivių naudotojams nemokamai išduotų leidimų skaičių siekiant užtikrinti vienodas veiklos sąlygas orlaivių naudotojams, atsižvelgiant į tai, kad kiekvieno orlaivio naudotojo skrydžius, vykdomus iš ES ir jos viduje, reguliuos viena valstybė narė, ir į nediskriminuojančias dvišalių susitarimų dėl oro susisiekimo paslaugų su trečiosiomis šalimis nuostatas.“

- 34 Remiantis Direktyvos 2008/101 1 straipsnio 4 punktu, Direktyva 2003/87 papildoma II skyriumi, kuris suformuluotas taip:

„II skyrius

Aviacija

3a straipsnis

Taikymo sritis

Šio skyriaus nuostatos taikomos leidimų, susijusių su I priede išvardytų rūšių aviacijos veikla, paskirstymui ir išdavimui.

<...>

3c straipsnis

Bendras aviacijai skirtų leidimų skaičius

1. Nuo 2012 m. sausio 1 d. iki 2012 m. gruodžio 31 d. bendras orlaivių naudotojams paskirstytinų leidimų skaičius lygus 97 % ankstesnio laikotarpio aviacijos emisijų kiekio.

2. 11 straipsnio 2 dalyje nurodytu laikotarpiu, kuris prasideda 2013 m. sausio 1 d. ir jei atliekant 30 straipsnio 4 dalyje numatytą peržiūrą nepadaroma pakeitimų kiekvieno vėlesniu laikotarpiu, bendras orlaivių naudotojams paskirstytinų leidimų skaičius lygus 95 % ankstesnio laikotarpio aviacijos emisijų kiekio, padauginto iš laikotarpio metų skaičiaus.

<...>

3d straipsnis

Aviacijai skirtų leidimų paskirstymas aukcione

1. 3c straipsnio 1 dalyje nurodytu laikotarpiu aukcione parduodama 15 % leidimų.
2. Nuo 2013 m. sausio 1 d. 15 % leidimų parduodama aukcione. Ši procentinė dalis gali būti padidinta atsižvelgiant į bendros šios direktyvos peržiūros rezultatus.
3. Priimamas reglamentas, kuriame pateikiamos išsamios nuostatos dėl valstybių narių aukcione parduotinų leidimų, kurių neprivaloma išduoti nemokamai pagal šio straipsnio 1 ir 2 dalis arba 3f straipsnio 8 dalį. Leidimų skaičius, kurį kiekviena valstybė narė turės parduoti aukcione kiekvienu laikotarpiu, yra proporcingas šiai valstybei narėi tenkančiai bendrai visoms valstybėms narėms ataskaitiniais metais priskirtų aviacijos emisijų daliai <...>

<...>

4. Valstybės narės nustato, kaip bus naudojamos leidimų pardavimo aukcione gautos pajamos. Šios pajamos turėtų būti naudojamos klimato kaitos problemoms ES ir trečiojoiose šalyse spręsti, *inter alia*, išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimui, prisitaikymui prie klimato kaitos poveikio ES ir trečiojoiose šalyse, ypač besivystančiose šalyse, mokslinių tyrimų ir pokyčių finansavimui siekiant sušvelninti šį poveikį ir prisitaikyti, ypač aeronautikos ir oro transporto srityse, išmetamų dujų kiekio naudojant nedidelį teršalų kiekį išmetantį transportą sumažinimui ir Bendrijos sistemos administravimo išlaidų padengimui. Aukcione gautos įplaukos taip pat turėtų būti naudojamos įnašams į Pasaulinį energijos vartojimo efektyvumo ir atsinaujinančiųjų energijos išteklių fondą padengti bei priemonėms, kurios padėtų užkirsti kelią miškų kirtimui, finansuoti.

<...>

3e straipsnis

Leidimų paskirstymas ir išdavimas orlaivių naudotojams

1. Kiekvienu 3c straipsnyje nurodytu laikotarpiu kiekvienas orlaivio naudotojas gali kreiptis dėl nemokamai skiriamų leidimų. Paraišką galima pateikti perduodant administruojančios valstybės narės kompetentingai institucijai patikrintus I priede nurodytų rūšių aviacijos veiklos, kurią vykdė tas orlaivio naudotojas, tonkilometrų duomenis už stebėsenos metus. <...>

<...>“

- 35 Direktyvos 2008/101 1 straipsnio 10 punkto b papunktyje numatytas Direktyvos 2003/87 12 straipsnio papildymas 2a dalimi, kuri suformuluota taip:

„Administruojančios valstybės narės užtikrina, kad kiekvienas orlaivio naudotojas iki kiekvienų metų balandžio 30 d. atsisakytų leidimų, kurių skaičius atitinka bendrą ankstesnių kalendorinių metų emisijų vykdant I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą, kurią vykdant jis buvo orlaivio naudotojas, kiekį, patikrintą pagal 15 straipsnio nuostatas. Valstybės narės užtikrina, kad leidimai, kurių atsisakoma pagal šios dalies nuostatas, vėliau būtų panaikinti.“

- 36 Pagal Direktyvos 2008/101 1 straipsnio 14 punkto b papunktį Direktyvos 2003/87 16 straipsnio 2 ir 3 dalys pakeičiamos taip:

„2. Valstybės narės užtikrina, kad būtų paskelbti operatorių ir orlaivių naudotojų, kurie pažeidė reikalavimus pagal šią direktyvą atsisakyti pakankamo skaičiaus leidimų, pavadinimai.

3. Valstybės narės užtikrina, kad kiekvienas operatorius ar orlaivio naudotojas, kuris iki kiekvienų metų balandžio 30 d. neatsisako pakankamo skaičiaus leidimų, kurie atitiktų jo per ankstesnius metus šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisiją, būtų laikomas turinčiu mokėti baudą už perteklinę šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisiją. Nustatoma, kad bauda už perteklinę šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisiją – 100 [eurų] už kiekvieną anglies dioksido [tonos] ekvivalentą, už kurį operatorius ar orlaivio naudotojas neatsisakė leidimų. Sumokėjęs baudą už perteklinę šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisiją, operatorius ar orlaivio naudotojas neatleidžiamas nuo įsipareigojimo atsisakyti leidimų skaičiaus, atitinkančio tą perteklinę šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisiją, kuri susidarytų, jeigu būtų atsisakoma kitų kalendorinių metų leidimų.“

- 37 Be to, Direktyvos 2008/101 1 straipsnio 14 punkto c papunktyje numatyta, kad Direktyvos 2003/87 16 straipsnis papildomas 5 dalimi, kuri išdėstoma taip:

„Jei orlaivio naudotojas nevykdo šios direktyvos reikalavimų ir jei kitomis vykdymo užtikrinimo priemonėmis nepavyksta užtikrinti, kad jų būtų laikomasi, jį administruojanti valstybė narė gali prašyti Komisijos priimti sprendimą dėl draudimo vykdyti veiklą nustatymo atitinkamam orlaivio naudotojui.“

- 38 Remiantis Direktyvos 2008/101 1 straipsnio 18 punktu, Direktyva 2003/87 papildoma 25a straipsniu „Trečiųjų šalių priemonės siekiant mažinti aviacijos poveikį klimato kaitai“, kuriame nustatyta:

„1. Jei trečioji šalis patvirtina priemones, kurių tikslas – mažinti iš tos šalies kylančių ir Bendrijoje nutūpiančių orlaivių poveikį klimato kaitai, Komisija, pasikonsultavusi su ta trečiąja šalimi ir valstybėmis narėmis komitete, nurodytame 23 straipsnio 1 dalyje, apsvaisto esamas galimybes užtikrinti optimalią Bendrijos sistemos ir tos šalies taikomų priemonių sąveiką.

Prereikus Komisija gali priimti pakeitimus, kad skrydžiai iš atitinkamos trečiosios šalies būtų išbraukti iš I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklos, arba numatyti kiti I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklos pakeitimai, kurie reikalingi susitarimo pagal ketvirtą pastraipą tikslais. Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios

direktyvos nuostatas, tvirtinamos pagal 23 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai gali siūlyti bet kokius kitus šios direktyvos pakeitimus.

Prireikus pagal Sutarties 300 straipsnio 1 dalį Komisija taip pat gali teikti rekomendacijas Tarybai pradėti derybas siekiant sudaryti susitarimą su atitinkama trečiąja šalimi.

2. Bendrija ir jos valstybės narės toliau siekia susitarimo dėl pasaulinio masto priemonių, skirtų aviacijos išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiui mažinti. Atsižvelgdama į bet kurį tokį susitarimą Komisija svarsto, ar šios direktyvos pakeitimų nuostatos, taikomos orlaivių naudotojams, yra būtinos.“

- ³⁹ Pagal Direktyvos 2008/101 priedą Direktyvos 2003/87 I priedas pavadinamas „Veiklos, kuriai taikoma ši direktyva, rūšys“, o įvado prieš šiame priede esančią lentelę 2 dalis papildoma tokia pastraipa:

„Nuo 2012 m. sausio 1 d. šiai veiklai priskiriami visi skrydžiai į valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, aerodromą ir iš jo.“

- ⁴⁰ Direktyvos 2008/101 priede taip pat numatytas Direktyvos 2003/87 IV priedo dalinis pakeitimas – pridodama B dalis „Vykdant aviacijos veiklą išmetamų emisijų stebėseną ir ataskaitų teikimas“, kurioje nustatyta:

„Anglies dioksido emisijų stebėseną

Emisijos stebimos atliekant apskaičiavimą. Emisijų kiekis apskaičiuojamas pagal šią formulę:

Degalų suvartojimas $\times$ emisijos išmetimo koeficientas

Į degalų suvartojimo rodiklį įskaičiuojami pagalbinės jėgainės suvartoti degalai. Kai įmanoma, naudojamas tikrasis degalų suvartojimas per kiekvieną skrydį, kuris apskaičiuojamas pagal šią formulę:

Degalų kiekis orlaivio bakuose, užbaigus degalų atsargų papildymą skrydžiui – degalų kiekis orlaivio bakuose, užbaigus degalų atsargų papildymą paskesniam skrydžiui + tam paskesniam skrydžiui įpiltų degalų kiekis [iš degalų kiekio, esančio orlaivio bakuose užbaigus pildyti skrydžio degalų atsargas atimamas degalų kiekis, esantis orlaivio bakuose užbaigus pildyti paskesnio skrydžio degalų atsargas, ir pridedamas tam paskesniam skrydžiui įpiltų degalų kiekis].

<...>

Atskirai atliekamas kiekvieno skrydžio ir kiekvieno degalų rūšies kiekio apskaičiavimas.

Emisijų ataskaitų teikimas

Pagal 14 straipsnio 3 dalį teikiamoje ataskaitoje kiekvienas orlaivio naudotojas pateikia šią informaciją:

A. Orlaivio naudotojo identifikavimo duomenis, įskaitant:

- orlaivio naudotojo pavadinimą,
- administruojančią valstybę narę,

<...>

B. Apie kiekvienos rūšies degalų, apskaičiuojant juos atitinkantį emisijų kiekį:

- degalų suvartojimą,
- emisijos išmetimo koeficientą,
- visų ataskaitoje apžvelgiamu laikotarpiu orlaivio naudotojo vykdytų skrydžių, kurie atitinka I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą, išmetamų emisijų kiekių sumą,

- bendrą emisijų kiekį iš:
 - visų ataskaitoje apžvelgiamu laikotarpiu orlaivio naudotojo vykdytų skrydžių, kurie atitinka I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą, ir kurių išvykimo vieta – aerodromas valstybės narės teritorijoje, o atvykimo vieta – aerodromas tos pačios valstybės narės teritorijoje,
 - visų kitų ataskaitoje apžvelgiamu laikotarpiu orlaivio naudotojo vykdytų skrydžių, kurie atitinka I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą,
- bendrą emisijų kiekį visiems ataskaitoje apžvelgiamu laikotarpiu orlaivio naudotojo vykdytiems skrydžiams, kurie atitinka I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą ir kurių:
 - išvykimo vieta – bet kuri valstybė narė, ir
 - išvykimo vieta – trečioji šalis, o atvykimo vieta – bet kuri valstybė narė,
- nenumatytus veiksnius.

Tonkilometrių duomenų stebėsena įgyvendinant 3e ir 3f straipsnių nuostatas

Teikiant aviacijos leidimų paraišką pagal 3e straipsnio 1 dalį arba 3f straipsnio 2 dalį, aviacijos veiklos apimtis apskaičiuojama tonkilometrais pagal šią formulę:

tonkilometrai = atstumas × naudingoji apkrova

kur:

atstumas – ortodrominis atstumas tarp išvykimo ir atvykimo aerodromų, pridėjus papildomą nekintantį 95 km dėmenį; ir

naudingoji apkrova – bendra skraidinamų krovinių, pašto ir keleivių masė.

<...>“

C — *Nacionalinė teisė*

⁴¹ Jungtinėje Karalystėje Direktyva 2008/101 buvo perkelta priėmus 2009 m. Nutarimą dėl aviacijos šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistemos (*Aviation Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme Regulations 2009*, SI 2009, Nr. 2301) ir kitus teisės aktus, kuriuos buvo numatyta priimti 2010 m.

II — Pagrindinės bylos aplinkybės ir prejudiciniai klausimai

- 42 Remiantis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo pateiktais duomenimis, pelno nesiekiantis subjektas *The Air Transport Association of America* yra pagrindinė JAV reguliariojo oro susisiekimo prekybos ir paslaugų asociacija. Oro susisiekimo bendrovės *American Airlines Inc.*, *Continental Airlines Inc.* ir *United Airlines Inc.* aptarnauja oro maršrutus JAV, Europoje ir likusiame pasaulyje. Kaip administruojančią valstybę narę pagal Direktyvos 2003/87, iš dalies pakeistos Direktyva 2008/101, jos pasirinko Jungtinę Karalystę.
- 43 2009 m. gruodžio 16 d. *ATA ir kt.* pateikė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikiamam teismui ieškinį su prašymu panaikinti Jungtinės Karalystės priemones perkeliant Direktyvą 2008/101, kurios patenka į *Secretary of State for Energy and Climate Change* kompetenciją. Grįsdamos savo ieškinį, jos remiasi šios direktyvos neteisėtumu atsižvelgiant į tarptautines konvencijas ir paprotinę tarptautinę teisę.
- 44 2010 m. gegužės 28 d. prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, pirma, leido *International Air Transport Association (IATA)* ir *National Airlines Council of Canada* įstoti į bylą palaikyti *ATA ir kt.* reikalavimus ir, antra, penkioms aplinkos apsaugos organizacijoms, t. y. *Aviation Environment Federation*, *WWF-UK*, *European Federation for Transport and Environment*, *Environmental Defense Fund* ir *Earthjustice*, – įstoti į bylą *Secretary of State for Energy and Climate Change* pusėje.
- 45 Būtent tokiomis aplinkybėmis *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui tokius prejudicinius klausimus:

„1. Ar šioje byloje galima remtis kuriomis nors iš toliau nurodytų tarptautinės teisės normų arba jomis visomis, siekiant ginčyti Direktyvos 2003/87/EB, iš dalies pakeistos Direktyva 2008/101/EB, kad į [Sąjungos] šiltnamio efektą sukeliančių dujų

emisijos leidimų prekybos sistemą būtų įtrauktos aviacijos veiklos rūšys <...>, galiojimą:

- a) paprotinės tarptautinės teisės principu, pagal kurį kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu;
- b) paprotinės tarptautinės teisės principu, pagal kurį nė viena valstybė negali teisėtai pretenduoti į tai, kad jos suverenitetas būtų taikomas kuriai nors atvirosios jūros daliai;
- c) laisvės skristi virš atvirosios jūros principu kaip paprotinės tarptautinės teisės principu;
- d) paprotinės tarptautinės teisės principu (kurio nepripažįsta atsakovas), kad virš atvirosios jūros skrendantiems orlaiviams taikoma išimtinė jų registracijos šalies jurisdikcija, išskyrus tarptautinėje sutartyje aiškiai numatytus atvejus;
- e) Čikagos konvencija (visų pirma jos 1, 11, 12, 15 ir 24 straipsniais);
- f) „Atviro dangaus“ susitarimu (visų pirma jo 7 straipsniu, 11 straipsnio 2 dalies c punktu ir 15 straipsnio 3 dalimi);
- g) Kioto protokolu (visų pirma jo 2 straipsnio 2 dalimi)?

Jeigu į pirmąjį klausimą gali būti atsakyta teigiamai:

2. Ar Direktyva [2008/101] negalioja, jeigu ir kiek pagal ją Bendrijos emisijos leidimų prekybos sistema taikoma skrydžių dalims (apskritai arba trečiosiose šalyse registruotų orlaivių) ne ES valstybių narių oro erdvėje, nes ja pažeidžiamas vienas ar daugiau [pirmajame klausime] minėtų paprotinės tarptautinės teisės principų?
3. Ar Direktyva [2008/101] negalioja, jeigu ir kiek pagal ją Bendrijos emisijos leidimų prekybos sistema taikoma skrydžių dalims (apskritai arba trečiosiose šalyse registruotų orlaivių) ne ES valstybių narių oro erdvėje:
 - a) nes ja pažeidžiami Čikagos konvencijos 1, 11 ir (arba) 12 straipsniai;
 - b) nes ja pažeidžiamas „Atviro dangaus“ susitarimo 7 straipsnis?
4. Ar Direktyva [2008/101] negalioja, kiek pagal ją Bendrijos emisijos leidimų prekybos sistema taikoma aviacijos veiklai:
 - a) nes ja pažeidžiama Kioto protokolo 2 straipsnio 2 dalis ir „Atviro dangaus“ susitarimo 15 straipsnio 3 dalis;

- b) nes ja pažeidžiamas Čikagos konvencijos 15 straipsnis atskirai arba kartu su „Atviro dangaus“ susitarimo 3 straipsnio 4 dalimi ir 15 straipsnio 3 dalimi;
- c) nes ja pažeidžiamas Čikagos konvencijos 24 straipsnis atskirai arba kartu su „Atviro dangaus“ susitarimo 11 straipsnio 2 dalies c punktu?“

III — Dėl prejudicinių klausimų

A — Dėl pirmojo klausimo

⁴⁶ Savo pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės nori sužinoti, ar jo paminėtais tarptautinės teisės principais ir nuostatomis šioje prejudicinėje procedūroje gali būti remiamasi vertinant Direktyvos 2008/101, kiek ja į Direktyvoje 2003/87 numatytą leidimų prekybos sistemą įtraukiama aviacija, galiojimą.

⁴⁷ Pirmiausia reikėtų priminti, kad pagal nusistovėjusią teismų praktiką nacionaliniai teismai neturi teisės pripažinti Bendrijos institucijų aktų negaliojančiais. SESV 267 straipsniu Teisingumo Teismui suteikta kompetencija iš esmės siekiama užtikrinti, kad nacionaliniai teismai vienodai taikytų Bendrijos teisę. Šis vienodumo reikalavimas juo labiau privalomas tuomet, kai nagrinėjamas Sąjungos teisės akto galiojimas. Skirtumai tarp valstybių narių teismų dėl Sąjungos teisės aktų galiojimo gali daryti

žalą pačiam Sąjungos teisinės sistemos vieningumui ir pažeisti pagrindinį teisinio saugumo reikalavimą (2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *IATA ir ELFAA*, C-344/04, Rink. p. I-403, 27 punktą ir jame nurodyta teismų praktika).

- 48 Todėl Teisingumo Teismas yra vienintelis kompetentingas pripažinti Sąjungos aktą, kaip antai Direktyvą 2008/101, negaliojančiu (žr. 1987 m. spalio 22 d. Sprendimo *Foto-Frost*, 314/85, Rink. 1987 p. 4199, 17 punktą; 1991 m. vasario 21 d. Sprendimo *Zuckerfabrik Süderdithmarschen ir Zuckerfabrik Soest*, C-143/88 ir C-92/89, Rink. p. I-415, 17 punktą; 2000 m. kovo 21 d. Sprendimo *Greenpeace France ir kt.*, C-6/99, Rink. p. I-1651, 54 punktą; minėto Sprendimo *IATA ir ELFAA* 27 punktą ir 2010 m. birželio 22 d. Sprendimo *Melki ir Abdeli*, C-188/10 ir C-189/10, Rink. p. I-5667, 54 punktą).

1. Dėl nurodytų tarptautinių sutarčių

- 49 Visų pirma pasakytina, kad pagal tarptautinės teisės principus Sąjungos institucijos, kompetingos derėtis ir sudaryti tarptautinį susitarimą, gali susitarti su trečiosios 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 kurį kitą aiškinimo klausimą, susijusį su susitarimo taikymu Sąjungoje (žr. 1982 m. spalio 26 d. Sprendimo *Kupferberg*, 104/81, Rink. p. 3641, 17 punktą ir 1999 m. lapkričio 23 d. Sprendimo *Portugalija prieš Tarybą*, C-149/96, Rink. p. I-8395, 34 punktą).
- 50 Taip pat primintina, kad pagal SESV 216 straipsnio 2 dalį, jeigu Sąjunga sudaro tarptautinius susitarimus, tokie susitarimai privalomi Sąjungos institucijoms ir todėl turi viršenybę Sąjungos aktų atžvilgiu (šiuo klausimu žr. 1996 m. rugsėjo 10 d. Sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-61/94, Rink. p. I-3989, 52 punktą; 2006 m. sausio 12 d.

Sprendimo *Algemene Scheeps Agentuur Dordrecht*, C-311/04, Rink. p. I-609, 25 punktą; 2008 m. birželio 3 d. Sprendimo *Intertanko ir kt.*, C-308/06, Rink. p. I-4057, 42 punktą ir 2008 m. rugsėjo 3 d. Sprendimo *Kadi et Al Barakaat International Foundation prieš Tarybą ir Komisiją*, C-402/05 P ir C-415/05 P, Rink. p. I-6351, 307 punktą).

- 51 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, kaip jo pirmajame klausime klausia prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, ar šio teismo nagrinėjamoje byloje įvykdomos tam tikros sąlygos, siekiant nustatyti, ar remiantis SESV 267 straipsniu atitinkamo Sąjungos teisės akto galiojimas gali būti vertinamas nurodytų tarptautinės teisės normų atžvilgiu (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *Intertanko ir kt.* 43 punktą).
- 52 Pirmiausia Sąjungai šios normos turi būti privalomos (žr. 1972 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *International Fruit Company ir kt.*, 21/72-24/72, Rink. p. 1219, 7 punktą ir minėto Sprendimo *Intertanko ir kt.* 44 punktą).
- 53 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 (žr. 2008 m. rugsėjo 9 d. Sprendimo *FIAMM ir kt. prieš Tarybą ir Komisiją*, C-120/06 P ir C-121/06 P, Rink. p. I-6513, 110 punktą).
- 54 Galiausiai, jeigu aptariamos 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 (žr. minėtų sprendimų *IATA ir ELFAA* 39 punktą bei *Intertanko ir kt.* 45 punktą).

- 55 Ši sąlyga įvykdoma, jeigu nurodytoje nuostatoje yra įtvirtintas aiškus ir tikslus įpareigojimas, kurio vykdymas arba veikimas nepriklauso nuo vėlesnio akto priėmimo (žr. 1987 m. rugsėjo 30 d. Sprendimo *Demirel*, 12/86, Rink. p. 3719, 14 punktą; 2004 m. liepos 15 d. Sprendimo *Pêcheurs de l'étang de Berre*, C-213/03, Rink. p. I-7357, 39 punktą ir 2011 m. kovo 8 d. Sprendimo *Lesoochranárske zoskupenie*, C-240/09, Rink. p. I-1225, 44 punktą ir jame nurodytą teismų praktiką).
- 56 Todėl, kalbant apie prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo minėtas sutartis, reikia patikrinti, ar šio sprendimo 52–54 punktuose primintos sąlygos iš tikrųjų įvykdytos.

a) Dėl Čikagos konvencijos

- 57 Kaip išplaukia iš Čikagos konvencijos preambulės trečios pastraipos, joje susitarta dėl „tam tikrų principų ir priemonių, kad civilinė aviacija galėtų plėtotis saugiai ir tvarkingai, o tarptautinio oro susisiekimo paslaugos būtų teikiamos lygių galimybių pagrindu bei racionaliai ir ekonomiškai“.
- 58 Šios Konvencijos taikymo sritis labai plati, nes ji, be kita ko, reglamentuoja tarptautiniais reguliariaisiais reisais neskraidančių orlaivių teises, įskaitant klausimus, susijusius su skrydžiais virš Susitariančiųjų Valstybių teritorijos, su oro kabotažo principais, su sąlygomis, kuriomis orlaivis, galintis skristi be piloto, gali nepilotuojamas skristi virš kurios nors Susitariančiosios Valstybės teritorijos, su Susitariančiųjų Valstybių skrydžių draudimo zonų dėl karinių ar visuomenės saugumo priežasčių nustatymu, su orlaivių tupimu oro uoste, kuriame yra muitinė, su oro eismo taisyklių taikymu,

su skrydžių taisyklėmis, su oro uostų ir kitomis panašiomis rinkliavomis, su orlaivių nacionaline priklausomybe ir su oro susisiekimo gerinimo priemonėmis, kaip antai formalumų supaprastinimas, muitinės ir imigracijos procedūros, oro navigacijos įrengimai ir standartinės sistemos.

- ⁵⁹ Čikagos konvencijoje taip pat nustatytos su orlaiviais susijusios sąlygos, be kita ko, dėl orlaivyje laikytinų dokumentų, dėl orlaivių radijo įrangos, dėl tinkamumo skraidyti pažymėjimų, dėl pažymėjimų ir licencijų pripažinimo arba dėl krovinių ribojimo. Be to, šioje Konvencijoje numatyta, kad ICAO nustato rekomenduojamus tarptautinius standartus ir praktiką.
- ⁶⁰ Kaip pasakyta šio sprendimo 3 punkte, Sąjunga nėra šios Konvencijos Šalis, tačiau visos valstybės narės savo ruožtu yra jos Susitariančiosios Valstybės.
- ⁶¹ Šiuo aspektu, 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, reikia atkreipti dėmesį į tai, kad 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 (šiuo klausimu žr. 1980 m. spalio 14 d. Sprendimo *Burgoa*, 812/79, Rink. p. 2787, 8 ir 9 punktus).
- ⁶² Todėl pagrindinėje byloje šios tarptautinės Konvencijos nuostatos yra privalomos Sąjungai, tik jeigu pagal ES ir SESV Sąjunga perėmė įgaliojimus, kuriuos šio sprendimo 57–59 punktuose aprašytoje šios Konvencijos taikymo srityje anksčiau vykdė Sąjungos valstybės narės (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *International Fruit*

Company ir kt. 18 punktą; 1994 m. liepos 14 d. Sprendimo *Peralta*, C-379/92, Rink. p. I-3453, 16 punktą ir 2009 m. spalio 22 d. Sprendimo *Bogiatzi*, C-301/08, Rink. p. I-10185, 25 punktą).

- 63 Kad Konvencija galėtų būti privaloma Sąjungai, dar reikia, kad Sąjunga priimtų ir kad jai būtų perleisti visi įgaliojimai, kuriuos anksčiau vykdė valstybės narės ir kurios patenka į atitinkamą konvenciją (šiuo klausimu žr. minėtų sprendimų *Intertanko ir kt.* 49 punktą ir *Bogiatzi* 33 punktą). Todėl aplinkybės, kad vieno ar kelių Sąjungos teisės aktų tikslas ar poveikis yra tam tikrų nuostatų, esančių tarptautiniame susitarime, kurio pati Sąjunga nėra patvirtinusi, perkėlimas į Sąjungos teisę, nepakanka, kad Teisingumo Teismas turėtų tikrinti šio akto ar aktų teisėtumą tokio susitarimo atžvilgiu (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *Intertanko ir kt.* 50 punktą).
- 64 Kaip savo rašytinėse pastabose iš esmės pažymėjo Švedijos vyriausybė, tiek EB 80 straipsnio 2 dalyje, tiek SESV 100 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad Sąjunga turi galimybę priimti atitinkamas nuostatas oro susisieikimo srityje.
- 65 Šiuo klausimu pasakytina, kad tam tikri į Čikagos konvenciją patenkantys aspektai yra reglamentuojami Sąjungos lygmeniu, be kita ko, EB 80 straipsnio 2 dalies pagrindu. Oro susisieikimo klausimu, kaip Teisingumo Teismas jau turėjo progą pažymėti 2011 m. sausio 25 d. Sprendimo *Neukirchinger* (C-382/08, Rink. p. I-139) 23 punkte, tai padaryta, pavyzdžiui, 2002 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančiu Europos aviacijos saugos agentūrą (OL L 240, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 7 t., p. 30) ir 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje (OL L 373, p. 4; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 348), iš dalies pakeistu 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir tarybos reglamentu (EB) Nr. 1900/2006 (OL L 377, p. 176).

- ⁶⁶ Sąjungos teisės aktų leidėjas taip pat yra priėmęs 2006 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2006/93/EB dėl lėktuvų, kuriems taikomi Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos antrosios redakcijos (1988 m.) 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriaus reikalavimai, naudojimo reglamentavimo (OL L 374, p. 1).
- ⁶⁷ Be to, dėl įpiltų degalų apmokestinimo Taryba yra priėmusi 2003 m. spalio 27 d. Direktyvą 2003/96/EB, pakeičiančią Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą (OL L 283, p. 51; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 9 sk., 1 t., p. 405), kurios 14 straipsnio 1 dalies b punkte numatytas energetikos produktų, tiekiamų naudoti kaip orlaivių degalai, jei tai nėra privatių pramoginiai skrydžiai, atleidimas nuo mokesčio, ir, kaip tai išplaunia iš šios direktyvos 23 konstatuojamosios dalies, tai daroma, kad Sąjunga paisytų kai kurių tarptautinių įsipareigojimų, įskaitant susijusius su civilinei aviacijai skirtų energetikos produktų atleidimais nuo mokesčių, kuriais oro bendrovės naudojasi remiantis Čikagos konvencija ir Sąjungos ir (arba) valstybių narių tarptautinėmis dvišalėmis oro susisiekimo su tam tikromis trečiosiomis valstybėmis sutartimis (žr. 2011 m. gruodžio 1 d. Sprendimo *Systeme Helmholtz*, C-79/10, Rink. p. I-12511, 24 ir 25 punktus).
- ⁶⁸ Dar reikia pažymėti, kad Tarybai priėmus 2011 m. kovo 31 d. Sprendimą 2011/530/ES dėl Europos Sąjungos ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos bendradarbiavimo memorandumo, kuriuo grindžiamas glaudesnis bendradarbiavimas, pasirašymo Sąjungos vardu ir laikino taikymo (OL L 232, p. 1) Sąjunga siekė sukurti bendradarbiavimo pagrindą, kiek tai susiję su saugumo kontrole ir patikrinimais, atsižvelgiant į Čikagos konvencijos 17 priede įtvirtintas normas.
- ⁶⁹ Vis dėlto, nors Sąjunga iš tiesų yra įgijusi tam tikrą išimtinę kompetenciją susitarti su trečiosiomis valstybėmis dėl įsipareigojimų, patenkančių į Sąjungos reglamentavimo tarptautinio jūrų ir oro transporto klausimais taikymo sritį, ir dėl to – į Čikagos konvencijos taikymo sritį (šiuo klausimu žr. 2002 m. lapkričio 5 d. Sprendimo *Komisija*

prieš Vokietiją, C-476/98, Rink. p. I-9855, 124 punktą), tai vis tiek nereiškia, kad ji turi išimtinę kompetenciją visoje tarptautinės civilinės aviacijos srityje, kurią apima ši Konvencija.

- 70 Kaip pabrėžia Prancūzijos ir Švedijos vyriausybės, valstybės narės išlaikė į šios Konvencijos sritį patenkančius įgaliojimus, kaip antai susijusius su skrydžių teisių suteikimu, oro uosto rinkliavų arba skrydžių draudimo zonų savo teritorijoje nustatymu.
- 71 Todėl darytina išvada, kad atsižvelgiant į tai, jog šiuo metu Sąjunga vykdo ne visus įgaliojimus, kuriuos Čikagos konvencijos taikymo srityje prieš tai turėjo valstybės narės, ši Konvencija jai nėra privaloma.
- 72 Iš to išplaukia, kad nagrinėjant šį prašymą priimti prejudicinį sprendimą Teisingumo Teismas neturi vertinti Direktyvos 2008/101 galiojimo tiesiogiai Čikagos konvencijos atžvilgiu.

b) Dėl Kioto protokolo

- 73 Kaip matyti iš sprendimų 94/69 ir 2002/358, Sąjunga patvirtino Kioto protokolą. Todėl šio susitarimo nuostatos nuo jo įsigaliojimo dienos yra sudėtinė Sąjungos teisės sistemos dalis (žr. 1974 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Haegeman*, 181/73, Rink. p. 449, 5 punktą).

- 74 Taigi, siekiant nustatyti, ar Teisingumo Teismas gali vertinti Direktyvos 2008/101 galiojimą šio Protokolo atžvilgiu, reikia nustatyti, ar protokolo pobūdis ir struktūra neprieštarauja tokiam nagrinėjimui, be to, ar jo nuostatos, ir visų pirma jo 2 straipsnio 2 dalis, jų turinio požiūriu yra besąlyginės ir pakankamai tikslios, kad galėtų suteikti Sąjungos teisės subjektams teisę remtis juo teismuose Sąjungos teisės aktų, kaip antai šios direktyvos, teisėtumui užginčyti.
- 75 Šiuo klausimu pasakytina, kad, sudarydamos Kioto protokolą, jo Šalys siekė nustatyti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos sumažinimo tikslus ir įsipareigojo imtis reikiamų priemonių šiems tikslams įgyvendinti. Kiek tai susiję su kai kuriomis šio Protokolo Šalimis, pereinančiomis į rinkos ekonomiką, šiuo protokolu joms suteikiamas tam tikras lankstumas jų įsipareigojimams įgyvendinti. Be to, pirma, šiuo Protokolui tam tikroms Šalims leidžiama kolektyviai įvykdyti įsipareigojimus dėl emisijos sumažinimo. Antra, šiuo Bendrąja konvencija sukurtai Šalių konferencijai pavesta patvirtinti tinkamus ir veiksmingus mechanizmus ir procedūras, pagal kuriuos nustatomi ir sprendžiami atvejai, kai nesilaikoma šio Protokolo nuostatų.
- 76 Taigi pažymėtina, kad 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.
- 77 Konkrečiai kalbant, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo paminėtoje Kioto protokolo 2 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad jo Šalys siekia riboti ir mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimus iš orlaivių degalų talpyklų, veikdamos per ICAO. Taigi ši nuostata, kiek tai susiję su jos turiniu, bet kuriuo atveju negali būti laikoma besąlyginio ir pakankamai tikslaus pobūdžio, kad galėtų suteikti

teisės subjektams teisę remtis ja teismuose, kai siekiama ginčyti Direktyvos 2008/101 teisėtumą.

- ⁷⁸ Todėl šioje prejudicinėje procedūroje Kioto protokolu negali būti remiamasi, siekiant įvertinti Direktyvos 2008/101 galiojimą.

c) Dėl „Atviro dangaus“ susitarimo

- ⁷⁹ Sąjungos vardu „Atviro dangaus“ susitarimas buvo patvirtintas Sprendimais Nr. 2007/339 ir Nr. 2010/465. Todėl šio susitarimo nuostatos nuo jo įsigaliojimo dienos yra sudėtinė Sąjungos teisės sistemos dalis (žr. minėto Sprendimo *Haegeman* 5 punktą.
- ⁸⁰ Taigi pirmiausia kyla klausimas, ar „Atviro dangaus“ susitarimo pobūdis ir struktūra leidžia nagrinėti Direktyvos 2008/101 galiojimą šio susitarimo atžvilgiu.
- ⁸¹ Šiuo klausimu pažymėtina, kad šiuo susitarimu, kaip matyti iš trečios ir ketvirtos jo preambulės pastraipų, siekiama, kad oro susisiekimo bendrovės keleiviams ir krovinių siuntėjams atvirose rinkose galėtų pasiūlyti konkurencingas kainas ir paslaugas. Šis susitarimas taip pat skirtas tam, kad visiems oro susisiekimo sektoriams, įskaitant oro susisiekimo bendrovių darbuotojus, būtų naudingas toks susitarimas dėl liberalizacijos. Taip susitarimo Šalys paskelbė savo norą sukurti pasaulinės reikšmės precedentą, kuriuo būtų skatinama pasinaudoti liberalizavimo teikiamais privalumais šiame svarbiame ekonomikos sektoriuje.

- 82 Kaip savo išvados 91 punkte pažymėjo generalinė advokatė, „Atviro dangaus“ susitarime konkrečiai kalbama apie jo Šalių teritorijoje įsteigtas oro bendroves. Ypač charakteringi šiuo klausimu yra susitarimo 3 straipsnio 2 ir 5 dalys bei 10 straipsnis, t. y. nuostatos, kuriomis siekiama tiesiogiai suteikti šioms bendrovėms teises, o kitos šio susitarimo nuostatos skirtos nustatyti joms įpareigojimus.
- 83 Kalbant apie aplinkybę, kad „Atviro dangaus“ susitarimo 19 straipsnyje Šalys susitarė, jog bet kuriems dėl susitarimo taikymo arba aiškinimo kylantiems ginčams gali būti taikoma procedūra, kuri gali užsibaigti jų perdavimu arbitražo teismui, reikia priminti, jog aplinkybės, kad Susitariančios 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 (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *Kupferberg* 20 punktą).
- 84 Kadangi „Atviro dangaus“ susitarimu buvo įtvirtintos tam tikros taisyklės, skirtos tiesiogiai ir nedelsiant taikyti oro susisiekimui 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, galima daryti išvadą, jog Teisingumo Teismas gali vertinti tam tikro Sąjungos teisės akto, kaip antai Direktyva 2008/101, galiojimą atsižvelgdamas į šio susitarimo nuostatas.
- 85 Todėl reikia išnagrinėti, ar prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo paminėtos šio susitarimo nuostatos yra besąlyginės ir pakankamai tikslios pagal savo turinį, kad Teisingumo Teismas galėtų nagrinėti Direktyvos 2008/101 galiojimo klausimą šių konkrečių nuostatų atžvilgiu.

i) Dėl „Atviro dangaus“ susitarimo 7 straipsnio

- ⁸⁶ Kaip savo išvados 103 punkte pažymėjo generalinė advokatė, „Atviro dangaus“ susitarimo 7 straipsnyje „Įstatymų taikymas“ numatytas tikslus ir besąlyginis įpareigojimas, taikomas šio susitarimo Šalių oro susisiektimo bendrovių naudojamiems orlaiviams. Pagal šį straipsnį, jeigu šie tarptautinėje oro navigacijoje dalyvaujantys orlaiviai įskrenda į vienos iš Susitariančiųjų Šalių teritoriją, joje būna ar iš jos išskrenda, jiems taikomi ir jie privalo laikytis šios Šalies įstatymų ir kitų teisės aktų, nesvarbu, ar tai nuostatos, reglamentuojančios orlaivių atvykimą į jos teritoriją ir išskridimą iš jos, ar nuostatos, reglamentuojančios tokių orlaivių eksploataciją ir navigaciją.
- ⁸⁷ Todėl šioje prejudicinėje procedūroje oro susisiektimo bendrovės gali remtis šiuo 7 straipsniu, siekdamos, kad būtų įvertintas Direktyvos 2008/101 galiojimas.

ii) Dėl „Atviro dangaus“ susitarimo 11 straipsnio

- ⁸⁸ Tokiomis aplinkybėmis, kaip nagrinėjamosios pagrindinėje byloje, atrodo, kad iš „Atviro dangaus“ susitarimo 11 straipsnio 1 ir 2 dalyse išvardytų prekių savaime reikšmingi vien degalai, be to, nekyla klausimas dėl šios prekės platinimo, kaip tai suprantama pagal šio straipsnio 7 dalį.
- ⁸⁹ Šiuo aspektu „Atviro dangaus“ susitarimo 11 straipsnio 1 dalyje ir 2 dalies c punkte numatyta, kad abipusiškumo pagrindu, be kita ko, nuo muitų, panašių rinkliavų ir kitų privalomų mokėjimų atleidžiami degalai, įvežti į Sąjungos teritoriją ar joje

parūpinti ir skirti JAV įsteigtos oro susisiekimo bendrovės tarptautiniam oro susisiekimui naudojamiems orlaiviams, net jei šios atsargos naudojamos daliai kelionės virš Sąjungos teritorijos.

- 90 Kiek tai susiję su tarptautiniams skrydžiams įpiltais degalais, pažymėtina, kad Sąjunga yra aiškiai numačiusi oro navigacijai skirtų energetinių produktų atleidimą nuo mokesčio, ir tai, be kita ko, buvo padaryta siekiant įvykdyti esamus tarptautinius įsipareigojimus, kylančius iš Čikagos konvencijos ir tenkančius jai pagal tarptautines dvišales sutartis dėl oro susisiekimo paslaugų, kurias ji yra sudariusi su tam tikromis trečiosiomis valstybėmis ir kurios šiuo aspektu yra tokio paties pobūdžio kaip ir „Atviro dangaus“ susitarimas (žr. minėto Sprendimo *Systeme Helmholtz* 24 ir 25 punktus).
- 91 Be to, kaip žinoma, kiek tai susiję su tarptautiniais komerciniais skrydžiais, šis atleidimas nuo mokesčių galiojo jau iki buvo priimta Direktyva 2003/96 (dėl šio aspekto žr. minėto Sprendimo *Systeme Helmholtz* 23 punktą), ir „Atviro dangaus“ susitarimo 11 straipsnio 1 dalyje bei 2 dalies c punkte numačiusios įpiltų degalų atleidimą nuo mokesčių šio susitarimo Šalys – tiek Sąjunga, tiek jos valstybės narės ir JAV, – kalbant apie įpiltus degalus, tik perėmė iš tarptautinių konvencijų ir, konkrečiai kalbant, iš Čikagos konvencijos išplaukiantį įpareigojimą.
- 92 Galiausiai nei pastabas pateikusios valstybės narės, nei Sąjungos institucijos visiškai neteigė, kad „Atviro dangaus“ susitarimo srityje Sąjungos prekybos partneris neatleidžia nuo mokesčių kurioje nors valstybėje narėje įsteigta oro susisiekimo bendrovei priklausančiame orlaivyje esančių degalų.
- 93 Tai reiškia, kad, kalbant konkrečiai apie degalus, „Atviro dangaus“ susitarimo 11 straipsnio 1 dalyje ir 2 dalies c punkte esanti abipusiškumo sąlyga, visų pirma tokiomis aplinkybėmis, kaip nagrinėjamosios šioje byloje, kai Susitariančiosios Šalys abipusiškai įvykdė aptariamą įpareigojimą, nesudaro kliūties tam, kad šioje nuostatoje

numatyta atleidimo nuo mokesčių, panašių rinkliavų ir kitų privalomų mokėjimų pareiga, kiek tai susiję su įpildais degalais, būtų galima pasiremti, siekiant įvertinti Direktyvos 2008/101 galiojimą.

- ⁹⁴ Atsižvelgiant į tai, kas pasakyta, reikia pripažinti, kad „Atviro dangaus“ susitarimo 11 straipsnio 1 dalimi ir 2 dalies c punktu, kiek tai susiję su pareiga atleisti nuo mokesčių, panašių rinkliavų ir kitų privalomų mokėjimų, išskyrus suteiktų paslaugų sąnaudomis grindžiamas rinkliavas, degalus, įpildus į orlaivius, teikiančius tarptautines oro susisiekimo tarp Sąjungos ir JAV paslaugas, šioje prejudicinėje procedūroje gali būti remiamasi, siekiant įvertinti Direktyvos 2008/101 galiojimą šių nuostatų atžvilgiu.

iii) Dėl „Atviro dangaus“ susitarimo 15 straipsnio 3 dalies kartu su šio susitarimo 2 straipsniu ir 3 straipsnio 4 dalimi

- ⁹⁵ Kalbant apie „Atviro dangaus“ susitarimo 15 straipsnio 3 dalies pirmą sakinį, pasakytina, kad juo Susitariančiosios Šalys įpareigojamos paisyti Čikagos konvencijos prielaidose esančių aplinkos apsaugos standartų, nebent apie skirtumus būtų pranešta. Šis aspektas yra ne Sąjungos pareigos laikytis šių standartų lemiamas veiksnys, o sudaro galimybę nukrypti nuo šios pareigos.

- ⁹⁶ Šis sakinytis yra besąlyginis ir pakankamai tikslus, kad Teisingumo Teismas galėtų nagrinėti Direktyvos 2008/101 galiojimo klausimą tokios nuostatos atžvilgiu (iš Konvencijos išplaukiančių aplinkos apsaugos standartų laikymosi klausimu žr. minėto Sprendimo *Pêcheurs de l'étang de Berre* 47 punktą).

- 97 Kiek tai susiję su to paties straipsnio 3 dalies antru sakiniu, jame numatyta, kad aplinkos apsaugos priemonės, kurios turi poveikį „Atviro dangaus“ susitarime aptariamoms oro susisiekimo paslaugoms, turi būti taikomos laikantis šio susitarimo 2 straipsnio ir 3 straipsnio 4 dalies.
- 98 Taigi, nors taikydama aplinkos apsaugos priemonės Sąjunga gali priimti tam tikras priemones, kuriomis vienašališkai apribojami vežimų apimtis arba skrydžių dažnumas ir reguliarumas, kaip tai suprantama pagal „Atviro dangaus“ susitarimo 3 straipsnio 4 dalį, šias priemones ji vis dėlto turi taikyti vienodomis sąlygomis, atitinkančiomis Čikagos konvencijos 15 straipsnį, kuriame iš esmės numatyta, kad oro uosto rinkliavos, taikomos ar galinčios būti taikomos orlaiviams, vykdančioms reguliaryjį tarptautinį oro susisiekimą, neturi viršyti rinkliavų, kurias moka nacionaliniai orlaiviai, vykdančys analogišką tarptautinį oro susisiekimą.
- 99 Tai reiškia, kad, atsižvelgiant į „Atviro dangaus“ susitarimo 2 straipsnį, kuriame numatyta, jog kiekviena Šalis sudaro teisingas ir lygias galimybes abiejų Šalių oro susisiekimo bendrovėms konkuruoti teikiant tarptautinio oro susisiekimo paslaugas, šio susitarimo 15 straipsnio 3 dalis kartu su 2 straipsniu ir 3 straipsnio 4 dalimi aiškinama taip, kad jeigu Sąjunga priima aplinkos apsaugos priemones oro uosto rinkliavų forma, kurios apriboja transatlantinių oro susisiekimo paslaugų apimtį arba skrydžių dažnumą ir reguliarumą, tokios rinkliavos, taikomos JAV įsteigtiems oro susisiekimo bendrovėms, neturi viršyti rinkliavų, kurios taikomos Sąjungos oro susisiekimo bendrovėms, ir tai darant šioms dviem oro susisiekimo bendrovių kategorijoms galimo jų apmokestinimo tokiomis rinkliavomis požiūriu Sąjunga turi sudaryti galimybę sąžiningai konkuruoti vienodomis sąlygomis.
- 100 Taigi „Atviro dangaus“ susitarimo 15 straipsnio 3 dalyje kartu su jo 2 straipsniu ir 3 straipsnio 4 dalimi įtvirtinta besąlyginė ir pakankamai tiksli pareiga, kuria gali būti remiamasi, siekiant įvertinti Direktyvos 2008/101 galiojimą šios nuostatos atžvilgiu.

2. Dėl paprotinės tarptautinės teisės

¹⁰¹ Reikia priminti, kad, 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 institucijoms (šiuo klausimu žr. 1992 m. lapkričio 24 d. Sprendimo *Poulsen ir Diva Navigation*, C-286/90, Rink. p. I-6019, 9 ir 10 punktus bei 1998 m. birželio 16 d. Sprendimo *Racke*, C-162/96, Rink. p. I-3655, 45 ir 46 punktus).

¹⁰² Taigi pirmiausia reikia išnagrinėti, ar principai, į kuriuos padarė nuorodą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, yra pripažinti paprotinės tarptautinės teisės dalimi. Jeigu tai būtų patvirtinta, tuomet reikėtų nustatyti, ar ir kiek šiais principais gali remtis teisės subjektai, kai nori užginčyti Sąjungos akto, kaip antai Direktyvos 2008/101, galiojimą tokioje situacijoje, kaip antai šioje byloje.

a) Dėl nurodytų paprotinės tarptautinės teisės principų pripažinimo

¹⁰³ Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas daro nuorodą į principą, pagal kurį kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu, ir į kitą principą, pagal kurį nė viena valstybė negali teisėtai pretenduoti į tai, kad, kad jos suverenitetas būtų taikomas kuriai nors atvirosios jūros daliai. Jis taip pat mini laisvės skristi virš atvirosios jūros principą.

- 104 Šie trys principai pripažįstami dabartinio paprotinės tarptautinės jūros ir oro teisės raidos etapo išraiška, be to, šie principai atitinkamai kodifikuoti Čikagos konvencijos 1 straipsnyje [dėl tokio principo pripažinimo žr. 1986 m. birželio 27 d. Tarptautinio Teisingumo Teismo sprendimo byloje *Karinių ir pusiau karinių veiksmų Nikaragvoje ir prieš ją (Nikaragva prieš JAV)*, ICJ Reports, 1986, p. 392, 212 punktą], 1958 m. balandžio 29 d. Ženevos konvencijos dėl atvirosios jūros (*Recueil des traités des Nations unies*, 450 t., p. 11; dėl šio principo pripažinimo taip žr. 1927 m. rugsėjo 7 d. Nuolatinio Tarptautinio Teisingumo Teismo sprendimą byloje „Lotus“, PCIJ Ser. A, No. 10, p. 28) 2 straipsnyje ir 1982 m. gruodžio 10 d. Montego Bėje pasirašytos Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencijos, įsigaliojusios 1994 m. lapkričio 16 d. ir Europos bendrijos vardu patvirtintos 1998 m. kovo 23 d. Tarybos sprendimu 98/392/EB (OL L 179, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 4 sk., 3 t., p. 260), 87 straipsnio 1 dalyje.
- 105 Be to, šių tarptautinės teisės principų egzistavimo savo rašytinėse pastabose ir per teismo posėdį neginčijo nei valstybės narės, nei Sąjungos institucijos, nei Islandijos Respublika ir Norvegijos Karalystė.
- 106 Savo ruožtu, kalbant apie ketvirtąjį prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikuso teismo nurodytą principą, t. y. principą, pagal kurį virš atvirosios jūros skrendantiems orlaiviams taikoma išimtinė jų registracijos šalies jurisdikcija, reikia konstatuoti, kad, be to, jog tokio principo egzistavimą ginčija Jungtinės Karalystės ir tam tikra dalimi Vokietijos vyriausybės, nėra pakankamai duomenų, leidžiančių nustatyti, kad pripažįstamas paprotinės tarptautinės teisės principas, pagal kurį atviroje jūroje esančiam laivui iš principo taikoma tik jo vėliavos valstybės teisė (žr. minėto Sprendimo *Poulsen ir Diva Navigation* 22 punktą), būtų pagal analogiją taikytinas virš atviros jūros skrendantiems orlaiviams.

b) Dėl galimybės remtis aptariamais principais ir tokio rėmimosi sąlygu

- ¹⁰⁷ Svarbu pažymėti, kad teisės subjektas gali remtis šio sprendimo 103 punkte paminėtais paprotinės tarptautinės teisės principais, kai siekia, kad Teisingumo Teismas išnagrinėtų tam tikro Sąjungos akto galiojimą, kiek, pirma, šie principai gali sukelti abejonių dėl Sąjungos kompetencijos priimti aptariamą aktą (žr. 1988 m. rugsėjo 27 d. Sprendimo *Ahlström Osaakeyhtiö ir kt. prieš Komisiją*, 89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 ir 125/85–129/85, Rink. p. 5193, 14–18 punktus ir 1993 m. lapkričio 24 d. Sprendimo *Mondiet*, C-405/92, Rink. p. I-6133, 11–16 punktus) ir, antra, aptariamas aktas gali turėti poveikį teisėms, kurias teisės subjektas turi pagal Sąjungos teisę, arba sukurti jam pareigas pagal šią teisę.
- ¹⁰⁸ Pagrindinėje byloje šiais paprotinės tarptautinės teisės principais remiamasi iš esmės siekiant, kad Teisingumo Teismas įvertintų, ar atsižvelgiant į šiuos principus 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.
- ¹⁰⁹ Todėl net jeigu atrodo, kad aptariamais principais sukuria pareigas tik esant santykiams tarp valstybių, tokiomis aplinkybėmis, kaip antai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, kai Direktyva 2008/101 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.

¹¹⁰ Vis dėlto, kadangi paprotinės tarptautinės teisės principo tikslumo laipsnis nėra toks pats kaip tarptautinės sutarties nuostatos, teisminė kontrolė neišvengiamai turi apsiriboti klausimu, ar priimdamos aptariamą aktą Sąjungos institucijos padarė akivaizdžių vertinimo klaidų dėl šių principų taikymo sąlygų (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *Racke* 52 punktą).

¹¹¹ Atsižvelgiant į visus išdėstytus argumentus, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti, kad tokiomis aplinkybėmis, kaip nagrinėjamosios pagrindinėje byloje, ir siekiant įvertinti Direktyvos 2008/101 galiojimą, iš prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikuso teismo nurodytų tarptautinės teisės principų ir nuostatų gali būti remiamasi tik:

— pirma, vertinant vien, ar Sąjunga nepadarė jai priskirtinos akivaizdžios vertinimo klaidos dėl kompetencijos priimti šią direktyvą, atsižvelgiant į šiuos principus:

— 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,

— antra,

— „Atviro dangaus“ susitarimo 7 straipsniu ir 11 straipsnio 1 dalimi bei 2 dalies c punktu ir

— šio susitarimo 15 straipsnio 3 dalimi kartu su jo 2 straipsniu ir 3 straipsnio 4 dalimi.

B — Dėl antrojo, trečiojo ir ketvirtąjo klausimų

¹¹² Savo antruoju, trečiuoju ir ketvirtuoju klausimu, nelygu Teisingumo Teismo atsakymas į pirmąjį klausimą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės nori sužinoti, ar Direktyva 2008/101 galioja, atsižvelgiant į atsakyme į pirmąjį klausimą Teisingumo Teismo paminėtus paprotinės tarptautinės teisės principus ir į „Atviro dangaus“ susitarimo 7 straipsnį ir 11 straipsnio 1 dalį bei 2 dalies c punktą ir į šio susitarimo 15 straipsnio 3 dalį kartu su jo 2 straipsniu ir 3 straipsnio 4 dalimi, jeigu ir kiek pagal šią direktyvą leidimų prekybos sistema taikoma skrydžių dalims ne ES valstybių narių oro erdvėje, įskaitant trečiosiose valstybėse registruotų orlaivių skrydžius.

¹¹³ Atsižvelgiant į šių klausimų formuluotę ir į aplinkybę, kad ieškovės pagrindinėje byloje yra trečiojoje valstybėje įregistruotos oro susisiekimo bendrovės, pirmiausia reikia nustatyti, ar ir kiek Direktyva 2008/101 taikoma tokių bendrovių vykdomų tarptautinių skrydžių dalims ne valstybių narių oro erdvėje. Tuomet atsižvelgiant į tai reikės išnagrinėti šios direktyvos galiojimo klausimą.

1. Dėl Direktyvos 2008/101 taikymo srities *ratione loci*

- ¹¹⁴ Remiantis Direktyvos 2003/87 2 straipsnio 1 dalimi, ši direktyva taikoma emisijoms, atsirandančioms dėl I priede nurodytų veiklos rūšių, ir šešeriams II priede išvardytoms šiltnamio efektą sukeliančioms dujoms, tarp kurių yra CO₂.
- ¹¹⁵ Šiuo klausimu Direktyva 2008/101 buvo iš dalies pakeistas Direktyvos 2003/87 I priedas ir į jį įtraukta „Aviacijos“ veikla, o šio priedo įvado 2 dalis papildyta antra pastraipa, pagal kurią „nuo 2012 m. sausio 1 d. šiai veiklai priskiriami visi skrydžiai į valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, aerodromą ir iš jo“.
- ¹¹⁶ Šiuo aspektu pažymėtina, kad tarp aptariamame I priede esančių išimčių nėra numatyta kriterijų, kurie iš kurio nors Sąjungos aerodromo išvykstančių orlaivių atveju būtų susiję su atvykimo aerodromu, o į kurį nors Sąjungos aerodromą atvykstančių orlaivių atveju – su išvykimo aerodromu. Todėl Direktyva 2008/101 vienodai taikoma skrydžiams, kurių paskirties ar išvykimo vieta yra Sąjungos teritorijoje, įskaitant skrydžius, kurių išvykimo ar paskirties aerodromas yra už šios teritorijos ribų. Tai išplaukia ir iš Direktyvos 2008/101 16 konstatuojamosios dalies.
- ¹¹⁷ Taigi ši direktyva nėra taikoma tarptautiniams skrydžiams virš Sąjungos valstybių narių ar trečiųjų valstybių teritorijos, jeigu šie skrydžiai nevykdomi į valstybės narės aerodromą ar iš jo.

- 118 Savo ruožtu, jeigu skrydžio iš trečiojoje valstybėje esančio aerodromo paskirties vieta yra kurios nors Sąjungos valstybės narės teritorijoje esantis aerodromas arba jeigu skrydžio iš tokio aerodromo paskirties vieta yra trečiojoje valstybėje esantis aerodromas, iš Direktyvos 2003/87, iš dalies pakeistos Direktyva 2008/101, IV priedo B dalies išplaukia, kad tokius skrydžius vykdančių orlaivių naudotojai turi deklaruoti savo emisijas, kad pagal Direktyvos 2003/87 12 straipsnio 2a dalį, kuria buvo papildyta Direktyva 2008/101, būtų nustatytas leidimų, kurių jie turi atsisakyti už ankstesnius kalendorinius metus, skaičius, atitinkantis patikrintų emisijų kiekį, šias emisijas apskaičiavus remiantis su visais šiais skrydžiais susijusiais duomenimis.
- 119 Konkrečiai kalbant, siekiant apskaičiuoti „tonkilometrus“, atsižvelgiama į degalų suvartojimą, kuris nustatomas pagal skaičiavimo formulę, skirtą, kai įmanoma, nustatyti tikrą degalų suvartojimą per į Direktyvos 2008/101 taikymo sritį patenkančius skrydžius.
- 120 Pagrindinės bylos aplinkybėmis Direktyvos 2008/101 galiojimo klausimą reikia nagrinėti atsižvelgiant būtent į šiuos aspektus, susijusius su atsižvelgimu į degalų suvartojimą per visus tarptautinius skrydžius į valstybių narių teritorijoje esančius aerodromus arba iš jų.

2. Dėl Sąjungos kompetencijos priimti Direktyvą 2008/101, atsižvelgiant į paprotinės tarptautinės teisės taisykles, kuriomis gali būti remiamasi nagrinėjant pagrindinę bylą

- 121 Kaip buvo pažymėta šio sprendimo 108 punkte, trys paprotinės tarptautinės teisės principai, kuriais gali būti remiamasi šioje byloje, siekiant, kad Teisingumo Teismas įvertintų Direktyvos 2008/101 galiojimą, didele dalimi susiję su teritorine Direktyvos 2003/87, iš dalies pakeistos Direktyva 2008/101, taikymo sritimi.

- ¹²² Pirmiausia reikia pažymėti, kad Sąjungos teisė ir, konkrečiai kalbant, Direktyva 2008/101, negali lemti Direktyvos 2003/87 taikytinumo trečiojoje valstybėje įregistruotiems ir virš šių valstybių ar atvirosios jūros skrendantiems orlaiviams.
- ¹²³ 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 klausimu žr. minėto Sprendimo *Poulsen ir Diva Navigation* 9 punktą).
- ¹²⁴ Savo ruožtu Sąjungos teisė gali būti taikoma orlaivio naudotojui, jeigu jo orlaivis yra vienos iš valstybių narių teritorijoje ir konkrečiai tokioje teritorijoje esančiame aerodrome, nes tokiu atveju šiam orlaiviui taikoma neribota šios valstybės narės ir Sąjungos jurisdikcija (pagal analogiją žr. minėto Sprendimo *Poulsen ir Diva Navigation* 28 punktą).
- ¹²⁵ Šiuo aspektu Direktyvoje 2008/101 numačius šios direktyvos taikytinumo kurioje nors valstybėje narėje ar trečiojoje valstybėje įregistruotų orlaivių naudotojams kriterijų, pagrįstą aplinkybe, kad šie orlaiviai skrenda iš kurios nors valstybės narės teritorijoje esančio aerodromo arba į jį, Direktyva 2008/101, kiek ja išplečiamas Direktyvoje 2003/87 numatytos sistemos taikymas įtraukiant aviaciją, nėra pažeidžiamas teritorialumo principas arba trečiųjų valstybių, iš kurių arba į kurias vykdomi šie skrydžiai, oro erdvės suverenitetas virš jų teritorijos, nes šie orlaiviai fiziškai yra vienos iš Sąjungos valstybės narės teritorijoje ir dėl to jiems taikoma neribota Sąjungos jurisdikcija.

- 126 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. Be to, tam tikromis aplinkybėmis toks orlaivis gali kirsti vienos iš valstybių narių oro erdvę, tačiau jo naudotojui ši sistema vis tiek nebus taikoma.
- 127 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.
- 128 Dėl aplinkybės, kad tokioje situacijoje esantis orlaivio naudotojas privalo atsisakyti leidimų, apskaičiuotų pagal visus tarptautinius skrydžius, kuriuos jo orlaivis įvykdė ar įvykdys iš tokio aerodromo arba į jį, reikia priminti, kad 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 nusistatytus tikslus aplinkos apsaugos srityje, ypač jeigu šie tikslai papildė Sąjungos pasirašytą tarptautinį susitarimą, kaip antai Bendroji konvencija ir Kioto protokolas.
- 129 Be to, aplinkybė, kad, kiek tai susiję su Sąjungos reglamentavimo aplinkos srityje taikymu, tam tikrus prie valstybių narių oro, jūros ar sausumos teritorijos užteršimo prisidedančius veiksmus lemia įvykis, kuris iš dalies vyksta už šios teritorijos ribų, atsižvelgiant į paprotinės tarptautinės teisės principus, kuriais gali būti remiamasi pagrindinėje byloje, negali sukelti abejonių dėl visiško Sąjungos teisės taikytinumo minėtoje teritorijoje (panašiai dėl konkurencijos teisės taikymo žr. minėto Sprendimo

Ahlström Osakeyhtiö ir kt. prieš Komisiją 15–18 punktus ir dėl išsiliejusios naftos už valstybės narės teritorinės jūros – 2008 m. birželio 24 d. Sprendimo *Commune de Mesquer*, C-188/07, Rink. p. I-4501, 60–62 punktus).

- ¹³⁰ Iš to išplaukia, kad, atsižvelgiant į paprotinės tarptautinės teisės principus, kuriais galima remtis pagrindinėje byloje, Sąjunga turėjo kompetenciją priimti Direktyvą 2008/101, kiek ja Direktyvoje 2003/87 numatyta leidimų prekybos sistema išplečiama ir įtraukiami visi skrydžiai į kurios nors valstybės narės teritorijoje esantį aerodromą arba iš jo.

3. Dėl Direktyvos 2008/101 galiojimo „Atviro dangaus“ susitarimo atžvilgiu

a) Dėl Direktyvos 2008/101 galiojimo „Atviro dangaus“ susitarimo 7 straipsnio atžvilgiu

- ¹³¹ *ATA ir kt.* iš esmės teigia, kad Direktyva 2008/101 prieštarauja „Atviro dangaus“ susitarimo 7 straipsniui, nes, kiek tai susiję su jomis, šiame straipsnyje numatyta, kad tarptautinėje oro navigacijoje dalyvaujantys orlaiviai turi paisyti Sąjungos teisės aktų nuostatų, tik kai atvyksta į valstybių narių teritoriją arba išvyksta iš jos, arba, kalbant apie nuostatas dėl tokių orlaivių eksploatavimo ar navigacijos, jeigu jų orlaiviai yra šioje teritorijoje. Tačiau, anot jų, pagal šią direktyvą Direktyvoje 2003/87 leidimų prekybos sistema taikoma ne tik, kai orlaiviai atvyksta į valstybių narių teritoriją arba išvyksta iš jos, bet ir toms skrydžio dalims, kurios vykdomos virš atvirosios jūros arba trečiųjų valstybių teritorijos.

- 132 Šiuo klausimu pakanka priminti, kad Direktyva 2008/101 nelemia Direktyvos 2003/87 taikytinumo trečiosiose valstybėse įregistruotiems ir virš šių valstybių ar atvirosios jūros skrendantiems orlaiviams.
- 133 Tik jeigu tokių orlaivių naudotojai nusprendžia aptarnauti komercinį oro maršrutą į kurios nors valstybės narės teritorijoje esantį aerodromą arba iš jo, šiems orlaivių naudotojams bus taikoma leidimų prekybos sistema, nes jų orlaiviai naudoja šiuos aerodromus.
- 134 Direktyvoje 2008/101 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 „Atviro dangaus“ susitarimo 7 straipsnio 1 dalies aiškiai išplaukia, kad toks reglamentavimas taikomas visiems kitos Šalies oro susisiekimo bendrovių naudojamiems orlaiviams ir kad toks orlaivis turi laikytis šio reglamentavimo.
- 135 Iš to išplaukia, kad „Atviro dangaus“ susitarimo 7 straipsnio 1 dalimi 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.

b) Dėl Direktyvos 2008/101 galiojimo „Atviro dangaus“ susitarimo 11 straipsnio 1 dalies ir 2 dalies c punkto atžvilgiu

- 136 „ATA ir kt. bei IATA iš esmės teigia, kad Direktyva 2008/101, kiek ja Direktyvoje 2003/87 numatyta leidimų prekybos sistema išplečiama ir įtraukiama tarptautinė

aviacija, prieštarauja Atviro dangaus“ susitarimo 11 straipsnio 1 dalyje ir 2 dalies c punkte numatytam ir Sąjungai galiojančiam įpareigojimui atleisti įpiltus degalus nuo visų mokesčių, panašių rinkliavų ar privalomų mokėjimų. Konkrečiai kalbant, šios pagrindinės bylos šalys teigia, kad Sąjunga gali taikyti tik suteiktų paslaugų sąnaudomis grindžiamus privalomus mokėjimus, tačiau ši išimtis neapima Direktyvoje 2003/87 numatytos sistemos.

137 Šiuo aspektu pažymėtina, kad minėtos „Atviro dangaus“ susitarimo nuostatos skirtos reglamentuoti tam tikrus su ekonominėmis oro susisiekimo sąnaudomis susijusius aspektus ir užtikrinti vienodas sąlygas oro susisiekimo bendrovėms. Nustatant abipusės sąlygą, šiomis nuostatomis, be kita ko, draudžiami tam tikri maito mokesčiai, rinkliavos ar privalomi mokėjimai už degalus.

138 Direktyvos 2008/101 nuostatose numatytų taisyklių tikslas – išplėsti Direktyva 2003/87 sukurtą šiltnamio efektą sukeliančių dujų leidimų prekybos sistemą ir įtraukti į ją orlaivių naudotojus. Taigi jomis, be kita ko, siekiama geresnės aplinkos apsaugos tikslo.

139 Be to, reikia priminti, kad nors galutinis leidimų prekybos sistemos tikslas yra aplinkos apsauga, sumažinant šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisiją, pati ši sistema ne mažina šią emisiją, o skatina ir sudaro palankias sąlygas siekti sumažinti minėtą emisiją iki nustatyto lygio kuo mažesne kaina. Nauda aplinkai priklauso nuo to, kaip griežtai nustatomas visas suteiktų leidimų kiekis, kuriuo ribojama minėta sistema leidžiama bendra emisija (2008 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *Arcelor Atlantique ir Lorraine ir kt.*, C-127/07, Rink. p. I-9895, 31 punktas).

140 Tai taip pat parodo, kad pagal leidimų sistemos ekonominę logiką šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisija turi būti kuo mažesne kaina sumažinta tiek, kiek būtina numatytam aplinkos apsaugos rezultatui pasiekti. Pagal šią sistemą, leidžiant parduoti

suteiktus leidimus, visi jos dalyviai skatinami išmesti mažiau šiltnamio efektą sukeliančių dujų, nei jie turi teisę pagal iš pradžių suteiktus leidimus, kad galėtų juos perleisti kitiems dalyviams, kurių emisija viršija jiems suteiktų leidimų kiekį (minėto Sprendimo *Arcelor Atlantique ir Lorraine ir kt.* 32 punktą).

- ¹⁴¹ Teisinga, kad, kaip tai išplaukia iš Direktyvos 2003/87, iš dalies pakeistos Direktyva 2008/10, IV priedo B dalies, aviacijos srityje Sąjungos teisės aktų leidėjas nusprendė pasiremti orlaivių degalų suvartojimu, siekdamas apibrėžti šiame priede esančią formulę, pagal kurią šių orlaivių naudotojų emisija apskaičiuojama susiejant ją su jų orlaivių atliktais skrydžiais. Taigi orlaivio naudotojai turi atsisakyti leidimų, kurių skaičius atitinka bendrą ankstesnių kalendorinių metų emisijų kiekį, kuris apskaičiuojamas pagal jų degalų suvartojimą per visus į šią direktyvą patenkančius skrydžius ir pagal emisijos koeficientą.

- ¹⁴² Vis dėlto, priešingai nei tai, kas būdinga privalomiems mokėjimams už turimus ir suvartojamus degalus, leidimų prekybos sistemoje nėra tiesioginio ir neatskiriama ryšio tarp orlaivio turimų ar suvartojamų degalų kiekio ir tokio orlaivio naudotojui tenkančios finansinės naštos. Konkrečios šiam naudotojui tenkančios ir iš leidimų, kurių būtina atsisakyti, skaičiaus, kuris apskaičiuojamas pagal degalų suvartojimą, išplaukiančios sąnaudos, kaip rinkta grindžiama priemonė, priklauso ne tiesiogiai nuo leidimų, kurių privaloma atsisakyti, skaičiaus, o nuo iš pradžių šiam naudotojui skirtų leidimų skaičiaus ir jų kainos rinkoje, jeigu šio naudotojo emisijoms padengti pasidaro reikalinga įsigyti papildomų leidimų. Be to, negalima paneigti, kad gali susiklostyti situacija, kai tam tikram orlaivių naudotojui, nors jis ir būtų turėjęs ar suvartojęs degalų, dėl jo dalyvavimo šioje sistemoje neteks jokia finansinė našta arba jis net gaus pelno, jei atlygintinai perleis perteklinius leidimus.

- ¹⁴³ Iš to išplaukia, kad, skirtingai nei mokestis, rinkliava ar privalomas mokėjimas už degalų suvartojimą, Direktyva 2003/87, iš dalies pakeista Direktyva 2008/101, įkurta sistema, be to, kad ji nėra skirta viešosios valdžios pajamoms užtikrinti, visiškai neleidžia remiantis apmokestinimo pagrindu ir iš anksto nustatytu tarifu apibrėžti sumą, kuri turi būti sumokėta už visiems kalendoriniais metais įvykdytiems skrydžiams suvartotų degalų toną.
- ¹⁴⁴ Taigi tokia sistema iš esmės skiriasi nuo Švedijos sistemos, nagrinėtos byloje, kurioje buvo priimtas 1999 m. birželio 10 d. Sprendimas *Braathens* (C-346/97, Rink. p. I-3419); šios bylos 23 punkte Teisingumo Teismas nusprendė, kad, kalbant apie vien valstybei mokamą aplinkos apsaugos mokestį, toks mokestis taikomas pačiam degalų suvartojimui, be kita ko, dėl to, kad egzistuoja tiesioginis ir neatskiriamas ryšis tarp degalų suvartojimo ir kenksmingų medžiagų, su kuriomis susijęs šis mokestis, ir kad dėl to tai yra akcizo mokestis, tenkantis komercinio pobūdžio vidinei oro navigacijai, taip pažeidžiant šioje srityje taikytinose direktyvose numatytą atleidimą.
- ¹⁴⁵ Atsižvelgiant į visus šiuos argumentus, 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.
- ¹⁴⁶ 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.

¹⁴⁷ Todėl konstatuotina, kad išplėtus Direktyvos 2003/87 taikymo sritį aviacijai Direktyva 2008/101 visiškai nepažeidžiamas įpareigojimas atleisti nuo apmokestinimo įpiltus degalus, numatytas „Atviro dangaus“ susitarimo 11 straipsnio 1 dalyje ir 2 straipsnio c punkte, nes leidimų prekybos sistema dėl savo požymių yra rinka grindžiama priemone ir nėra mokestis, rinkliava ar privalomas mokėjimas už įpiltus degalus.

c) Dėl Direktyvos 2008/101 galiojimo „Atviro dangaus“ susitarimo 15 straipsnio 3 dalies atžvilgiu kartu su jo 2 straipsniu ir 3 straipsnio 4 dalimi

¹⁴⁸ *ATA ir kt.* iš esmės tvirtina, kad Direktyvos 2003/87 taikymas JAV įsisteigusioms oro susisiekimo bendrovėms yra „Atviro dangaus“ susitarimo 15 straipsnio 3 dalies pažeidimas, nes tokia priemonė aplinkos srityje nesuderinama su ICAO šioje srityje numatytais normomis. Be to, anot jų, Direktyva 2008/101, kiek ji lemia Direktyvoje 2003/87 numatytos sistemos taikymą aviacijai, sudaro, be kita ko, vežimų apimtį ir skrydžių dažnumą ribojančią priemonę ir taip pažeidžia minėto susitarimo 3 straipsnio 4 dalį. Galiausiai, jų teigimu, tokios sistemos taikymas sudaro privalomą mokėjimą, kuris nedera su Čikagos konvencijos 15 straipsniu, t. y. nuostata, kurios „Atviro dangaus“ susitarimo Šalys įsipareigojo laikytis pagal šio susitarimo 3 straipsnio 4 dalį.

¹⁴⁹ Pirmiausia pažymėtina, kad bet kuriuo atveju nei prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, nei *ATA ir kt.* nepateikė duomenų, parodančių, jog priėmusi Direktyvą 2008/101, pagal kurią Direktyva 2003/87 tapo taikytina aviacijai, Sąjunga būtų pažeidusi kurią nors ICAO priimtą su aplinkos apsauga susijusią normą, kaip tai suprantama pagal „Atviro dangaus“ susitarimo 15 straipsnio 3 dalį. Be to, ICAO rezoliucijoje A/37-19, kiek jos priede numatyti pagrindiniai rinka grindžiamų priemonių

(„Market-Based Measures“, toliau – MBM) rengimo ir įgyvendinimo principai, nėra nustatyta, kad MBM, kaip antai Sąjungos leidimų prekybos sistema, prieštarauja ICAO priimtoms normoms aplinkos srityje.

- 150 Atitinkamai minėto priedo b ir f punktuose nustatyta, viena vertus, jog MBM turėtų paskatinti tarptautinės aviacijos šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos ribojimą, ir, antra vertus, jog įgyvendinamos MBM neturėtų dubliuotis, kad tokiose sistemose į tarptautinės aviacijos CO₂ emisiją būtų atsižvelgta tik vieną kartą.
- 151 Taigi tai tiksliai atitinka Direktyvos 2003/87, iš dalies pakeistos Direktyva 2008/101, 25a straipsnyje nustatytą tikslą, skirtą užtikrinti optimalią Sąjungos leidimų prekybos sistemos sąveiką su MBM, 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. Reikia pasakyti, kad toks tikslas atitinka „Atviro dangaus“ susitarimo 15 straipsnio 7 dalį pagrindžiantį tikslą.
- 152 Dėl Direktyvos 2008/101 galiojimo „Atviro dangaus“ susitarimo 15 straipsnio 3 dalies antro sakinio atžvilgiu reikia pažymėti, kad ši nuostata kartu su šio susitarimo 3 straipsnio 4 dalimi netrukdo susitarimo Šalims priimti priemones, kurios ribotų vežimų apimtį, skrydžių dažnumą ar reguliarumą arba Šalių teritorijoje įsisteigusių oro susisiekimo bendrovių naudojamų orlaivių tipus, jeigu tokios priemonės susijusios su aplinkos apsauga.
- 153 „Atviro dangaus“ susitarimo 3 straipsnio 4 dalyje aiškiai numatyta, kad nė viena iš dviejų jo Šalių negali numatyti tokių apribojimų „nebent prireikus dėl <...> aplinkos

<...> priežasčių“. Taip pat svarbu pažymėti, kad leidimų prekybos sistema bet kuriuo atveju nenustato jokių iš kurios nors valstybės narės aerodromo arba į jį skrendančių orlaivių emisijų ribų ir juo labiau neriboja skrydžių dažnumo ar reguliarumo, nes esminį orlaivių naudotojams nustatytą įpareigojimą sudaro tik pareiga atsisakyti jų tikrąją emisiją atitinkančių leidimų. Be to, toks įpareigojimas dėl šio sprendimo 141–147 punktuose išdėstytų priežasčių negali būti laikomas privalomu oro uosto mokėjimu.

154 Savo ruožtu „Atviro dangaus“ susitarimo 15 straipsnio 3 dalyje kartu su jo 2 straipsniu ir 3 straipsnio 4 dalimi numatyta, kad jeigu „Atviro dangaus“ susitarimo Šalys priima tokias aplinkos apsaugos priemones, šios priemonės, kaip tai išplaukia iš šio sprendimo 99 punkto, turi būti nediskriminuojant taikomos suinteresuotoms oro susisiekimo bendrovėms.

155 Šiuo aspektu reikia konstatuoti, kad, kaip tai, be kita ko, aiškiai matyt iš Direktyvos 2008/101 21 konstatuojamosios dalies, Sąjunga tiesiogiai numatė vienodą leidimų prekybos sistemos taikymą visiems orlaivių naudotojams, aptarnaujantiems oro maršrutus iš kurioje nors valstybėje narėje esančio aerodromo arba į jį, ir, konkrečiai kalbant, ji siekė griežtai laikytis antidiskriminacinių nuostatų, esančių dvišaliuose susitarimuose dėl oro susisiekimo paslaugų su trečiosiomis šalimis, kaip antai numatytų „Atviro dangaus“ susitarimo 2 straipsnyje ir 3 straipsnio 4 dalyje.

156 Todėl Direktyva 2008/101, kiek joje, be kita ko, numatytas nediskriminacinis leidimų sistemos taikymas tiek Sąjungoje, tiek trečiosiose valstybėse įsisteigusiams orlaivio naudotojams, nėra negaliojanti „Atviro dangaus“ susitarimo 15 straipsnio 3 dalies atžvilgiu kartu su jo 2 straipsniu ir 3 straipsnio 4 dalimi.

- 157 Atsižvelgiant į tai, kas pasakyta, darytina išvada, kad išnagrinėjus Direktyvą 2008/101 nebuvo nustatyta nieko, kas galėtų turėti poveikį jos galiojimui.

IV — Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 158 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (didžioji kolegija) nusprendžia:

1. Tokiomis aplinkybėmis, kaip nagrinėjamosios pagrindinėje byloje, ir siekiant įvertinti 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/101/EB, iš dalies keičiančios Direktyvą 2003/87/EB, kad į šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistemą Bendrijoje būtų įtrauktos aviacijos veiklos rūšys, galiojimą, iš prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nurodytų tarptautinės teisės principų ir nuostatų gali būti remiamasi tik:

- pirma, vertinant vien, ar Sąjunga nepadarė jai priskirtinos akivaizdžios vertinimo klaidos dėl kompetencijos priimti šią direktyvą, atsižvelgiant į šiuos principus:
 - 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,
- antra,
- protokolu iš dalies pakeisto 2007 m. balandžio 25 ir 30 d. Jungtinių Amerikos Valstijų ir Europos bendrijos bei jos valstybių narių susitarimo dėl oro susisiekimo 7 straipsniu ir 11 straipsnio 1 dalimi bei 2 dalies c punktu ir
- šio susitarimo 15 straipsnio 3 dalimi kartu su jo 2 straipsniu ir 3 straipsnio 4 dalimi.

2. Išnagrinėjus Direktyvą 2008/101 nebuvo nustatyta nieko, kas galėtų turėti poveikį jos galiojimui.

Parašai.