

Sprawa C-366/10

Air Transport Association of America i in.

przeciwko

Secretary of State for Energy and Climate Change

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym
złożony przez High Court of Justice (England & Wales),
Queen's Bench Division (Administrative Court)]

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym — Dyrektywa
2003/87/WE — System handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych —
Dyrektywa 2008/101/WE — Uwzględnienie działalności lotniczej w tym systemie —
Ważność — Konwencja chicagowska — Protokół z Kioto — Porozumienie w sprawie
transportu lotniczego UE–Stany Zjednoczone — Zasady międzynarodowego prawa
zwyczajowego — Skutki prawne — Możliwość powołania się na daną podstawę
prawną — Pozaterytorialność prawa Unii — Pojęcia opłaty i podatku

Opinia rzecznika generalnego J. Kokott przedstawiona w dniu 6 października
2011 r. I - 13765

Wyrok Trybunału (wielka izba) z dnia 21 grudnia 2011 r. I - 13833

Streszczenie wyroku

1. *Umowy międzynarodowe — Umowy Unii — Skutki umowy w Unii przy braku przewidującego je wyraźnego przepisu*
(art. 216 ust. 2 TFUE, art. 267 TFUE)

2. *Pytania prejudycjalne — Właściwość Trybunału — Badanie ważności dyrektywy w świetle umowy międzynarodowej — Konwencja chicagowska o międzynarodowym lotnictwie cywilnym — Umowa niewiążąca Unii — Wyłączenie*
(art. 267 TFUE, 351 TFUE; dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101)
3. *Pytania prejudycjalne — Właściwość Trybunału — Badanie ważności dyrektywy w świetle umowy międzynarodowej — Protokół z Kioto do Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu — Protokół wiążący Unii — Przepisy niemające bezwarunkowego i dostatecznie jasnego charakteru — Wyłączenie*
(art. 267 TFUE; dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101; decyzje Rady: 94/69; 2002/358)
4. *Pytania prejudycjalne — Właściwość Trybunału — Badanie ważności dyrektywy w świetle umowy międzynarodowej — Umowa o transporcie lotniczym zawarta pomiędzy Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi a Stanami Zjednoczonymi Ameryki — Reguły, które mają być stosowane bezpośrednio i natychmiast do przedsiębiorstw lotniczych — Zaliczenie*
(art. 267 TFUE; dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101; decyzje Rady i przedstawicieli rządów państw członkowskich: 2007/339; 2010/465)
5. *Pytania prejudycjalne — Właściwość Trybunału — Badanie ważności dyrektywy w świetle międzynarodowego prawa zwyczajowego — Zasady suwerenności państw w przestrzeni powietrznej nad ich terytorium, niepoddania morza pełnego suwerenności państw oraz wolności przelotu nad morzem pełnym — Zaliczenie — Przestanki i granice*
(art. 3 ust. 5 TUE; art. 267 TFUE; dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101)
6. *Międzynarodowe prawo publiczne — Zasady — Zasady międzynarodowego prawa zwyczajowego — Poddanie statku, który znajduje się na pełnym morzu prawu państwa jego bandery — Zastosowanie przez analogię do statków powietrznych przelatujących nad morzem pełnym — Wyłączenie*

7. *Środowisko naturalne — Zanieczyszczenie powietrza — System handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych — Uwzględnienie działalności lotniczej w tym systemie — Kompetencja Unii do owego uwzględnienia w świetle zasad międzynarodowego prawa zwyczajowego suwerenności państw w przestrzeni powietrznej nad ich terytorium, niepoddania morza pełnego suwerenności państw oraz wolności przelotu nad morzem pełnym (art. 191 ust. 2 TFUE; dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101)*
8. *Środowisko naturalne — Zanieczyszczenie powietrza — System handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych — Uwzględnienie działalności lotniczej w tym systemie — Kompetencja Unii do owego uwzględnienia w świetle umowy „otwartego nieba” nakładającej obowiązek stosowania przepisów ustawowych i wykonawczych każdej umawiającej się strony (dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101)*
9. *Środowisko naturalne — Zanieczyszczenie powietrza — System handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych — Uwzględnienie działalności lotniczej w tym systemie — Kompetencja Unii do owego uwzględnienia w świetle postanowień umowy „otwartego nieba” dotyczących cel i podatków (dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101)*
10. *Środowisko naturalne — Zanieczyszczenie powietrza — System handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych — Uwzględnienie działalności lotniczej w tym systemie — Kompetencja Unii do owego uwzględnienia w świetle postanowień umowy „otwartego nieba” dotyczących ochrony środowiska naturalnego (dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101)*

1. Zgodnie z zasadami prawa międzynarodowego instytucje Unii, które są kompetentne do negocjowania i zawarcia umowy międzynarodowej, mogą uzgodnić z zainteresowanymi państwami trzecimi skutki, jakie postanowienia tej umowy mają wywierać w porządku krajowym

umawiających się stron. Jedynie wtedy, gdy kwestia ta nie została uregulowana w umowie, do właściwych sądów, a w szczególności do Trybunału, należy rozstrzygnięcie tej kwestii na takiej samej podstawie jak każdej innej kwestii wykładni dotyczącej stosowania umowy w Unii.

Zgodnie z art. 216 ust. 2 TFUE jeżeli umowy międzynarodowe są zawarte przez Unię, takie umowy są wiążące dla instytucji Unii i w konsekwencji mają one pierwszeństwo przed aktami Unii. Z powyższego wynika, że ważność aktu Unii może być naruszona z powodu niezgodności tego aktu z takimi normami prawa międzynarodowego. Jeżeli nieważność ta zostanie podniesiona przed sądem krajowym, Trybunał kontroluje czy pewne przesłanki są spełnione w ramach zawisłej przed nim sprawy, aby ustalić, czy na podstawie art. 267 TFUE ważność danego aktu prawnego Unii może zostać oceniona w świetle przytoczonych norm prawa międzynarodowego. Przede wszystkim owe normy powinny być bowiem wiążące dla Unii. Co więcej, Trybunał może badać ważność aktu prawnego Unii w świetle traktatu międzynarodowego jedynie wtedy, gdy nie sprzeciwia się temu charakter ani struktura tego traktatu. Wreszcie w przypadku gdy charakter i struktura danego traktatu pozwalają na kontrolę ważności aktu prawnego Unii w świetle postanowień tego traktatu, konieczne jest także, by treść postanowień tego traktatu przywołanych w celu zbadania ważności aktu prawnego Unii była bezwarunkowa i dostatecznie jasna.

2. Choć art. 351 akapit pierwszy TFUE przewiduje obowiązek dla instytucji Unii, by nie przeszkadzały wykonaniu zobowiązań państw członkowskich wynikających z konwencji zawartej przed dniem 1 stycznia 1958 r., takiej jak konwencja chicagowska, ten obowiązek instytucji ma umożliwić zainteresowanym państwom członkowskim dotrzymanie zobowiązań, które ciążą na nich na mocy wcześniejszej konwencji, nie wiążąc przy tym Unii względem państw trzecich będących stronami tej konwencji. Wobec powyższego postanowienia powyższej konwencji międzynarodowej mają skutek wiążący dla Unii jedynie wtedy, jeżeli i tylko w zakresie, w jakim na podstawie traktatów UE i FUE Unia przejęła kompetencje wykonywane uprzednio przez państwa członkowskie w zakresie stosowania tej konwencji.

Tymczasem jakkolwiek Unia nabyła niewątpliwie pewne wyłączne kompetencje do podejmowania w drodze umów zawieranych z państwami trzecimi zobowiązań wchodzących w zakres stosowania uregulowań Unii w dziedzinie międzynarodowego transportu lotniczego i w konsekwencji w zakres stosowania konwencji chicagowskiej, nie oznacza to jednak, że ma ona wyłączną kompetencję w całej dziedzinie międzynarodowego lotnictwa cywilnego, do której odnosi się ta konwencja.

(por. pkt 49–54)

W związku z powyższym z uwagi na to, iż kompetencje wykonywane uprzednio przez państwa członkowskie w zakresie stosowania konwencji chicagowskiej nie zostały po dzień dzisiejszy przejęte w pełni przez Unię, nie jest ona związana tą konwencją. Z powyższego wynika, że w ramach wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym Trybunał nie może zbadać ważności dyrektywy 2008/101 zmieniającej dyrektywę 2003/87 w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie, w świetle konwencji chicagowskiej jako takiej.

(por. pkt 61, 62, 69, 71, 72)

3. Z decyzji 94/69 dotyczącej zawarcia Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu i 2002/358 dotyczącej zatwierdzenia przez Wspólnotę Europejską Protokołu z Kioto do Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu i wspólnej realizacji wynikających z niego zobowiązań wynika, że Unia zatwierdziła protokół z Kioto. W konsekwencji postanowienia tej umowy tworzą od momentu jej wejścia w życie integralną część porządku prawnego Unii.

Jednakże nawet jeśli protokół z Kioto przewiduje wyrażone liczbowo

zobowiązania w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do okresu zobowiązania odpowiadającego latom 2008–2012, strony tego protokołu mogą wywodzić się ze swoich zobowiązań według uzgodnionych przez nie szczegółowych zasad i z ustaloną przez nie szybkością. Postanowienie takie jak art. 2 ust. 2 protokołu z Kioto, które przewiduje, że jego strony dążą do ograniczenia lub redukcji emisji określonych gazów cieplarnianych pochodzących z paliw stosowanych w transporcie lotniczym poprzez współpracę w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, jeśli chodzi o jego treść, nie może być w żadnym razie traktowane jako mające bezwarunkowy i dostateczny jasny charakter, aby móc powodować powstanie po stronie jednostek prawa do powołania się na nie przed sądem w celu zakwestionowania ważności dyrektywy 2008/101 zmieniającej dyrektywę 2003/87 w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie. W konsekwencji nie można powołać się na protokół z Kioto w ramach wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w celu zakwestionowania ważności owej dyrektywy.

(por. pkt 73, 76–78)

4. Umowa o transporcie lotniczym między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Stanami Zjednoczonymi Ameryki, z drugiej strony (umowa „otwartego nieba”)

została zatwierdzona w imieniu Unii decyzjami 2007/339 i 2010/465 w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania umowy oraz protokołu zmieniającego tę umowę. W związku z tym postanowienia tej umowy tworzą od momentu jej wejścia w życie integralną część porządku prawnego Unii.

handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie, w świetle postanowień takiej umowy.

(por. pkt 79, 82–84)

Umowa ta wyraźnie dotyczy przedsiębiorstw lotniczych mających siedzibę na terytorium stron umowy „otwartego nieba”. Niektóre postanowienia owej umowy bezpośrednio przyznają tym przedsiębiorstwom prawa, podczas gdy w innych postanowieniach tej umowy zostają na nie nałożone obowiązki.

5. Jak wynika z art. 3 ust. 5 TUE, Unia przyczynia się do ścisłego przestrzegania i rozwoju prawa międzynarodowego. W związku z tym przyjmując akt, jest ona zobowiązana przestrzegać prawa międzynarodowego w całości, w tym międzynarodowego prawa zwyczajowego, które wiąże instytucje Unii.

Okoliczność, że strony umowy „otwartego nieba” stworzyły szczególne ramy instytucyjne dla konsultacji i negocjacji między sobą w sprawie wykonania tej umowy, nie wystarcza, by wykluczyć jakiejkolwiek zastosowanie tej umowy przez sąd. W efekcie z uwagi na to, że owa umowa wprowadza pewne reguły, które mają być stosowane bezpośrednio i natychmiast do przedsiębiorstw lotniczych i przyznaje im tym samym prawa lub swobody, na które mogą się one powołać wobec stron tej umowy, oraz ze względu na to, że charakter i struktura tej umowy nie sprzeciwiają się temu, Trybunał może ocenić ważność aktu prawnego Unii, takiego jak dyrektywa 2008/101 zmieniająca dyrektywę 2003/87 w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie

W tym względzie w celu zbadania przez Trybunał ważności aktu Unii jednostka może powołać się na zasady międzynarodowego prawa zwyczajowego takie jak zasada, zgodnie z którą każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium, zasada zgodnie z którą żadne państwo nie może prawnie próbować poddać jakiejkolwiek części morza pełnego swej suwerenności oraz zasada wolności przelotu nad morzem pełnym, w zakresie, w jakim z jednej strony zasady te mogą podważyć kompetencję Unii do wydania wspomnianego aktu, z drugiej

strony zaś sporny akt może wpłynąć na prawa, które jednostka wywodzi z prawa Unii lub stworzyć po jej stronie obowiązki w świetle tego prawa.

popęlnili oczywiste błędy w ocenie przesłanek zastosowania tych zasad.

(por. pkt 101, 103, 107–110)

W wypadku gdy powyższe zasady są przytoczone po to, by Trybunał ocenił w ramach wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, czy Unia była kompetentna do wydania dyrektywy 2008/101 w zakresie, w jakim rozciąga ona zakres stosowania dyrektywy 2003/87 na operatorów statków powietrznych państw trzecich, których loty kończące się i rozpoczynające się na lotnisku znajdującym się na terytorium jednego z państw członkowskich Unii są w części wykonywane nad morzem pełnym i nad terytorium tych państw członkowskich, nawet jeśli omawiane zasady zdają się skutkować jedynie stworzeniem obowiązków między państwami, nie można jednak wykluczyć w okolicznościach, w których dyrektywa 2008/101 może stworzyć obowiązki w świetle prawa Unii po stronie przedsiębiorstw lotniczych w sprawie przed sądem krajowym, że skarżące te mogą się powołać na wspomniane zasady i że Trybunał może zatem zbadać ważność tej dyrektywy w świetle takich zasad. Niemniej jednak w przypadku gdy zasada międzynarodowego prawa zwyczajowego nie ma takiego samego stopnia precyzji co postanowienie umowy międzynarodowej, kontrola sądowa musi się bezwzględnie ograniczać do rozstrzygnięcia kwestii, czy instytucje Unii, wydając sporny akt,

6. Nie ma elementów wystarczających do wykazania, że zasada międzynarodowego prawa zwyczajowego, uznana jako taka, zgodnie z którą statek, który znajduje się na pełnym morzu, podlega co do zasady wyłącznie prawu państwa bandery, ma zastosowanie przez analogię do statków powietrznych przelatujących nad morzem pełnym.

(por. pkt 106)

7. Prawo Unii, a w szczególności dyrektywa 2008/101 zmieniająca dyrektywę 2003/87 w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie, nie może sprawić, by dyrektywa 2003/87 jako taka miała zastosowanie do statków powietrznych zarejestrowanych w państwach trzecich i przelatujących nad ich terytorium lub nad morzem pełnym. Kompetencje Unii muszą być bowiem wykonywane w poszanowaniu prawa międzynarodowego, tak że dyrektywę 2008/101 należy interpretować oraz zakres jej stosowania należy określić w świetle właściwych norm międzynarodowego prawa morskiego i lotniczego.

W tym względzie przewidując kryterium zastosowania do operatorów statków powietrznych, oparte na okoliczności, że te statki powietrzne wykonują lot rozpoczynający się lub kończący się na lotnisku znajdującym się na terytorium jednego z państw członkowskich, dyrektywa 2008/101 nie narusza zasady terytorialności ani suwerenności państw trzecich, z których lub do których te loty są wykonywane, w przestrzeni powietrznej znajdującej się nad ich terytorium, jako że owe statki powietrzne znajdują się fizycznie na terytorium jednego z państw członkowskich Unii i podlegają zatem z tego tytułu pełnej suwerenności Unii. Tego rodzaju zastosowanie prawa Unii nie może również podważyć zasady wolności przelotu nad morzem pełnym, ponieważ statek powietrzny przelatujący nad tym morzem nie podlega w związku z tym systemowi handlu uprawnieniami. Jedynie bowiem wtedy, gdy operator takiego statku powietrznego zdecydował się prowadzić handlową linię lotniczą, której loty rozpoczynają się lub kończą się na lotnisku znajdującym się na terytorium jednego z państw członkowskich, operator ten będzie podlegał systemowi handlu uprawnieniami, ponieważ jego statek powietrzny znajduje się na terytorium tego państwa członkowskiego.

z którą żadne państwo nie może prawnie próbować poddać jakiejkolwiek części morza pełnego swej suwerenności oraz zasada wolności przelotu nad morzem pełnym, nie może podważyć pełnego zastosowania prawa Unii na wspomnianym terytorium. W istocie z uwagi na to, że polityka Unii w dziedzinie środowiska naturalnego ma zapewnić wysoki poziom ochrony zgodnie z art. 191 ust. 2 TFUE, prawodawca Unii może co do zasady zdecydować, że wykonywanie na jej terytorium działalności handlowej, w niniejszym przypadku transportu lotniczego, jest dozwolone jedynie pod warunkiem, że operatorzy przestrzegają kryteriów określonych przez Unię, dzięki którym mają zostać osiągnięte cele, jakie Unia wytyczyła sobie w dziedzinie ochrony środowiska naturalnego, zwłaszcza wtedy, gdy te cele nawiązują do umowy międzynarodowej podpisanej przez Unię, takiej jak ramowa konwencja i protokół z Kioto.

(por. pkt 122, 123, 125–129)

Okoliczność, że operator statku powietrznego jest zobowiązany do zwrócenia uprawnień obliczonych na podstawie wszystkich lotów międzynarodowych, które jego statek powietrzny wykonał lub wykona, w świetle zasad międzynarodowego prawa zwyczajowego takich jak zasada, zgodnie z którą każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium, zasada zgodnie

8. Dyrektywa 2008/101 zmieniającej dyrektywę 2003/87 w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie przewiduje, że dyrektywa 2003/87 ma zastosowanie do lotów kończących się

lub rozpoczynających się na lotnisku znajdującym się na terytorium jednego z państw członkowskich. A zatem w zakresie, w jakim uregulowanie to reguluje na terytorium państw członkowskich przybycie na to terytorium i jego opuszczenie przez statki powietrzne wykorzystywane w międzynarodowej żegludze powietrznej zarówno europejskiej, jak i transatlantyckiej, z art. 7 ust. 1 umowy o transporcie lotniczym między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Stanami Zjednoczonymi Ameryki, z drugiej strony (umowa „otwartego nieba”) wyraźnie wynika, że takie uregulowanie stosuje się do wszystkich statków powietrznych używanych przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej strony tej umowy i że takie statki powietrzne muszą przestrzegać tego uregulowania. Z powyższego wynika, że art. 7 ust. 1 umowy „otwartego nieba” nie stoi na przeszkodzie stosowaniu systemu handlu uprawnieniami ustanowionego w dyrektywie 2003/87 do operatorów statków powietrznych, takich jak przedsiębiorstwa lotnicze mające siedzibę w Stanach Zjednoczonych, w przypadku gdy ich statki powietrzne realizują loty rozpoczynające się lub kończące się na lotnisku znajdującym się na terytorium jednego z państw członkowskich.

(por. pkt 134, 135)

9. W odróżnieniu od cła, podatku lub opłaty obciążających zużycie paliwa system wprowadzony w życie dyrektywą 2003/87 ustanawiającą system handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie zmienioną dyrektywą 2008/101 nie pozwala w ogóle na ustalenie na podstawie określonych

z góry podstawy wymiaru i stawki kwoty należnej za tonę paliwa zużytego dla wszystkich lotów zrealizowanych w roku kalendarzowym, abstrahując od tego, że celem tego systemu nie jest uzyskanie przychodów na rzecz władz publicznych.

Nie można zatem twierdzić, że dyrektywa 2008/101 zawiera rodzaj obowiązkowej opłaty na rzecz władz publicznych, która mogłaby zostać uznana za cło, podatek lub opłatę od paliwa posiadanego lub zużytego przez operatorów statków powietrznych. Okoliczność, że operatorzy statków powietrznych mogą nabyć dodatkowe uprawnienia w celu pokrycia swoich rzeczywistych emisji nie tylko od innych operatorów, ale także od władz publicznych w ramach sprzedaży aukcyjnej 15% wszystkich uprawnień, nie może w żaden sposób podważyć tego stwierdzenia.

W konsekwencji rozciągając zakres stosowania dyrektywy 2003/87 na lotnictwo, dyrektywa 2008/101 nie narusza w żaden sposób przewidzianego w art. 11 ust. 1 i 2 lit. c) umowy o transporcie lotniczym między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Stanami Zjednoczonymi Ameryki, z drugiej strony (umowa „otwartego nieba”), zobowiązania do ustanowienia zwolnienia podatkowego w odniesieniu do zatankowanego paliwa, jako że z racji

swej istoty system handlu uprawnieniami stanowi środek oparty na rynku, a nie cło, podatek lub opłatę obciążającą za-tankowane paliwo.

(por. pkt 143, 145–147)

10. Cel wskazany w art. 25a dyrektywy 2003/87 ustanawiającej system handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie zmienionej dyrektywą 2008/101, którym jest zapewnienie optymalnego wzajemnego oddziaływania na siebie systemu handlu uprawnieniami Unii i „Market-Based Measures” przyjmowanych przez państwa trzecie, tak by te systemy nie były podwójnie stosowane do statków powietrznych obsługujących połączenia międzynarodowe, niezależnie od tego, czy te statki są zarejestrowane w państwie członkowskim czy w państwie trzecim odpowiada celowi, który przyświeca art. 15 ust. 7 umowy o transporcie lotniczym między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Stanami Zjednoczonymi Ameryki, z drugiej strony (umowa „otwartego nieba”).

Poandto art. 15 ust. 3 zdanie drugie umowy „otwartego nieba” w związku z art. 3 ust. 4 tej umowy nie stoi na przeszkodzie temu, by strony tej umowy przyjmowały

środki, które ograniczają wielkość ruchu, częstotliwość lub regularność usług bądź typ statków powietrznych wykorzystywanych przez przedsiębiorstwa lotnicze mające siedzibę na terytorium tych stron, gdy takie środki są związane z ochroną środowiska naturalnego. Artykuł 3 ust. 4 tej umowy przewiduje wyraźnie, że żadna z obu stron nie może wprowadzić takich ograniczeń, chyba że „ze względu na ochronę środowiska naturalnego”. Wspomniany art. 15 ust. 3 w związku z art. 2 i art. 3 ust. 4 tej umowy przewiduje natomiast, że jeżeli strony omawianej umowy przyjmują takie środki ochrony środowiska naturalnego, to muszą być one stosowane w niedyskryminacyjny sposób do zainteresowanych przedsiębiorstw lotniczych.

Tymczasem jak wynika wyraźnie z motywu 21 dyrektywy 2008/101, Unia przewidziała jednolite i prowadzone w niedyskryminacyjny sposób zastosowanie systemu handlu uprawnieniami do wszystkich operatorów statków powietrznych wykorzystywanych w połączeniach lotniczych rozpoczynających się lub kończących się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego. W konsekwencji dyrektywa 2008/101 nie jest nieważna w świetle art. 15 ust. 3 umowy „otwartego nieba” w związku z art. 2 i art. 3 ust. 4 tej umowy.

(por. pkt 151–156)