

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (veľká komora)

z 21. decembra 2011 *

Vo veci C-366/10,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Spojené kráľovstvo) z 8. júla 2010 a doručený Súdnemu dvoru 22. júla 2010, ktorý súvisí s konaním:

Air Transport Association of America,

American Airlines Inc.,

Continental Airlines Inc.,

United Airlines Inc.

proti

Secretary of State for Energy and Climate Change,

* Jazyk konania: angličtina.

za účasti:

International Air Transport Association (IATA),

National Airlines Council of Canada (NACC),

Aviation Environment Federation,

WWF-UK,

European Federation for Transport and Environment,

Environmental Defense Fund,

Earthjustice,

I - 13834

SÚDNY DVOR (veľká komora),

v zložení: predseda V. Skouris, predsedovia komôr A. Tizzano, J.N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J.-C. Bonichot a A. Prechal, sudcovia A. Rosas, R. Silva de Lapuerta, E. Levits, A. Ó Caoimh, L. Bay Larsen, C. Toader (spravodajkyňa) a E. Jarašiūnas,

generálna advokátka: J. Kokott,
tajomník: M. Ferreira, hlavná referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 5. júla 2011,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- Air Transport Association of America, American Airlines Inc., Continental Airlines Inc. a United Airlines Inc., v zastúpení: D. Wyatt, QC, M. Hoskins a M. Chamberlain, barristers, ktorých splnomocnil D. Das, solicitor,
- International Air Transport Association (IATA) a National Airlines Council of Canada (NACC), v zastúpení: C. Quigley, QC,
- Aviation Environment Federation, WWF-UK, European Federation for Transport and Environment, Environmental Defense Fund a Earthjustice, v zastúpení: J. Turner, QC, a L. John, barrister, ktorých splnomocnila K. Harrison, solicitor,

- vláda Spojeného kráľovstva, v zastúpení: L. Seeboruth, splnomocnený zástupca, za právnej pomoci S. Wordsworth, barrister,

- belgická vláda, v zastúpení: T. Materne, splnomocnený zástupca,

- dánska vláda, v zastúpení: C. Vang, splnomocnený zástupca,

- nemecká vláda, v zastúpení: T. Henze, J. Möller a N. Graf Vitzthum, splnomocnení zástupcovia,

- španielska vláda, v zastúpení: M. Muñoz Pérez, splnomocnený zástupca,

- francúzska vláda, v zastúpení: G. de Bergues, S. Menez a M. Perrot, splnomocnení zástupcovia,

- talianska vláda, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci P. Gentili, avvocato dello Stato,

- holandská vláda, v zastúpení: C. Wissels a J. Langer, splnomocnení zástupcovia,

- rakúska vláda, v zastúpení: C. Pesendorfer, splnomocnená zástupkyňa,

- poľská vláda, v zastúpení: M. Szpunar, M. Nowacki a K. Zawisza, splnomocnení zástupcovia,

- švédská vláda, v zastúpení: A. Falk, splnomocnená zástupkyňa,

- islandská vláda, v zastúpení: I. Lind Sæmundsdóttir, splnomocnená zástupkyňa,

- nórska vláda, v zastúpení: K. Moe Winther a M. Emberland, splnomocnení zástupcovia,

- Európsky parlament, v zastúpení: I. Anagnostopoulou, R. Kaškina a A. Troupiotis, splnomocnení zástupcovia,

- Rada Európskej únie, v zastúpení: K. Michoel, E. Karlsson a A. Westerhof Löfflerová, splnomocnené zástupkyne,

- Európska komisia, v zastúpení: E. White, K. Simonsson, K. Mifsud-Bonnici a S. Boelaert, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálnej advokátky na pojednávaní 6. októbra 2011,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka jednak podmienok, za akých sa možno na zásady medzinárodného obyčajového práva a ustanovenia medzinárodných dohôd odvolávať v návrhu na začatie prejudiciálneho konania v súvislosti s posudzovaním platnosti, jednak platnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/101/ES z 19. novembra 2008, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2003/87/ES s cieľom začleniť činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v rámci Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 8, 2009, s. 3) z hľadiska medzinárodného zmluvného a obyčajového práva.

- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi Air Transport Association of America, American Airlines Inc., Continental Airlines Inc. a United Airlines Inc. (ďalej len spolu „ATA a i.“) a Secretary of State for Energy and Climate Change vo veci platnosti opatrení na prebratie smernice 2008/101 prijatých Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska.

I — Právny rámec

A — Medzinárodné právo

1. Chicagský dohovor

- 3 Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve podpísaný v Chicagu (Spojené štáty) 7. decembra 1944 (ďalej len „Chicagský dohovor“) bol ratifikovaný všetkými členskými štátmi Európskej únie, ktorá však sama zmluvnou stranou uvedeného dohovoru nie je. Týmto dohovorom bola zriadená Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO), ktorej cieľom podľa článku 44 toho istého dohovoru je rozvíjať zásady a techniku medzinárodného lietania a podporovať plánovanie a rozvoj medzinárodnej leteckej dopravy.

- 4 Článok 1 Chicagského dohovoru stanovuje:

„Zmluvné štáty uznávajú, že každý štát má úplnú a výhradnú zvrchovanosť nad vzdušným priestorom nad svojim územím.“

- 5 Článok 11 tohto dohovoru nazvaný „Platnosť leteckých predpisov“ stanovuje:

„Pokiaľ tento dohovor nestanovuje inak, zákony a predpisy zmluvného štátu, ktoré upravujú vstup lietadiel používaných v medzinárodnom letaní na jeho územie alebo výstup z neho alebo ktoré upravujú prevádzku a letanie týchto lietadiel, pokiaľ sú na jeho území, sa vzťahujú na lietadlá všetkých zmluvných štátov bez ohľadu na štátnu príslušnosť a tieto lietadlá sa im podrobia pri vstupe, výstupe alebo pobyte na území tohto štátu.“

- 6 Článok 12 uvedeného dohovoru pod názvom „Pravidlá lietania“ stanovuje:

„Každý zmluvný štát sa zaväzuje, že prijme opatrenia, aby sa zabezpečilo, že každé lietadlo letiace nad jeho územím alebo pohybujúce sa na jeho území, ako aj každé lietadlo, ktoré nesie znak jeho štátnej príslušnosti, bez ohľadu na to, kde sa nachádza, sa podrobí pravidlám a predpisom, ktoré v tomto štáte platia a ktoré sa týkajú letu a pohybu lietadiel. Každý zmluvný štát sa zaväzuje udržiavať svoje vlastné predpisy o týchto záležitostiach v najväčšej možnej miere v zhode s predpismi priebežne prijímanými podľa tohto dohovoru. Nad šírým morom platia pravidlá prijaté podľa tohto dohovoru. Každý zmluvný štát sa zaväzuje, že zabezpečí stíhanie všetkých osôb, ktoré porušujú príslušné predpisy.“

- 7 Článok 15 toho istého dohovoru nazvaný „Letiskové a podobné poplatky“ uvádza:

„Každé letisko v zmluvnom štáte, ktoré je prístupné pre verejné používanie domácimi lietadlami bude... prístupné za rovnakých podmienok taktiež lietadlám všetkých ostatných zmluvných štátov...“

Poplatky za použitie týchto letísk a leteckých pomocných zariadení lietadlami ktoréhokoľvek iného zmluvného štátu, ktoré zmluvný štát uloží alebo ktorých uloženie povolí, nebudú:

...

- b) v prípade lietadiel, ktoré vykonávajú pravidelné medzinárodné letecké dopravné služby, vyššie ako poplatky, ktoré by platili jeho domáce lietadlá, ktoré vykonávajú podobné medzinárodné letecké dopravné služby.

Všetky takéto poplatky sa musia zverejniť a odoslať [ICAO] za predpokladu, že na základe vyjadrenia zainteresovaného zmluvného štátu budú poplatky ukladané za používanie letísk a iných pomocných zariadení predmetom skúmania Rady, ktorá o tom podá správu a predloží odporúčenia na zváženie príslušnému štátu alebo štátom. Zmluvný štát nesmie vybrať žiadne dávky, dane alebo iné poplatky postihujúce iba právo tranzitu, vstupu alebo výstupu akéhokoľvek lietadla zmluvného štátu alebo osôb alebo majetku, ktoré sa na nachádzajú na jeho palube, z jeho územia.“

- 8 Článok 17 Chicagského dohovoru stanovuje, že „lietadlá majú štátnu príslušnosť toho štátu, v ktorom sú zapísané do registra.“
- 9 Článok 24 písm. a) uvedeného dohovoru znie:

„Lietadlá letiace na územie iného zmluvného štátu, z jeho územia alebo cez jeho územie sú dočasne oslobodené od cla za podmienok stanovených colnými predpismi tohto štátu. Pohonné hmoty, mazacie oleje, náhradné súčiastky, riadna výstroj

a lietadlové zásoby, ktoré sa nachádzajú na palube lietadla zmluvného štátu pri vstupe na územie iného zmluvného štátu a zostanú na palube pri výstupe z územia tohto štátu, sú oslobodené od cla, kontrolných poplatkov alebo podobných štátnych alebo miestnych ciel a poplatkov...“

2. Kjótsky protokol

- ¹⁰ Dňa 9. mája 1992 bol v New Yorku prijatý Rámcový dohovor Organizácie Spojených národov o zmene klímy (ďalej len „rámcový dohovor“), ktorého základným cieľom je dosiahnuť stabilizáciu koncentrácie plynov spôsobujúcich skleníkový efekt v atmosfére na úrovni, ktorá by zabránila nebezpečnej a antropogénnej interferencii s klimatickým systémom. Dňa 11. decembra 1997 prijali zmluvné strany tohto rámcového dohovoru na jeho základe Kjótsky protokol k Rámcovému dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (ďalej len „Kjótsky protokol“), ktorý vstúpil do platnosti 16. februára 2005. Únia je zmluvnou stranou oboch týchto dohovorov.
- ¹¹ Cieľom Kjótskeho protokolu je znížiť v rokoch 2008 až 2012 celkové množstvo emisií skleníkových plynov, teda oxidu uhličitého (ďalej len „CO₂“), o najmenej 5 % v porovnaní s úrovňou z roku 1990. Strany uvedené v prílohe I rámcového dohovoru sa zaväzujú, že ich emisie skleníkových plynov neprekročia percentuálne sadzby, ktoré im prideluje tento protokol, pričom tieto strany môžu splniť svoje povinnosti spoločne. Celkový záväzok prijatý Úniou a jej členskými štátmi na základe uvedeného protokolu sa týka celkového zníženia emisií skleníkových plynov o 8 % v porovnaní s úrovňou týchto emisií z roku 1990 v priebehu vyššie uvedeného obdobia.

12 Článok 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu stanovuje:

„Strany zahrnuté do prílohy I budú pokračovať vo vykonávaní opatrení na obmedzovanie alebo znižovanie emisií skleníkových plynov, ktoré nezahŕňa Montrealský protokol, z využitia palív v leteckej a námornej doprave v spolupráci s [ICAO] a s Medzinárodnou námornou organizáciou.“

3. Dohoda o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a Spojenými štátmi

- 13 Európske spoločenstvo a jeho členské štáty na jednej strane a Spojené štáty americké na strane druhej uzavreli 25. a 30. apríla 2007 dohodu o leteckej doprave, ktorej účelom je najmä uľahčiť rozširovanie príležitostí v medzinárodnej leteckej doprave otvorením prístupu na trhy a maximalizáciou výhod pre spotrebiteľov, leteckých dopravcov, pracovníkov a verejnosť na obidvoch stranách Atlantického oceánu. Rada Európskej únie a zástupcovia vlád členských štátov Únie, ktorí sa zišli na zasadnutí Rady, v tomto ohľade prijali rozhodnutie 2007/339/ES z 25. apríla 2007 o podpise a predbežnom vykonávaní tejto dohody (Ú. v. EÚ L 134, s. 1).
- 14 Rada a zástupcovia vlád členských štátov Únie, ktorí sa zišli na zasadnutí Rady, neskôr prijali rozhodnutie 2010/465/EÚ z 24. júna 2010 o podpise a predbežnom vykonávaní Protokolu, ktorým sa mení a dopĺňa dohoda o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Spojenými štátmi

americkými na strane druhej (Ú. v. EÚ L 223, s. 1). Odôvodnenia č. 1 až 6 tohto rozhodnutia znejú:

- „1. Dohoda o leteckej doprave... obsahuje povinnosť pre obe strany začať druhú etapu rokovaní.
2. V dôsledku nadobudnutia platnosti Lisabonskej zmluvy 1. decembra 2009, Európska únia nahradila Európske spoločenstvo a stala sa jeho nástupcom.
3. Komisia v mene Únie a členských štátov prerokovala protokol, ktorým sa mení a dopĺňa [dohoda o leteckej doprave] (ďalej len ‚protokol‘) v súlade s článkom 21 uvedenej dohody.
4. Tento protokol bol parafovaný 25. marca 2010.
5. Protokol je plne v súlade s právnymi predpismi Únie, najmä so systémom EÚ na obchodovanie s emisiami [ďalej len ‚systém obchodovania s emisiami‘].
6. Únia a členské štáty by mali protokol prerokovaný Komisiou podpísať a predbežne vykonávať v rozsahu, v akom to umožňuje vnútroštátne právo, s výhradou jeho možného uzavretia k neskoršiemu dátumu.“

¹⁵ Podľa článku 1 ods. 3 rozhodnutia č. 2010/465 „kým protokol nenadobudne platnosť, Únia a jej členské štáty ho predbežne vykonávajú v rozsahu, v akom to umožňuje vnútroštátne právo, a to od dátumu jeho podpisu“.

16 Podľa článku 1 bodu 9 dohody o leteckej doprave zmenenej a doplnenej protokolom (ďalej len „dohoda ‚Otvorené nebo‘“) na účely tejto dohody, ak nie je uvedené inak, pojem „územie“ označuje „pokiaľ ide o Spojené štáty, oblasti súše (pevnina a ostrovy), vnútrozemské vody a výsostné teritoriálne vody, a pokiaľ ide o Európske spoločenstvo a jeho členské štáty, oblasti súše (pevnina a ostrovy), vnútrozemské vody a teritoriálne vody, na ktoré sa vzťahuje Zmluva o založení Európskeho spoločenstva a podľa podmienok stanovených v tejto zmluve a v akomkoľvek následnom právnom dokumente“.

17 Článok 2 dohody „Otvorené nebo“ pod názvom „Spravodlivosť a rovnosť príležitostí“ stanovuje:

„Každá strana zabezpečí leteckým spoločnostiam oboch strán spravodlivosť a rovnosť príležitostí pri hospodárskej súťaži v poskytovaní medzinárodnej leteckej dopravy upravenej touto dohodou.“

18 Článok 3 ods. 2, 4 a 5 tejto dohody stanovuje:

„2. Každá letecká spoločnosť môže pri ktoromkoľvek lete alebo všetkých letoch a podľa vlastného uváženia:

a) vykonávať lety v ktoromkoľvek smere alebo oboch smeroch;

b) kombinovať rôzne čísla letov v rámci letu jedného lietadla;

- c) zabezpečovať leteckú dopravu pre body pred územiami, medzilahlé body a body za územiami, ako aj pre body na územiach strán, a to v akejkolvek kombinácií a poradí;
 - d) vynechať medzipristátie v ktoromkoľvek bode alebo bodoch;
 - e) presunúť prepravu z ktoréhokoľvek z jej lietadiel na ktoréhoľvek jej iné lietadlo v ktoromkoľvek bode;
 - f) zabezpečovať leteckú dopravu pre body za ktorýmkoľvek bodom na svojom území so zmenou alebo bez zmeny lietadla alebo čísla letu a ponúkať verejnosti a propagovať takéto lety ako priame lety s medzipristátím;
 - g) robiť medzipristátia v ktorýchkoľvek bodoch na území alebo mimo územia jednej alebo druhej strany;
 - h) vykonávať tranzitnú dopravu cez územie druhej strany;
- a
- i) kombinovať prepravu tým istým lietadlom bez ohľadu na to, kde sa táto preprava začína,

bez obmedzenia smeru alebo geografického obmedzenia a bez straty akéhokoľvek práva prepravy inak povoleného podľa tejto dohody.

...

4. Každá strana umožní každej leteckej spoločnosti určiť frekvenciu a kapacitu medzinárodnej leteckej dopravy, ktorú poskytuje, na základe komerčných hľadísk na danom trhu. V súlade s týmto právom žiadna strana jednostranne neobmedzí objem dopravy, frekvenciu alebo pravidelnosť letov ani typ alebo typy lietadiel prevádzkovaných leteckými spoločnosťami druhej strany, ani nebude vyžadovať registráciu letových poriadkov, programov chartrových letov alebo plánov prevádzky leteckými spoločnosťami druhej strany, okrem prípadov, ak sa to vyžaduje na colné účely, technické účely, prevádzkové účely alebo účely ochrany životného prostredia (v súlade s článkom 15) na základe jednotných podmienok v súlade s článkom 15 [Chicagského] dohovoru.

5. Každá letecká spoločnosť môže vykonávať medzinárodnú leteckú dopravu bez akéhokoľvek obmedzenia týkajúceho sa zmeny typu alebo počtu prevádzkovaných lietadiel v ktoromkoľvek bode...“

19 Článok 7 tej istej dohody nazvaný „Uplatňovanie zákonov“ vo svojom odseku 1 uvádza:

„Zákony a iné právne predpisy jednej strany, ktoré sa vzťahujú na prílet na jej územie lietadiel používaných na medzinárodnú leteckú dopravu alebo na odlet z neho, alebo na prevádzkovanie a navigáciu takýchto lietadiel na jej území, sa vzťahujú na lietadlá používané leteckou spoločnosťou druhej strany, ktoré ich dodržiavajú pri vstupe na územie prvej strany, odlete z neho alebo pobyte na ňom.“

20 Článok 10 dohody „Otvorené nebo“ okrem iného stanovuje, že letecké spoločnosti každej strany majú právo zriadiť kancelárie na území druhej strany na propagáciu a predaj činností leteckej dopravy a súvisiacich činností. Majú tiež právo vykonávať vo voľne zameniteľných menách predaj služieb leteckej dopravy na území štátu druhej strany priamo a/alebo podľa vlastného uváženia prostredníctvom svojich obchodných zástupcov alebo iných sprostredkovateľov podľa svojho výberu. Letecké spoločnosti každej strany ďalej môžu podľa toho istého článku uhrádzať výdavky vynaložené

na území druhej strany vrátane výdavkov na nákup paliva vo voľne zmeniteľnej mene. Okrem toho môžu uzatvárať dohody o marketingovej spolupráci, ako sú dohody o prenájme časti kapacity alebo dohody o spoločnom označovaní liniek, a za určitých podmienok aj koncesionárske dohody alebo dohody o označovaní a dohody o poskytovaní lietadiel s posádkou na účel medzinárodnej leteckej dopravy.

21 Článok 11 dohody „Otvorené nebo“, ktorý sa týka ciel a poplatkov, stanovuje:

„1. Pri prílete na územie jednej strany lietadlá prevádzkované v rámci medzinárodnej leteckej dopravy leteckými spoločnosťami druhej strany, ich bežné vybavenie, pozemné zariadenia, pohonné látky, mazivá, spotrebné technické zásoby, náhradné diely (vrátane motorov), zásoby v lietadle (okrem iných potraviny, nápoje a liehoviny, tabak a iné produkty určené na predaj cestujúcim alebo používanie cestujúcimi v obmedzenom množstve počas letu) a ďalšie predmety určené na využívanie alebo využívané výlučne v súvislosti s prevádzkou alebo údržbou lietadla v medzinárodnej leteckej doprave sú na základe reciprocity oslobodené od všetkých dovozných obmedzení, majetkových daní a odvodov, colných poplatkov, spotrebných daní a podobných poplatkov, ktoré a) ukladajú vnútroštátne orgány alebo Európske spoločenstvo a b) nie sú založené na cene za poskytované služby, pokiaľ toto zariadenie a zásoby zostanú na palube lietadla.

2. Na základe reciprocity sú tiež oslobodené od daní, odvodov, ciel a poplatkov uvedených v odseku 1 tohto článku s výnimkou poplatkov vychádzajúcich z ceny za [nákladov na – *neoficiálny preklad*] poskytnuté služby:

...

- c) palivo, mazivá a spotrebné technické zásoby v lietadle, ktoré sa privezú alebo dodajú na územie strany na použitie v lietadle leteckej spoločnosti druhej strany, ktoré sa používa v medzinárodnej leteckej doprave, aj keď sa tieto zásoby majú používať počas časti letu uskutočnenej nad územím tej strany, u ktorej boli naložené na palubu;

...“

22 Článok 15 dohody „Otvorené nebo“ nazvaný „Životné prostredie“ znie:

„1. Strany uznávajú dôležitosť ochrany životného prostredia pri tvorbe a vykonávaní medzinárodnej leteckej politiky, pričom pri tvorbe takejto politiky starostlivo zvažujú náklady na ochranu životného prostredia a ich prínos a v prípade potreby spoločne hľadajú účinné globálne riešenia. Strany v súlade s tým spoločne pracujú na obmedzení alebo znížení vplyvu medzinárodnej leteckej dopravy na životné prostredie hospodársky primeraným spôsobom.

2. V prípade, keď strana posudzuje navrhované opatrenia v oblasti životného prostredia, mala by vyhodnotiť možné negatívne vplyvy na vykonávanie práv stanovených v tejto dohode, a ak sa tieto opatrenia prijímú, mala by prijať primerané kroky na zmiernenie akýchkoľvek negatívnych vplyvov. Na žiadosť jednej strany poskytne druhá strana opis takéhoto hodnotenia a krokov na zmiernenie.

3. Ak sa zavedú opatrenia na ochranu životného prostredia, musia sa dodržiavať normy ochrany životného prostredia v letectve, ktoré prijala [ICAO] v prílohách

k [Chicagskému] dohovoru, okrem prípadov, keď sa zaevidovali odlišnosti [v ktorých boli oznámené rozdiely – *neoficiálny preklad*]. Akékoľvek opatrenia na ochranu životného prostredia, ktoré majú vplyv na letecké dopravné služby podľa tejto dohody, uplatňujú strany v súlade s článkom 2 a článkom 3 ods. 4 tejto dohody.

4. Strany opätovne potvrdzujú záväzok členských štátov a Spojených štátov uplatňovať zásadu vyváženého prístupu.

...

6. Strany podporujú výmenu informácií a pravidelný dialóg medzi odborníkmi, vedený najmä prostredníctvom existujúcich komunikačných kanálov, s cieľom zintenzívniť v súlade s uplatniteľnými zákonmi a právnymi predpismi spoluprácu v oblasti vplyvu medzinárodnej leteckej dopravy na životné prostredie a jeho zmiernenia vrátane:

...

e) výmeny názorov na problémy a možnosti na medzinárodných fórach týkajúcich sa vplyvu leteckej dopravy na životné prostredie, v prípade potreby vrátane koordinácie pozícií.

7. Ak o to strany požiadajú, spoločný výbor s pomocou odborníkov vypracuje odporúčania zamerané na riešenie problematiky prípadného prekrývania trhových opatrení týkajúcich sa emisií, ktoré uplatňujú strany, a zabezpečenia súladu medzi nimi s cieľom zabrániť zdvojeniu opatrení a nákladov a čo najviac znížiť administratívnu

záťaž leteckých spoločností. Vykonávanie takýchto odporúčaní podlieha internému schváleniu alebo ratifikácii v závislosti od požiadaviek každej strany.

8. Ak sa jedna strana domnieva, že záležitosť týkajúca sa ochrany životného prostredia v letectve vrátane navrhovaných nových opatrení vzbudzuje obavy z hľadiska uplatňovania alebo vykonávania tejto dohody, môže požiadať o zvolanie spoločného výboru v súlade s článkom 18 s cieľom preskúmať predmetnú záležitosť a prijať vhodné opatrenia na riešenie obáv, ktorých oprávnenosť sa preukázala.“

- 23 Podľa článku 19 ods. 1 dohody „Otvorené nebo“ sa môže každý spor, ktorý sa týka sa vykonávania alebo výkladu tejto dohody a ktorý nie je vyriešený na zasadnutí spoločného výboru, za určitých podmienok na základe dohody strán postúpiť určitej osobe alebo orgánu na účely rozhodnutia. Ak sa strany takto nedohodnú, spor sa na žiadosť ktorejkoľvek zo strán predloží na rozhodcovské konanie v súlade s postupom uvedeným v tom istom článku 19.

B — *Právo Únie*

- 24 Rada prijala jednak rozhodnutie 94/69/ES z 15. decembra 1993 o uzavretí Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o klimatických zmenách (Ú. v. ES L 33, s. 11; Mim. vyd. 11/019, s. 167), jednak rozhodnutie 2002/358/ES z 25. apríla 2002, ktoré sa týka schválenia Kjótskeho protokolu k Rámcovému dohovoru Organizácie Spojených národov o klimatických zmenách a spoločnom plnení záväzkov z neho vyplývajúcich v mene Európskeho spoločenstva (Ú. v. ES L 130, s. 1; Mim. vyd. 11/042, s. 24). Podľa článku 2 prvého odseku posledného uvedeného rozhodnutia Únia a jej členské štáty spoločne splnia záväzky, ktoré prevzali na základe Kjótskeho protokolu.

- 25 Keďže Komisia sa domnievala, že obchodovanie s emisnými kvótami skleníkových plynov bude spolu s ďalšími opatreniami predstavovať hlavnú integrálnu súčasť stratégie Spoločenstva v boji proti klimatickým zmenám, predstavila 8. marca 2000 zelenú knihu o obchodovaní s emisnými kvótami skleníkových plynov v Európskej únii [*neoficiálny preklad*] [KOM(2000) 87 v konečnom znení].

1. Smernica 2003/87/ES

- 26 Na základe článku 175 ods. 1 ES bola prijatá smernica 2003/87/ES Európskeho parlamentu a Rady z 13. októbra 2003, o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v spoločenstve, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, s. 32; Mim. vyd. 15/007, s. 631).
- 27 Podľa odôvodnenia č. 5 tejto smernice je jej cieľom prispievať k účinnejšiemu plneniu záväzkov Únie a jej členských štátov efektívne znížiť antropogénne emisie skleníkových plynov v rámci Kjótskeho protokolu podľa rozhodnutia 2002/358 prostredníctvom efektívneho európskeho trhu s emisnými kvótami skleníkových plynov (ďalej len „kvóty“) a čo najmenšieho zníženia hospodárskeho rozvoja a zamestnanosti.
- 28 Podľa odôvodnenia č. 23 uvedenej smernice by malo obchodovanie s emisnými kvótami „tvoriť súčasť celkového a koherentného balíka politik a opatrení uplatňovaných na úrovni členských štátov a Spoločenstva“. Prvá veta odôvodnenia č. 25 tej istej smernice spresňuje, že „politiky a opatrenia by sa mali uplatňovať na úrovni členských štátov a Spoločenstva vo všetkých sektoroch hospodárstva Európskej únie a nielen v priemyselnom a energetickom sektore, aby došlo k podstatnému zníženiu emisií“.

29 Článok 1 smernice 2003/87 definuje jej predmet takto:

„Táto smernica zriaďuje systém obchodovania s emisími kvótami... v Spoločenstve... na podporu znižovania emisií skleníkových plynov finančne a ekonomicky výhodným spôsobom.“

30 Smernica 2003/87 sa podľa svojho článku 2 ods. 1 vzťahuje na emisie z činností uvedených v prílohe I a na šesť skleníkových plynov uvedených v prílohe II, medzi ktoré patrí aj CO₂.

2. Smernica 2008/101

31 Smernica 2003/87 vo svojom článku 30 ods. 2 stanovuje, že na základe skúseností z uplatňovania tejto smernice mala Komisia vypracovať do 30. júna 2006 správu o uplatňovaní tej istej smernice spolu s prípadnými návrhmi, v ktorej najmä preskúma „či sa má a ako zmeniť príloha I tak, aby obsahovala iné relevantné sektory, okrem iného, sektor chemický, hliníkový a dopravy, činnosti a emisie iných skleníkových plynov uvedených v prílohe II, s ohľadom na ďalšie zlepšenie ekonomickej účinnosti systému“.

32 Normotvorca Únie v tomto ohľade prijal smernicu 2008/101, ktorou sa smernica 2003/87 mení a dopĺňa tak, že sa do systému obchodovania s kvótami začleňuje oblasť letectva.

33 Odôvodnenia č. 8 až 11, ako aj č. 14, 17 a 21 smernice 2008/101 znejú:

- „(8) Podľa Kjótskeho protokolu k [rámcovému dohovoru], ... rozvinuté krajiny musia obmedziť alebo znížiť emisie skleníkových plynov z leteckej dopravy, na ktoré sa nevzťahuje Montrealský protokol [o látkach, ktoré porušujú ozónovú vrstvu], v rámci [ICAO].
- (9) Hoci Spoločenstvo nie je zmluvnou stranou Chicagského dohovoru..., všetky členské štáty sú zmluvnými stranami uvedeného dohovoru a členmi ICAO. Členské štáty naďalej spolupracujú s inými štátmi v ICAO pri vypracúvaní opatrení vrátane trhových nástrojov na riešenie vplyvu leteckej dopravy na zmenu klímy. Na šiestom zasadnutí Výboru ICAO pre ochranu životného prostredia v letectve v roku 2004 sa dohodlo, že systém obchodovania s emisiami z leteckej dopravy založený na novom právnom nástroji pod záštitou ICAO sa javí ako nedostatočne priťažlivý, a teda by sa v ňom ďalej nemalo pokračovať. V dôsledku toho sa v rezolúcii A35-5 z 35. valného zhromaždenia ICAO, ktoré sa konalo v septembri 2004, nenavrhol nový právny nástroj, ale namiesto toho sa schválilo otvorené obchodovanie s emisiami a možnosť, aby štáty začlenili emisie z medzinárodnej leteckej dopravy do svojich systémov obchodovania s emisiami. Dodatok L k rezolúcii A36-22 z 36. valného zhromaždenia ICAO, ktoré sa konalo v septembri 2007, nalieha na zmluvné štáty, aby neuplatňovali systém obchodovania s emisiami na prevádzkovateľov lietadiel z iných zmluvných štátov s výnimkou uplatňovania na základe vzájomnej dohody medzi uvedenými štátmi. Pripomínajúc, že Chicagsky dohovor výslovne uznáva právo každej zmluvnej strany uplatňovať na nediskriminačnom základe vlastné zákony a nariadenia v oblasti leteckej dopravy na lietadlá všetkých štátov, členské štáty Európskeho spoločenstva a pätnásť ďalších európskych štátov vzniesli výhradu k tomuto uzneseniu a vyhradili si právo v rámci Chicagského dohovoru prijímať a uplatňovať trhové opatrenia na nediskriminačnom základe na

všetkých prevádzkovateľov lietadiel zo všetkých štátov, ktorí poskytujú letecké dopravné služby na ich územie, z neho alebo v rámci ich územia.

- (10) Podľa šiesteho environmentálneho akčného programu Spoločenstva ustanoveného rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady 1600/2002/ES... má Spoločenstvo identifikovať a prijať špecifické opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy, ak do roku 2002 nedôjde k dohode o týchto krokoch v rámci ICAO. Rada vo svojich záveroch z októbra 2002, decembra 2003 a októbra 2004 opakovane vyzvala Komisiu, aby navrhla opatrenia na zníženie vplyvu medzinárodnej leteckej dopravy na zmenu klímy.
- (11) V záujme dosiahnutia potrebného podstatného zníženia by sa politiky a opatrenia mali vykonávať na úrovni členského štátu a na úrovni Spoločenstva vo všetkých sektoroch ekonomiky Spoločenstva. Ak by vplyv sektora leteckej dopravy narastal súčasným tempom, významne by to oslabilo zníženie, ktoré pri boji so zmenou klímy dosiahli iné sektory.

...

- (14) Cieľom zmien a doplnení smernice 2003/87/ES touto smernicou je znížiť vplyv sektora leteckej dopravy na zmenu klímy začlenením emisií z činností leteckej dopravy do systému Spoločenstva.

...

- (17) Spoločenstvo a jeho členské štáty pokračujú v snahe o dosiahnutie dohody o globálnych opatreniach na zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy. Systém Spoločenstva môže slúžiť ako model využívania obchodovania s emisiami v celosvetovom meradle. Spoločenstvo a jeho členské štáty by naďalej mali byť v kontakte s tretími stranami v priebehu vykonávania tejto smernice a nabádať tretie krajiny, aby prijali rovnaké opatrenia. Ak tretia krajina prijme opatrenia, ktoré majú na životné prostredie rovnaký vplyv aspoň ako táto smernica, znižujúce vplyv letov do Spoločenstva na zmenu klímy, Komisia by po konzultácii s touto krajinou mala posúdiť dostupné možnosti s cieľom zabezpečiť optimálnu interakciu medzi systémom Spoločenstva a opatreniami tejto krajiny. Systémy obchodovania s emisiami, ktoré vypracúvajú tretie krajiny, začínajú umožňovať optimálnu interakciu so systémom Spoločenstva vzhľadom na ich podiel na leteckej doprave. Dvojstranné dohody o prepojení systému Spoločenstva s inými systémami obchodovania na vytvorenie spoločnej schémy alebo zohľadňujúce rovnaké opatrenia s cieľom zamedziť dvojitej regulácii by mohli byť krokom ku globálnej dohode. Komisia môže v prípadoch uzavretia takýchto dvojstranných dohôd zmeniť typ činností leteckej dopravy zahrnutých v systéme Spoločenstva vrátane následných úprav celkového množstva kvót, ktoré sa majú prideliť prevádzkovateľom lietadiel.

...

- (21) Úplné zosúladenie pomeru kvót vydaných bezplatne všetkým prevádzkovateľom lietadiel, ktorí sú zapojení do systému Spoločenstva, je vhodné na to, aby sa zabezpečili rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov lietadiel vzhľadom na to, že každého prevádzkovateľa lietadla bude regulovať jediný členský štát, pokiaľ ide o všetky jeho operácie do Európskej únie, z nej a v rámci nej, a nediskriminačné ustanovenia bilaterálnych dohôd o leteckých službách s tretími krajinami.“

34 Podľa článku 1 bodu 4 smernice 2008/101 teraz smernica 2003/87 obsahuje kapitolu II, ktorá znie:

„KAPITOLA II

LETECKÁ DOPRAVA

Článok 3a

Rozsah pôsobnosti

Ustanovenia tejto kapitoly sa uplatňujú na pridelovanie a vydávanie kvót v súvislosti s činnosťami leteckej dopravy uvedenými v prílohe I.

...

Článok 3c

Celkové množstvo kvót pre leteckú dopravu

1. Za obdobie od 1. januára 2012 do 31. decembra 2012 sa celkové množstvo kvót, ktoré majú byť pridelené prevádzkovateľom lietadiel, rovná 97 % historických emisií z leteckej dopravy.

2. Za obdobie uvedené v článku 11 ods. 2 ktoré sa začína 1. januára 2013, a v prípade, že nedošlo k žiadnym zmenám a doplneniam po preskúmaní podľa článku 30 ods. 4 za každé nasledujúce obdobie sa celkové množstvo kvót, ktoré majú byť pridelené prevádzkovateľom lietadiel, rovná 95 % historických emisií z leteckej dopravy, ktoré sa vynásobia počtom rokov v danom období.

...

Článok 3d

Metóda pridelovania kvót pre leteckú dopravu prostredníctvom aukcií

1. V období uvedenom v článku 3c ods. 1 sa s 15 % kvót obchoduje formou aukcie.
2. Od 1. januára 2013 sa s 15 % kvót musí obchodovať formou aukcie. Toto percento sa môže v rámci všeobecného preskúmania smernice prehodnotiť.
3. Prijme sa nariadenie obsahujúce podrobné ustanovenia platné pre členské štáty pri obchodovaní formou aukcie s kvótami, ktoré sa nemusia vydávať bezplatne v súlade s odsekmi 1 a 2 tohto článku alebo článkom 3f ods. 8. Počet kvót, s ktorými má každý členský štát obchodovať formou aukcie počas každého obdobia, je úmerný jeho podielu na celkových započítaných emisiách za všetky členské štáty za referenčný rok...

...

4. Členské štáty určia, ako sa použijú príjmy pochádzajúce z aukčného obchodovania s kvótami. Tieto príjmy by sa mali použiť na riešenie zmeny klímy v Európskej únii a tretích krajinách okrem iného na zníženie emisií skleníkových plynov, na prispôsobenie sa vplyvom zmeny klímy v Európskej únii a tretích krajinách, najmä v rozvojových krajinách, na financovanie výskumu a vývoja zameraného na zmiernenie a prispôsobenie sa, a to najmä v oblasti letectva a leteckej dopravy, na zníženie emisií prostredníctvom dopravy s nízkou úrovňou emisií a na pokrytie nákladov riadenia systému Spoločenstva. Výnosy z obchodovania formou aukcie by sa mali využívať tiež na financovanie príspevkov do Globálneho fondu pre energetickú účinnosť a obnoviteľnú energiu a opatrení, ktoré zabránia odlesňovaniu.

...

Článok 3e

Pridelovanie a vydávanie kvót prevádzkovateľom lietadiel

1. Každý prevádzkovateľ lietadla môže pre každé obdobie uvedené v článku 3c požiadať o pridelenie kvót, ktoré sa majú prideliť bezplatne. V žiadosti predloženej príslušnému orgánu v riadiacom členskom štáte sa uvedú overené údaje o tonokilometroch týkajúce sa leteckých činností uvedených v prílohe I, uskutočnených týmto prevádzkovateľom lietadla za sledovaný rok....“

- 35 Podľa článku 1 bodu 10 písm. b) smernice 2008/101 sa do článku 12 smernice 2003/87 vkladá odsek 2a, ktorý znie:

„Riadiace členské štáty zabezpečia, aby do 30. apríla každého roku každý prevádzkovateľ lietadla odstúpil [odovzdal – *neoficiálny preklad*] množstvo kvót rovnajúce sa celkovým emisiám z leteckých činností uvedených v prílohe I, ktoré tento prevádzkovateľ uskutočňuje, za prechádzajúci kalendárny rok, ktoré boli overené v súlade s článkom 15. členské štáty zabezpečia, aby sa tieto kvóty, ktoré sa odstúpili [odovzdali – *neoficiálny preklad*] v súlade s týmto odsekom, následne zrušili.“

- 36 Podľa článku 1 bodu 14 písm. b) smernice 2008/101 sa odseky 2 a 3 článku 16 smernice 2003/87 nahrádzajú takto:

„2. Členské štáty zabezpečia zverejnenie mien prevádzkovateľov a prevádzkovateľov lietadiel, ktorí porušujú požiadavky na odovzdanie dostatočného množstva kvót podľa tejto smernice.

3. Členské štáty zabezpečia, aby každý prevádzkovateľ alebo prevádzkovateľ lietadla, ktorý neodovzdá dostatočné kvóty do 30. apríla každého roku na pokrytie emisií za predchádzajúci rok, bol povinný uhradiť pokutu za prekročenie emisií. Pokuta za prekročenie emisií je 100 EUR za každú tonu ekvivalentu oxidu uhličitého emitovaného zariadením, ktorého prevádzkovateľ alebo prevádzkovateľ lietadla neodovzdal kvóty. Úhrada pokuty za prekročenie emisií nezbavuje prevádzkovateľa alebo prevádzkovateľa lietadla záväzku odovzdať množstvo kvót rovnajúce sa danému prekročeniu emisií pri odovzďavaní emisií za nasledujúci kalendárny rok.“

37 Článok 1 bod 14 písm. c) smernice 2008/101 ďalej stanovuje, že sa do článku 16 smernice 2003/87 dopĺňa odsek 5, ktorý znie:

„V prípade, že prevádzkovateľ lietadla nespĺňa požiadavky podľa tejto smernice, a ak sa ich splnenie nepodarilo zabezpečiť inými donucovacími opatreniami, jeho riadiaci členský štát môže Komisiu požiadať, aby v súvislosti s dotknutým prevádzkovateľom lietadla rozhodla o uložení zákazu prevádzky.“

38 Podľa článku 1 bodu 18 smernice 2008/101 sa do smernice 2003/87 vkladá článok 25a nazvaný „Opatrenia tretích krajín na zníženie vplyvov leteckej dopravy na zmenu klímy“, ktorý stanovuje:

„1. V prípade, že tretia krajina prijme opatrenia na zníženie vplyvu letov s odletom z tejto krajiny a pristávajúcich v Spoločenstve na zmenu klímy, Komisia po konzultácii s touto treťou krajinou a členskými štátmi v rámci výboru uvedeného v článku 23 ods. 1 posúdi dostupné možnosti s cieľom zabezpečiť optimálnu interakciu medzi systémom Spoločenstva a opatreniami tejto krajiny.

V prípade potreby Komisia môže prijať zmeny a doplnenia, aby sa lety prichádzajúce z dotknutej tretej krajiny vyňali z činností leteckej dopravy uvedených v prílohe I alebo aby sa ustanovili všetky zmeny a doplnenia činností leteckej dopravy uvedených v prílohe I, ktoré sú podľa štvrtého pododseku nevyhnutné na základe dohody. Uvedené opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 23 ods. 3.

Komisia môže predložiť Európskemu parlamentu a Rade návrh akýchkoľvek iných zmien a doplnení tejto smernice.

Ak je to vhodné, aj Komisia môže v súlade s článkom 300 ods. 1 zmluvy odporučiť Rade, aby začala rokovania s cieľom uzavrieť dohodu s dotknutou treťou krajinou.

2. Spoločenstvo a jeho členské štáty pokračujú v snahe o dohodu o globálnych opatreniach na zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy. Na základe takejto dohody Komisia zváži, či sú zmeny a doplnenia tejto smernice v rozsahu, v akom sa vzťahuje na prevádzkovateľov lietadiel, potrebné.“

³⁹ Podľa prílohy smernice 2008/101 sa príloha I smernice 2003/87 po novom nazýva „Kategoríe činností, na ktoré sa vzťahuje táto smernica“ a bod 2 úvodu pred tabuľkou uvedenou v tejto prílohe I je doplnený nasledujúcim pododsekom:

„Od 1. januára 2012 sa zahrnú všetky lety s priletom na letisko alebo s odletom z letiska, ktoré sa nachádza na území členského štátu, na ktorý sa vzťahuje zmluva.“

⁴⁰ Prílohou smernice 2008/101 sa tiež mení príloha IV smernice 2003/87, a to tak, že sa do tejto prílohy vkladá časť B, ktorá má názov „Monitorovanie emisií z činností leteckej dopravy a podávanie správ o týchto emisiách“ a stanovuje:

„Monitorovanie emisií oxidu uhličitého

Emisie sa monitorujú výpočtom. Emisie sa vypočítavajú pomocou vzorca:

Spotreba paliva × emisný faktor

Spotreba paliva zahŕňa palivo spotrebované pomocným zdrojom. Vždy keď je to možné, použije sa skutočná spotreba paliva pre každý let, ktorá sa vypočíta pomocou vzorca:

Množstvo paliva, ktoré obsahujú palivové nádrže lietadla pri ukončení tankovania paliva na let – množstvo paliva, ktoré obsahujú palivové nádrže lietadla pri ukončení tankovania paliva na nasledujúci let + palivo natankované na tento nasledujúci let.

...

Pre každý let a pre každé palivo sa urobí samostatný výpočet.

Podávanie správ o emisiách

Každý prevádzkovateľ lietadla zahrnie do svojej správy tieto informácie podľa článku 14 ods. 3:

A. Údaje na identifikáciu prevádzkovateľa lietadla vrátane:

- mena prevádzkovateľa lietadla,
- jeho riadiaceho členského štátu,

...

B. Pre každý typ paliva, pre ktorý sa vypočítavajú emisie:

- spotrebu paliva,
- emisný faktor,
- celkové súhrnné emisie zo všetkých letov uskutočnených počas obdobia, na ktoré sa vzťahuje správa, ktoré spadajú pod činnosti leteckej dopravy uvedené v prílohe I, na účely ktorých je prevádzkovateľom lietadla,

- súhrnné emisie zo:
 - všetkých letov uskutočnených počas obdobia, na ktoré sa vzťahuje správa, ktoré spadajú pod činnosti leteckej dopravy uvedené v prílohe I, na účely ktorých je prevádzkovateľom lietadla, s odletom z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu a príletom na letisko nachádzajúce sa na území toho istého členského štátu,
 - všetkých ostatných letov uskutočnených počas obdobia, na ktoré sa vzťahuje správa, ktoré spadajú pod činnosti leteckej dopravy uvedené v prílohe I, na účely ktorých je prevádzkovateľom lietadla,
- súhrnné emisie zo všetkých letov uskutočnených počas obdobia, na ktoré sa vzťahuje správa, ktoré spadajú pod činnosti leteckej dopravy uvedené v prílohe I, na účely ktorých je prevádzkovateľom lietadla a ktoré:
 - odlietali z každého členského štátu a
 - prilietali do každého členského štátu z tretej krajiny,
- neistotu.

Monitorovanie údajov o tonokilometroch na účely článkov 3e a 3f

Na účely podávania žiadostí o pridelenie kvót v súlade s článkom 3e ods. 1 alebo článkom 3f ods. 2 sa rozsah činnosti leteckej dopravy vypočíta v tonokilometroch pomocou tohto vzorca:

tonokilometre = vzdialenosť × užitočné zaťaženie,

kde:

„vzdialenosť“ znamená vzdialenosť po ortodróme medzi letiskom odletu a letiskom priletu plus dodatočný fixný faktor 95 km a

„užitočné zaťaženie“ znamená celkovú hmotnosť prepravovaného nákladu, poštovej zásielky a cestujúcich.

...“

C — Vnútroštátne právo

⁴¹ V Spojenom kráľovstve bola smernica 2008/101 prebratá nariadením o systéme obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v leteckej doprave z roku 2009 (Aviation Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme Regulations 2009, SI 2009, č. 2301) a ďalšími predpismi, ktoré mali byť prijaté v priebehu roka 2010.

II — Skutkový stav vo veci samej a prejudiciálne otázky

- 42 Nezisková organizácia Air Transport Association of America je podľa informácií vnútroštátneho súdu popredným združením zaoberajúcim sa obchodom a službami v oblasti pravidelnej leteckej dopravy v Spojených štátoch amerických. Letecké spoločnosti American Airlines Inc., Continental Airlines Inc. a United Airlines Inc. prevádzkujú letecké spojenia v Spojených štátoch amerických, Európe aj vo zvyšku sveta. Ich riadiacim členským štátom v zmysle smernice 2003/87, zmenenej a doplnenej smernicou 2008/101, je Spojené kráľovstvo.
- 43 Dňa 16. decembra 2009 podali ATA a i. na vnútroštátny súd žalobu smerujúcu k zrušeniu opatrení, ktorými sa smernica 2008/101 preberá v Spojenom kráľovstve a ktoré patria do pôsobnosti Secretary of State for Energy and Climate Change. Na podporu svojej žaloby poukázali na protiprávnosť tejto smernice z hľadiska medzinárodného zmluvného a obyčajového práva.
- 44 Dňa 28. mája 2010 vnútroštátny súd povolil organizáciám International Air Transport Association (IATA) a National Airlines Council of Canada vstup do konania ako vedľajším účastníkom na podporu žaloby ATA a i. a piatim organizáciám na ochranu životného prostredia, a to Aviation Environment Federation, WWF-UK, European Federation for Transport and Environment, Environmental Defense Fund et Earthjustice, vstup do konania ako vedľajším účastníkom na podporu Secretary of State for Energy and Climate Change.
- 45 Za týchto podmienok High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúce prejudiciálne otázky:
- „1. Možno v tejto veci na základe všetkých nižšie uvedených pravidiel medzinárodného práva alebo niektorých z nich napadnúť platnosť smernice 2003/87/ES,

ktorá bola zmenená a doplnená smernicou 2008/101/ES s cieľom začleniť činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisiami [Únie]...:

- a) zásada obyčajového medzinárodného práva, že každý štát má úplnú a výlučnú suverenitu nad svojím vzdušným priestorom;
- b) zásada obyčajového medzinárodného práva, že žiadny štát nemôže platne vykonávať svoju suverenitu nad akoukoľvek časťou širého mora;
- c) zásada obyčajového medzinárodného práva týkajúca sa slobody preletu nad šírým morom;
- d) zásada obyčajového medzinárodného práva (ktorej existenciu žalovaný popiera), že lietadlá počas preletu nad šírým morom podliehajú výlučnej právomoci štátu ich registrácie, pokiaľ medzinárodná zmluva výslovne nestanovuje inak;
- e) Chicagský dohovor (najmä jeho články 1, 11, 12, 15 a 24);
- f) dohoda ‚Otvorené nebo‘ (najmä jej článok 7, článok 11 ods. 2 a článok 15 ods. 3);
- g) Kjótsky protokol (najmä jeho článok 2 ods. 2)?

Pokiaľ na otázku 1 možno odpovedať kladne:

2. Je smernica [2008/101] neplatná, pokiaľ uplatňuje systém obchodovania s emisiami na tie časti letov (buď všetkých letov alebo letov lietadiel registrovaných v tretích štátoch), ktoré sa uskutočňujú mimo vzdušného priestoru členských štátov Európskej únie, pretože porušuje jednu alebo viaceré zásady obyčajového medzinárodného práva [uvedené v prvej otázke]?

3. Je smernica [2008/101] neplatná, pokiaľ uplatňuje systém obchodovania s emisiami na tie časti letov (buď všetkých letov alebo letov lietadiel registrovaných v tretích štátoch), ktoré sa uskutočňujú mimo vzdušného priestoru členských štátov Európskej únie:
 - a) pretože je v rozpore s článkami 1, 11 a/alebo 12 Chicagského dohovoru;

 - b) pretože je v rozpore s článkom 7 dohody ‚Otvorené nebo‘?

4. Je smernica [2008/101] neplatná, pokiaľ uplatňuje systém obchodovania s emisiami na činnosti leteckej dopravy:
 - a) pretože je v rozpore s článkom 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu a článkom 15 ods. 3 dohody ‚Otvorené nebo‘;

- b) pretože je v rozpore s článkom 15 Chicagského dohovoru samostatne alebo v spojení s článkom 3 ods. 4 a článkom 15 ods. 3 dohody ‚Otvorené nebo‘;
- c) pretože je v rozpore s článkom 24 Chicagského dohovoru samostatne alebo v spojení s článkom 11 ods. 2 písm. c) dohody ‚Otvorené nebo‘?“

III — O prejudiciálnych otázkach

A — O prvej otázke

⁴⁶ Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa v rámci tohto prejudiciálneho konania možno odvolávať na zásady a ustanovenia medzinárodného práva, ktoré tento súd uvádza, na účely posúdenia platnosti smernice 2008/101 v rozsahu, v akom začleňuje leteckú dopravu do systému obchodovania s kvótami upraveného smernicou 2003/87.

⁴⁷ Hneď na úvod treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry vnútroštátne súdy nemajú právomoc vyhlásiť akty inštitúcií Únie za neplatné. Účelom právomocí priznaných Súdnemu dvoru článkom 267 ZFEÚ je totiž predovšetkým zabezpečiť jednotné uplatňovanie práva Únie vnútroštátnymi súdmi. Táto požiadavka jednotnosti je osobitne naliehavá, pokiaľ sa spochybňuje platnosť aktu Únie. Rozdielny prístup súdov členských štátov k otázke platnosti aktov práva Únie by mohol ohroziť samotnú

jednotnosť právneho poriadku Únie a narušiť základnú požiadavku právnej istoty (rozsudok z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Zb. s. I-403, bod 27 a citovanú judikatúru).

- 48 Len Súdny dvor má teda právomoc určiť neplatnosť aktu Únie, akým je smernica 2008/101 (pozri rozsudky z 22. októbra 1987, Foto-Frost, 314/85, Zb. 1987 s. 4199, bod 17; z 21. februára 1991, Zuckerfabrik Süderdithmarschen a Zuckerfabrik Soest, C-143/88 a C-92/89, Zb. s. I-415, bod 17; z 21. marca 2000, Greenpeace France a i., C-6/99, Zb. s. I-1651, bod 54; IATA a ELFAA, už citovaný, bod 27, ako aj z 22. júna 2010, Melki a Abdeli, C-188/10 a C-189/10, Zb. s. I-5667, bod 54).

1. O uvádzaných medzinárodných dohovorochoch

- 49 Na úvod treba poukázať na to, že v súlade so zásadami medzinárodného práva môžu inštitúcie Únie, ktoré majú právomoc vyjednávať a uzatvárať medzinárodnú dohodu, dohodnúť s dotknutými tretími štátmi účinky ustanovení tejto dohody vo vnútroštátnych právnych poriadkoch zmluvných strán. Len v prípade, že táto otázka nie je v dohode výslovne upravená, prináleží príslušným súdom, a predovšetkým Súdnemu dvoru, aby o tejto otázke rozhodli rovnako ako o akejkoľvek inej otázke výkladu týkajúcej sa uplatňovania zmluvy v Únii (pozri rozsudky z 26. októbra 1982, Kupferberg, 104/81, Zb. s. 3641, bod 17, a z 23. novembra 1999, Portugalsko/Rada, C-149/96, Zb. s. I-8395, bod 34).
- 50 Treba tiež pripomenúť, že ak medzinárodné dohody uzavrela Únia, sú tieto dohody podľa článku 216 ods. 2 ZFEÚ pre inštitúcie Únie záväzné, a majú preto prednosť pred aktmi Únie (pozri v tomto zmysle rozsudky z 10. septembra 1996, Komisia/Nemecsko, C-61/94, Zb. s. I-3989, bod 52; z 12. januára 2006, Algemene Scheeps Agentuur

Dordrecht, C-311/04, Zb. s. I-609, bod 25; z 3. júna 2008, Intertanko a i., C-308/06, Zb. s. I-4057, bod 42, ako aj z 3. septembra 2008, Kadi a Al Barakaat International Foundation/Rada a Komisia, C-402/05 P a C-415/05 P, Zb. s. I-6351, bod 307).

- 51 Z toho vyplýva, že platnosť aktu Únie môže byť dotknutá nezlučiteľnosťou tohto aktu s takými predpismi medzinárodného práva. Ak sa táto neplatnosť uplatňuje pred vnútroštátnym súdom, Súdny dvor overí, ako ho o to žiada vnútroštátny súd v rámci prvej otázky, či sú vo veci, ktorá mu bola predložená, splnené určité podmienky, aby bolo možné určiť, či môže byť na základe článku 267 ZFEÚ posúdená platnosť dotknutého aktu práva Únie z hľadiska uvádzaných predpisov medzinárodného práva (pozri v tomto zmysle rozsudok Intertanko a i., už citovaný, bod 43).
- 52 Predovšetkým Únia totiž musí byť týmito predpismi viazaná (pozri rozsudky z 12. decembra 1972, International Fruit Company a i., 21/72 až 24/72, Zb. s. 1219, bod 7, ako aj Intertanko a i., už citovaný, bod 44).
- 53 Súdny dvor ďalej môže pristúpiť k preskúmaniu platnosti aktu práva Únie z hľadiska medzinárodnej zmluvy iba vtedy, ak tomu nebránia charakter a štruktúra tejto zmluvy (pozri rozsudok z 9. septembra 2008, FIAMM a i./Rada a Komisia, C-120/06 P a C-121/06 P, Zb. s. I-6513, bod 110).
- 54 Nakoniec, pokiaľ povaha a štruktúra predmetnej zmluvy umožňujú, aby bola platnosť aktu práva Únie preskúmaná z hľadiska ustanovení tejto zmluvy, je ešte potrebné, aby ustanovenia tejto zmluvy uplatňované na účely preskúmania platnosti aktu práva Únie boli obsahovo bezpodmienečné a dostatočne presné (pozri rozsudky IATA a ELFAA, už citovaný, bod 39, ako aj Intertanko a i., už citovaný, bod 45).

- 55 Taká podmienka je splnená, pokiaľ uplatňované ustanovenie obsahuje jasnú a presnú povinnosť, ktorej splnenie alebo účinky nezávisia od vydania žiadneho ďalšieho aktu (pozri rozsudky z 30. septembra 1987, Demirel, 12/86, Zb. s. 3719, bod 14; z 15. júla 2004, Pêcheurs de l'étang de Berre, C-213/03, Zb. s. I-7357, bod 39, ako aj z 8. marca 2011, Lesoochránárske zoskupenie, C-240/09, Zb. s. I-1255, bod 44 a citovanú judikatúru).
- 56 Treba teda overiť, pokiaľ ide o ustanovenia zmlúv uvádzané vnútroštátnym súdom, či sú podmienky, aké boli pripomenuté v bodoch 52 až 54 tohto rozsudku, skutočne splnené.

a) O Chicagskom dohovore

- 57 Ako vyplýva z tretieho odseku preambuly Chicagského dohovoru, tento dohovor stanovuje „určité zásady a úpravy, aby sa medzinárodné civilné letectvo mohlo bezpečne a systematicky vyvíjať a aby sa medzinárodné letecké dopravné služby mohli zriaďovať na základe rovnakých príležitostí a prevádzkovať zdravo a hospodárne“.
- 58 Tento dohovor má širokú oblasť pôsobnosti, keďže upravuje okrem iného právo nepravidelného letu vrátane preletu nad územím zmluvných štátov, zásady platné pre leteckú kabotáž, podmienky, za ktorých lietadlo, ktoré je spôsobilé lietať bez pilota, smie lietať bez pilota nad územím zmluvného štátu, vymedzenie oblastí, ktoré určujú zmluvné štáty a nad ktorými je zakázané lietať z dôvodu vojenskej potreby alebo verejnej bezpečnosti, pristávanie lietadiel na colnom letisku, platnosť leteckých

predpisov, pravidiá lietania, uplatňovanie letiskových a podobných poplatkov, štátnu príslušnosť lietadiel a opatrenia na uľahčenie lietania, ako je uľahčenie formalít, zavedenie colného a prísťahovaleckého konania, ako aj pomocné letecké zariadenia a normalizačné sústavy.

- 59 Chicagský dohovor stanovuje aj podmienky, ktoré musia spĺňať lietadlá, najmä podmienky týkajúce sa palubných dokladov lietadiel, rádiového vybavenia lietadiel, osvedčenia o spôsobilosti k letu, uznávania osvedčení a preukazov alebo aj obmedzení prepravy tovaru. Tento dohovor okrem toho stanovuje, že ICAO prijme medzinárodné normy a odporúčané predpisy.
- 60 Ako bolo uvedené v bode 3 tohto rozsudku, je nesporné, že Únia zmluvnou stranou uvedeného dohovoru nie je, ale že všetky jej členské štáty naopak zmluvnými stranami tohto dohovoru sú.
- 61 V tomto ohľade síce z článku 351 prvého odseku ZFEÚ vyplýva povinnosť inštitúcií Únie nezasahovať do plnenia záväzkov členských štátov vyplývajúcich zo zmluvy uzatvorenej pred 1. januárom 1958, akou je aj Chicagský dohovor, treba však pripomenúť, že účelom tejto povinnosti inštitúcií je umožniť dotknutým členským štátom plnenie ich záväzkov zo skoršej dohody bez toho, aby tým bola Únia viazaná vo vzťahu k tretím štátom, ktoré sú zmluvnými stranami tejto dohody (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 14. októbra 1980, Burgoa, 812/79, Zb. s. 2787, body 8 a 9).
- 62 Vo veci samej je preto Únia ustanoveniami tohto medzinárodného dohovoru viazaná iba vtedy a v tom rozsahu, v akom Únia na základe Zmluvy o EÚ a Zmluvy o FEÚ prevzala právomoci, ktoré pôvodne v oblasti pôsobnosti uvedeného dohovoru opísanej v bodoch 57 až 59 tohto rozsudku vykonávali členské štáty Únie (pozri v tomto zmysle

rozsudky International Fruit Company a i., už citovaný, bod 18; zo 14. júla 1994, Peralta, C-379/92, Zb. s. I-3453, bod 16, ako aj z 22. októbra 2009, Bogiatzi, C-301/08, Zb. s. I-10185, bod 25).

- 63 Na to, aby bola Únia dohovorom viazaná, je totiž ešte potrebné, aby v plnom rozsahu prevzala právomoci vyplývajúce z daného dohovoru, ktoré pôvodne vykonávali členské štáty, aby tak na ňu boli tieto právomoci v plnom rozsahu prenesené (pozri v tomto zmysle rozsudky Intertanko a i., už citovaný, bod 49, ako aj Bogiatzi, už citovaný, bod 33). Skutočnosť, že predmetom alebo cieľom jedného alebo viacerých aktov práva Únie môže byť začlenenie niektorých ustanovení obsiahnutých v medzinárodnej dohode, ktorú Únia sama neschválila, do práva Únie, preto ešte nestačí na to, aby Súdnemu dvoru prislúchalo preskúmať legálnosť tohto aktu alebo aktov práva Únie z hľadiska uvedenej dohody (pozri v tomto zmysle rozsudok Intertanko a i., už citovaný, bod 50).
- 64 Ako v podstate uviedla švédka vláda vo svojich písomných pripomienkach, článok 80 ods. 2 ES aj článok 100 ods. 2 ZFEÚ stanovujú, že Únia môže prijať vhodné ustanovenia v oblasti leteckej dopravy.
- 65 V tomto ohľade je potrebné uviesť, že niektoré aspekty patriace do pôsobnosti Chicagského dohovoru boli upravené na úrovni Únie, a to najmä na základe článku 80 ods. 2 ES. V bode 23 rozsudku z 25. januára 2011, Neukirchinger (C-382/08, Zb. s. I-139), už Súdny dvor uviedol, že v oblasti leteckej dopravy ide napríklad o nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 z 15. júla 2002 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (Ú. v. ES L 240, s. 1; Mim. vyd. 07/007, s. 30), ako aj o nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 zo 16. decembra 1991 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva (Ú. v. ES L 373, s. 4; Mim. vyd. 07/011, s. 348), zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1900/2006 z 20. decembra 2006 (Ú. v. EÚ L 377, s. 176).

- 66 Normotvorca Únie rovnako prijal smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2006/93/ES z 12. decembra 2006 o regulácii prevádzky lietadiel podľa časti II kapitoly 3 zväzku I prílohy 16 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, druhé vydanie (1988) (Ú. v. EÚ L 374, s. 1).
- 67 Pokiaľ ide o problematiku zdanenia natankovaného paliva, Rada tiež prijala smernicu 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny (Ú. v. EÚ L 283, s. 51; Mim. vyd. 09/001, s. 405), ktorá vo svojom článku 14 ods. 1 písm. b) upravuje daňové oslobodenie energetických výrobkov dodávaných na používanie ako palivo na účely letectva s výnimkou súkromného lietania, a to na tie účely, ako vyplýva z odôvodnenia č. 23 tejto smernice, aby Únia splnila najmä niektoré medzinárodné záväzky vrátane tých, ktoré sa týkajú oslobodení energetických výrobkov určených na civilnú leteckú dopravu od dane, ktoré sa vzťahuje na letecké spoločnosti na základe Chicagského dohovoru a dvojstranných medzinárodných zmlúv o leteckých službách uzatvorených Úniou a/alebo jej členskými štátmi s niektorými tretími štátmi (pozri rozsudok z 1. decembra 2011, *Systeme Helmholtz*, C-79/10, Zb. s. I-12511, body 24 a 25).
- 68 Navyše treba poukázať na to, že Únia chcela prijatím rozhodnutia Rady 2011/530/EÚ z 31. marca 2011 o podpise a predbežnom vykonávaní Memoranda o spolupráci medzi Európskou úniou a Medzinárodnou organizáciou civilného letectva, ktorým sa poskytuje rámec pre posilnenú spoluprácu, v mene Únie (Ú. v. EÚ L 232, s. 1), vytvorí rámec pre spoluprácu v oblasti bezpečnostných auditov a inšpekcií z hľadiska noriem uvedených v prílohe 17 k Chicagskému dohovoru.
- 69 Únia síce navyše získala určité výlučné právomoci dojednávať s tretími štátmi záväzky patriace do pôsobnosti právnej úpravy Únie v oblasti medzinárodnej leteckej dopravy, a teda aj do oblasti pôsobnosti Chicagského dohovoru (pozri v tomto zmysle

rozsudok z 5. novembra 2002, Komisia/Nemecko, C-476/98, Zb. s. I-9855, bod 124), to však neznamená, že by mala výlučnú právomoc pre celú oblasť medzinárodného civilného letectva, ktorú tento dohovor pokrýva.

- 70 Ako totiž zdôrazňujú francúzska a švédka vláda, členské štáty si zachovali také právomoci v oblasti pôsobnosti uvedeného dohovoru, ako sú právomoci pri udeľovaní dopravných práv, určovanie letiskových poplatkov alebo aj určovanie oblastí na svojom území, nad ktorými je zakázané lietať.
- 71 Treba preto dospieť k záveru, že keďže Únia doteraz v plnom rozsahu neprevzala právomoci pôvodne vykonávané členskými štátmi v oblasti pôsobnosti Chicagského dohovoru, nie je Únia týmto dohovorom viazaná.
- 72 Z toho vyplýva, že Súdny dvor nemôže v rámci tohto prejudiciálneho konania skúmať platnosť smernice 2008/101 z hľadiska Chicagského dohovoru ako takého.

b) O Kjótskom protokole

- 73 Z rozhodnutí 94/69 a 2002/358 vyplýva, že Únia schválila Kjótsky protokol. Ustanovenia tejto dohody preto tvoria od jej vstupu do platnosti integrálnu súčasť právneho poriadku Únie (pozri rozsudok z 30. apríla 1974, Haegeman, 181/73, Zb. s. 449, bod 5).

- 74 Pri zisťovaní, či Súdny dvor môže posudzovať platnosť smernice 2008/101 z hľadiska tohto protokolu, teda treba určiť, či jeho povaha a štruktúra takému skúmaniu nebránia a ďalej či sú jeho ustanovenia, a to najmä jeho článok 2 ods. 2, obsahovo bezpodmienečné a dostatočne presné na to, aby mohli osobám podliehajúcim súdnej právomoci Únie poskytnúť právo odvolávať sa na ne pred súdom s cieľom spochybníť legálnosť aktu práva Únie, akým je táto smernica.
- 75 V tomto ohľade treba uviesť, že prijatím Kjótskeho protokolu chceli jeho zmluvné strany stanoviť ciele v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov a zaviazali sa prijať opatrenia potrebné na dosiahnutie týchto cieľov. Niektorým zmluvným stranám Kjótskeho protokolu, ktoré prechádzajú procesom transformácie na trhovú ekonomiku, tento protokol povoľuje určitý stupeň flexibility pri plnení záväzkov. Uvedený protokol okrem toho umožňuje niektorým zmluvným stranám plniť svoje záväzky v oblasti znižovania emisií spoločne. Ďalej konferencia zmluvných strán zriadená rámcovým dohovorom je poverená schvaľovaním vhodných a účinných postupov a mechanizmov zisťovania a riešenia prípadov nedodržiavania ustanovení uvedeného protokolu.
- 76 Treba teda poukázať na skutočnosť, že aj keď Kjótsky protokol upravuje kvantifikované záväzky na zníženie emisií skleníkových plynov za kontrolné obdobie rokov 2008 až 2012, zmluvné strany tohto protokolu môžu svoje záväzky plniť spôsobom a rýchlosťou, na ktorých sa dohodnú.
- 77 Konkrétne článok 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu uvedený vnútroštátnym súdom stanovuje, že zmluvné strany tohto protokolu sa usilujú o obmedzenie alebo zníženie emisií niektorých skleníkových plynov pochádzajúcich z využitia palív v leteckej doprave, a to prostredníctvom ICAO. Uvedené ustanovenie tak v nijakom prípade nemožno považovať za obsahovo bezpodmienečné a dostatočne presné na to, aby

mohlo osobe podliehajúcej súdnej právomoci poskytnúť právo odvolávať sa naň pred súdom s cieľom spochybníť platnosť smernice 2008/101.

78 Na Kjótsky protokol sa preto nemožno v rámci tohto prejudiciálneho konania odvolávať na účely posúdenia platnosti smernice 2008/101.

c) O dohode „Otvorené nebo“

79 Dohoda „Otvorené nebo“ bola v mene Únie schválená rozhodnutiami č. 2007/339 a 2010/465. Ustanovenia tejto dohody preto tvoria od jej vstupu do platnosti neoddeliteľnú súčasť právneho poriadku Únie (pozri rozsudok Haegeman, už citovaný, bod 5).

80 Na prvom mieste sa teda vynára otázka, či povaha a štruktúra dohody „Otvorené nebo“ umožňujú skúmať platnosť smernice 2008/101 z hľadiska tejto dohody.

81 V tomto ohľade treba poukázať na to, že cieľom uvedenej dohody, ako vyplýva z jej tretieho a štvrtého odôvodnenia, je umožniť leteckým spoločnostiam ponúkať cestujúcej a prepravujúcej verejnosti konkurenčné ceny a služby na otvorených trhoch. Cieľom tejto dohody je tiež, aby taká liberalizovaná dohoda bola prínosom pre všetky sektory odvetvia leteckej dopravy vrátane pracovníkov leteckých spoločností. Zmluvné strany tejto dohody tým vyhlásili svoj úmysel vytvoriť precedens celosvetového významu na podporu výhod liberalizácie v tomto kľúčovom hospodárskom sektore.

- 82 Ako uviedla generálna advokátka v bode 91 svojich návrhov, dohoda „Otvorené nebo“ sa teda konkrétne vzťahuje na leteckých dopravcov usadených na území zmluvných strán tejto dohody. O tom svedčia najmä článok 3 ods. 2 a 5 a článok 10 tejto dohody, teda ustanovenia, ktoré týmto dopravcom priamo priznávajú práva, zatiaľ čo ostatné ustanovenia tejto dohody im ukladajú povinnosti.
- 83 Pokiaľ ide o skutočnosť, že sa zmluvné strany podľa článku 19 dohody „Otvorené nebo“ dohodli na možnosti riešiť všetky spory týkajúce sa uplatňovania alebo výkladu dohody v rámci konania, ktoré môže viesť k predloženiu sporu rozhodcovskému súdu, treba pripomenúť, že aj keď zmluvné strany vytvorili inštitucionálny rámec pre vzájomné konzultácie a vyjednávanía, pokiaľ ide o plnenie tejto dohody, nemožno na základe tejto skutočnosti úplne vylúčiť aplikáciu tejto dohody súdom (pozri v tomto zmysle rozsudok Kupferberg, už citovaný, bod 20).
- 84 Keďže dohoda „Otvorené nebo“ zavádza určité pravidlá, ktoré sa majú na leteckých dopravcov priamo a bezodkladne uplatniť a priznávať im tak práva alebo slobody, ktorých sa možno dovolávať voči zmluvným stranám tejto dohody, a vzhľadom na to, že povaha a štruktúra tejto dohody tomu nebráni, možno z toho vyvodiť, že Súdny dvor môže posúdiť platnosť aktu práva Únie, ako je smernica 2008/101, z hľadiska ustanovení takejto dohody.
- 85 Treba preto preskúmať, či sú ustanovenia tejto dohody uvedené vnútroštátnym súdom obsahovo bezpodmienečné a dostatočne presné na to, aby Súdny dvor mohol preskúmať platnosť smernice 2008/101 z hľadiska týchto konkrétnych ustanovení.

i) O článku 7 dohody „Otvorené nebo“

- 86 Ako uviedla generálna advokátka v bode 103 svojich návrhov, článok 7 dohody „Otvorené nebo“ nazvaný „Uplatňovanie zákonov“ stanovuje presnú a bezpodmienečnú povinnosť, ktorá sa vzťahuje na lietadlá leteckých dopravcov zmluvných strán tejto dohody. Podľa uvedeného článku totiž platí, že pokiaľ lietadlá vykonávajúce medzinárodnú leteckú dopravu vstupujú na územie niektorej zmluvnej strany, zdržiavajú sa na ňom alebo z neho odlietajú, uplatnia sa na ne právne predpisy tejto zmluvnej strany – bez ohľadu na to, či ide o predpisy týkajúce sa vstupu lietadiel na ich územie alebo odlet z neho alebo o predpisy týkajúce sa prevádzky a navigácie týchto lietadiel – a tieto predpisy nimi musia byť dodržiavané.
- 87 Na uvedený článok 7 sa preto leteckí dopravcovia môžu v rámci tohto prejudiciálneho konania odvolávať na účely posúdenia platnosti smernice 2008/101.

ii) O článku 11 dohody „Otvorené nebo“

- 88 Za takých okolností, o aké ide vo veci samej, je zrejmé, že z produktov uvedených v článku 11 ods. 1 a 2 dohody „Otvorené nebo“ je relevantné len palivo ako také a že okrem toho nejde o dodávku takého produktu v zmysle odseku 7 tohto článku.
- 89 Článok 11 ods. 1 a článok 11 ods. 2 písm. c) dohody „Otvorené nebo“ v tomto ohľade stanovujú, že na základe reciprocity je od ciel, daní a poplatkov oslobodené okrem iného palivo privezené alebo dodané na územie Únie určené na použitie v lietadle

leteckého dopravcu usadeného v Spojených štátoch amerických prevádzkovanom v medzinárodnej leteckej doprave, aj keď má byť spotrebované počas časti letu uskutočňovanej nad územím Únie.

- 90 Pokiaľ ide o palivo tankované pre medzinárodné lety, treba poukázať na to, že Únia výslovne upravila daňové oslobodenie energetických výrobkov dodávaných na používanie ako palivo na účely letectva, a to najmä na tie účely, aby splnila existujúce medzinárodné záväzky vyplývajúce z Chicagského dohovoru, ako aj záväzky, ktoré jej vyplývajú z dvojstranných medzinárodných zmlúv o leteckých službách, ktoré uzatvorila s niektorými tretími štátmi a ktoré majú v tomto ohľade rovnaký charakter ako dohoda „Otvorené nebo“ (pozri rozsudok *Systeme Helmholtz*, už citovaný, body 24 a 25).
- 91 Okrem toho je nesporné, že v prípade medzinárodných komerčných letov toto oslobodenie od dane existovalo už pred vydaním smernice 2003/96 (pozri k tomu rozsudok *Systeme Helmholtz*, už citovaný, bod 23), a že uložením povinnosti, upravenej v článku 11 ods. 1 a článku 11 ods. 2 písm. c) dohody „Otvorené nebo“, oslobodí natankované palivo od dane zmluvné strany tejto dohody, teda Únia, členské štáty aj Spojené štáty americké, len zopakovali, pokiaľ ide o natankované palivo, povinnosť vychádzajúcu z medzinárodných dohovorov, a to najmä z Chicagského dohovoru.
- 92 Členské štáty ani inštitúcie Únie, ktoré predložili pripomienky, nakoniec vôbec nevrátili, že by v rámci dohody „Otvorené nebo“ obchodný partner Únie neposkytoval daňové oslobodenie na palivo tankované do lietadiel leteckých dopravcov usadených v niektorom členskom štáte.
- 93 Z toho vyplýva, že konkrétne v prípade paliva podmienka reciprocity uvedená v článku 11 ods. 1 a článku 11 ods. 2 písm. c) dohody „Otvorené nebo“ nebráni najmä za takých okolností, o aké ide v prejednávanej veci, keď zmluvné strany predmetný záväzok navzájom splnili, možnosti priamo sa odvolávať na povinnosť upravenú

v uvedenom ustanovení, teda povinnosť oslobodiť natankované palivo od ciel, daní a poplatkov, na účely preskúmania platnosti smernice 2008/101.

94 S ohľadom na vyššie uvedené treba pripustiť, že v rámci tohto prejudiciálneho konania sa na účely posúdenia platnosti smernice 2008/101 z hľadiska tohto ustanovenia možno odvolávať na článok 11 ods. 1 a článok 11 ods. 2 písm. c) dohody „Otvorené nebo“, pokiaľ ide o povinnosť oslobodiť palivo tankované do lietadiel prevádzkovaných v medzinárodnej leteckej doprave medzi Úniou a Spojenými štátmi americkými od ciel, daní a poplatkov s výnimkou poplatkov vychádzajúcich z nákladov na poskytnuté služby.

iii) O článku 15 ods. 3 dohody „Otvorené nebo“ v spojení s jej článkom 2 a článkom 3 ods. 4

95 Pokiaľ ide o prvú vetu odseku 3 článku 15 dohody „Otvorené nebo“, toto ustanovenie ukladá zmluvným stranám povinnosť dodržiavať normy ochrany životného prostredia v letectve uvedené v prílohách k Chicagskému dohovoru, s výnimkou prípadov, v ktorých boli oznámené rozdiely. Posledný uvedený aspekt nepredstavuje podmienku, za ktorej platí povinnosť Únie dodržiavať uvedené normy, ale možnosť odchyliť sa od tejto povinnosti.

96 Uvedená veta sa teda zdá byť bezpodmienečnou a dostatočne presnou na to, aby Súdny dvor mohol posúdiť platnosť smernice 2008/101 z hľadiska takého ustanovenia (pozri, pokiaľ ide o dodržiavanie noriem ochrany životného prostredia vychádzajúcich z dohovoru, rozsudok Pêcheurs de l'étang de Berre, už citovaný, bod 47).

- 97 Pokiaľ ide o druhú vetu uvedeného odseku 3, tá stanovuje, že zmluvné strany musia uplatňovať opatrenia na ochranu životného prostredia, ktoré majú vplyv na letecké služby podľa dohody „Otvorené nebo“, v súlade s článkom 2 a článkom 3 ods. 4 tejto dohody.
- 98 Únia teda síce môže v rámci uplatňovania svojich opatrení na ochranu životného prostredia prijímať určité opatrenia, ktoré vedú k jednostrannému obmedzeniu objemu dopravy alebo aj frekvencie alebo pravidelnosti služby v zmysle článku 3 ods. 4 dohody „Otvorené nebo“, takéto opatrenia však musí prijať na základe jednotných podmienok, ktoré sú v súlade s článkom 15 Chicagského dohovoru, ktorý v podstate stanovuje, že letiskové poplatky, ktoré sú uložené alebo môžu byť uložené lietadlám vykonávajúcim pravidelné medzinárodné letecké dopravné služby, nebudú vyššie než letiskové poplatky, ktoré by platili domáce lietadla vykonávajúce podobné medzinárodné letecké dopravné služby.
- 99 Z toho vyplýva, že s ohľadom na článok 2 dohody „Otvorené nebo“, ktorý stanovuje, že každá strana zabezpečí leteckým spoločnostiam oboch strán spravodlivosť a rovnosť príležitostí pri hospodárskej súťaži v poskytovaní medzinárodnej leteckej dopravy, sa má článok 15 ods. 3 tejto dohody v spojení s jej článkom 2 a článkom 3 ods. 4 vykladať v tom zmysle, že pokiaľ Únia prijme opatrenia na ochranu životného prostredia vo forme letiskových poplatkov, ktoré vedú k obmedzeniu objemu dopravy alebo aj frekvencie alebo pravidelnosti transatlantických leteckých služieb, nesmú byť takéto poplatky uložené leteckým dopravcom usadeným v Spojených štátoch amerických vyššie než poplatky uložené leteckým dopravcom z Únie a z hľadiska ich prípadnej povinnosti takéto poplatky platiť musí Únia obom týmto kategóriám leteckých dopravcov súčasne zabezpečiť spravodlivosť a rovnosť príležitostí pri hospodárskej súťaži.
- 100 Článok 15 ods. 3 dohody „Otvorené nebo“ v spojení s jej článkom 2 a článkom 3 ods. 4 teda obsahuje bezpodmienečnú a dostatočne presnú povinnosť, na ktorú sa možno odvolávať na účely posúdenia platnosti smernice 2008/101 z hľadiska tohto ustanovenia.

2. O medzinárodnom obyčajovom práve

¹⁰¹ Treba pripomenúť, že ako vyplýva z článku 3 ods. 5 ZEÚ, Únia prispieva k prísne-
mu dodržiavaniu a rozvoju medzinárodného práva. Pokiaľ teda prijíma určitý akt,
je povinná dodržiavať medzinárodné právo ako celok vrátane medzinárodného oby-
čajového práva, ktorým sú inštitúcie Únie viazané (pozri v tomto zmysle rozsudky
z 24. novembra 1992, Poulsen a Diva Navigation, C-286/90, Zb. s. I-6019, body 9 a 10,
ako aj zo 16. júna 1998, Racke, C-162/96, Zb. s. I-3655, body 45 a 46).

¹⁰² Treba teda najskôr preskúmať, či sú zásady, na ktoré odkazuje vnútroštátny súd, uzná-
vané ako súčasť medzinárodného obyčajového práva. Pokiaľ to tak je, bude potom
potrebné určiť, či a v akom rozsahu sa osoby podliehajúce súdnej právomoci môžu
na uvedené zásady odvolávať s cieľom spochybníť platnosť aktu Únie, akým je smer-
nica 2008/101, v situácii, o akú ide vo veci samej.

a) O uznaní uvádzaných zásad medzinárodného obyčajového práva

¹⁰³ Vnútroštátny súd sa v tomto ohľade odvoláva na zásadu, podľa ktorej má každý štát
úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad svojím vzdušným priestorom, ako aj na ďalšiu zá-
sadu, podľa ktorej si nijaký štát nemôže robiť platné nároky na podrobenie ktorejkoľ-
vek časti širšieho mora svojej zvrchovanosti. Spomína aj zásadu zaručujúcu slobodný
prelet nad šírým morom.

- 104 Tieto tri zásady sa považujú za výraz súčasného stavu medzinárodného obyčajového práva námorného a leteckého a okrem toho prvá z týchto zásad bola kodifikovaná v článku 1 Chicagského dohovoru [pozri, pokiaľ ide o uznanie takej zásady, rozsudok Medzinárodného súdneho dvora z 27. júna 1986, vec *Vojenské a polovojenské činnosti v Nikaragui a proti nej* (Nikaragua/Spojené štáty americké), Zbierka rozsudkov, posudkov a uznesení 1986, s. 392, bod 212], druhá z uvedených zásad bola kodifikovaná v článku 2 Ženevského dohovoru o šírom mori z 29. apríla 1958 (Recueil des traités des Nations unies, zv. 450, s. 11) (pozri tiež, pokiaľ ide o uznanie tejto zásady, rozsudok Stáleho dvora medzinárodnej spravodlivosti zo 7. septembra 1927, vec „*Lotus*“, Zbierka SDMS 1927, séria A, č. 10, s. 25) a tretia z nich bola kodifikovaná v článku 87 ods. 1 tretej vete Dohovoru Organizácie spojených národov o morskom práve, ktorý bol podpísaný v Montego Bay 10. decembra 1982, vstúpil do platnosti 16. novembra 1994 a v mene Európskeho spoločenstva bol uzavretý a schválený rozhodnutím Rady 98/392/ES z 23. marca 1998 (Ú. v. ES L 179, s. 1; Mim. vyd. 04/03, s. 260).
- 105 Existencia týchto zásad medzinárodného práva napokon nebola spochybnená ani členskými štátmi, ani inštitúciami Únie, ani Islandskou republikou a Nórskeym kráľovstvom v ich písomných pripomienkach či na pojednávaní.
- 106 Pokiaľ ide o štvrtú zásadu uvedenú vnútroštátnym súdom, teda zásadu, podľa ktorej lietadlo letiace nad šírým morom podlieha výlučnej právomoci štátu, v ktorom je registrované, treba naopak konštatovať, že okrem toho, že vláda Spojeného kráľovstva a do určitej miery aj nemecká vláda existenciu takej zásady spochybňujú, neexistujú dostatočné indície o tom, že by sa uznávaná zásada medzinárodného obyčajového práva, podľa ktorej loď nachádzajúca sa na šírom mori v zásade podlieha výlučne právu svojej vlajky (pozri rozsudok *Poulsen a Diva Navigation*, už citovaný, bod 22), analogicky vzťahovala aj na lietadlá letiace nad šírým morom.

b) O možnosti odvolávať sa na dotknuté zásady a podmienkach, za akých to možno robiť

107 Treba poukázať na to, že osoba podliehajúca súdnej právomoci sa môže odvolávať na zásady medzinárodného obyčajového práva uvedené v bode 103 tohto rozsudku na účely toho, aby Súdny dvor preskúmal platnosť určitého aktu Únie, a to po prvé pokiaľ tieto zásady môžu spochybniť právomoc Únie prijať uvedený akt (pozri rozsudky z 27. septembra 1988, Ahlström Osakeyhtiö a i./Komisia, 89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 a 125/85 až 129/85, Zb. s. 5193, body 14 až 18, ako aj z 24. novembra 1993, Mondiet, C-405/92, Zb. s. I-6133, body 11 až 16) a po druhé pokiaľ sa daný akt môže dotknúť práv, ktoré osoba podliehajúca súdnej právomoci vyvodzuje z práva Únie, alebo pokiaľ mu môže ukladať povinnosti podľa tohto práva.

108 Vo veci samej sa pritom na uvedené zásady medzinárodného obyčajového práva poukazuje v podstate na účely toho, aby Súdny dvor posúdil, či mala Únia z hľadiska týchto zásad právomoc prijať smernicu 2008/101, ktorá rozširuje platnosť smernice 2003/87 aj na prevádzkovateľov lietadiel z tretích štátov, ktorých lety smerujúce na letisko nachádzajúce sa na území členského štátu Únie alebo lety z takého letiska sa čiastočne uskutočňujú nad širým morom a nad územím členských štátov Únie.

109 Aj keď sa teda zdá, že predmetné zásady zakladajú povinnosti len medzi štátmi, nemožno za okolností, o aké ide vo veci predloženej vnútroštátnemu súdu, keď smernica 2008/101 môže žalobcom vo veci samej ukladať povinnosti podľa práva Únie, vylúčiť, že by sa títo žalobcovia mohli na uvedené zásady odvolávať, a že by teda Súdny dvor mohol preskúmať platnosť tejto smernice z hľadiska takýchto zásad.

¹¹⁰ Keďže však zásada medzinárodného obyčajového práva nie je natoľko presná ako ustanovenie medzinárodnej dohody, musí sa súdne preskúmanie nevyhnutne obmedziť na otázku, či sa inštitúcie Únie prijatím daného aktu dopustili zjavne nesprávneho posúdenia, pokiaľ ide o podmienky uplatnenia týchto zásad (pozri v tomto zmysle rozsudok Racke, bod 52).

¹¹¹ Vzhľadom na všetky vyššie uvedené úvahy treba na prvú otázku odpovedať, že zo zásad a ustanovení medzinárodného práva uvádzaných vnútroštátnym súdom sa možno za okolností, o aké ide vo veci samej, a na účely posúdenia platnosti smernice 2008/101 odvolávať len na:

— po prvé v medziach preskúmania zjavne nesprávneho posúdenia pripísateľného Únii, pokiaľ ide o jej právomoc prijať túto smernicu z hľadiska týchto zásad:

— zásadu, podľa ktorej má každý štát úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad svojím vzdušným priestorom,

— zásadu, podľa ktorej si nijaký štát nemôže robiť platné nároky na podrobenie ktorejkoľvek časti širého mora svojej zvrchovanosti, a

— zásadu, ktorá zaručuje slobodný prelet nad šírým morom,

— po druhé

— článok 7, článok 11 ods. 1 a článok 11 ods. 2 písm. c) dohody „Otvorené nebo“, ako aj

— článok 15 ods. 3 uvedenej dohody v spojení s jej článkom 2 a článkom 3 ods. 4.

B — *O druhej a tretej otázke*

¹¹² S ohľadom na odpoveď Súdneho dvora na prvú otázku sa vnútroštátny súd svojou druhou a treťou otázkou v podstate pýta, za predpokladu a v rozsahu, v akom je cieľom smernice 2008/101 uplatňovať systém obchodovania s kvótami na tie časti letov, ktoré sa uskutočňujú mimo vzdušného priestoru členských štátov vrátane letov uskutočňovaných lietadlami registrovanými v tretích štátoch, či je táto smernica platná z hľadiska zásad medzinárodného obyčajového práva uvedených v odpovedi Súdneho dvora na prvú otázku, ako aj z hľadiska článku 7 a článku 11 ods. 1 a článku 11 ods. 2 písm. c) dohody „Otvorené nebo“ a článku 15 ods. 3 uvedenej dohody v spojení s jej článkom 2 a článkom 3 ods. 4.

¹¹³ Vzhľadom na to, ako sú uvedené otázky formulované, a vzhľadom na to, že žalobcami vo veci samej sú letecké spoločnosti registrované v treťom štáte, treba po prvé určiť, či a do akej miery sa smernice 2008/101 uplatní na časti medzinárodných letov uskutočňované takými spoločnosťami mimo vzdušného priestoru členských štátov. Po druhé bude potrebné preskúmať, či je smernica v tomto kontexte platná.

1. O pôsobnosti *ratione loci* smernice 2008/101

- 114 Smernica 2003/87 sa podľa svojho článku 2 ods. 1 vzťahuje na emisie z činností uvedených v prílohe I a na šesť skleníkových plynov uvedených v jej prílohe II, medzi ktoré patrí aj CO₂.
- 115 Smernicou 2008/101 bola v tomto ohľade zmenená príloha I smernice 2003/87, do ktorej bola takto vložená kategória činností s názvom „Letecká doprava“ a do bodu 2 úvodu tejto prílohy bol doplnený druhý pododsek, podľa ktorého sa „od 1. januára 2012... zahrnú všetky lety s príchodom na letisko alebo s odletom z letiska, ktoré sa nachádzajú na území členského štátu, na ktorý sa vzťahuje zmluva“.
- 116 Pokiaľ ide o tento aspekt, treba uviesť, že medzi výnimkami vymenovanými v uvedenej prílohe I nie je ako kritérium uvedené ani letisko príchodu v prípade lietadiel odlietajúcich z letiska nachádzajúceho sa v Únii ani kritérium letiska odletu v prípade lietadiel prilietajúcich na letisko nachádzajúce sa v Únii. Smernica 2008/101 sa teda uplatní bez rozdielu na lety smerujúce na územie Únie a na lety z tohto územia, vrátane letov z letísk nachádzajúcich sa mimo tohto územia alebo letov smerujúcich na také letiská. To napokon vyplýva z odôvodnenia č. 16 smernice 2008/101.
- 117 Uvedená smernica teda nie je určená na to, aby sa ako taká uplatnila na medzinárodné lety, pri ktorých dochádza k preletu nad územím členských štátov Únie alebo tretích štátov, pokiaľ nejde o lety s príchodom na letisko nachádzajúcom sa na území členského štátu alebo o lety z takého letiska.

- 118 Pokiaľ však let z letiska nachádzajúceho sa na území tretieho štátu smeruje na letisko nachádzajúce sa na území niektorého z členských štátov Únie alebo pokiaľ let z takého letiska smeruje na letisko nachádzajúce sa v treťom štáte, z časti B prílohy IV smernice 2003/87, zmenenej a doplnenej smernicou 2008/101, vyplýva, že prevádzkovatelia lietadiel uskutočňujúcich také lety musia podávať správy o svojich emisiách, aby bolo možné v súlade s článkom 12 ods. 2a smernice 2003/87, ktorý bol vložený smernicou 2008/101, určiť množstvo kvót, ktoré musia odovzdať za predchádzajúci kalendárny rok, rovnajúce sa overeným emisiám, ktoré sa vypočítajú na základe údajov o všetkých týchto letoch.
- 119 Na účely výpočtu „tonokilometrov“ sa berie do úvahy konkrétne spotreba paliva, ktorá sa určuje pomocou vzorca, prostredníctvom ktorého má byť v čo najväčšej možnej miere zistená skutočná spotreba paliva na lety, na ktoré sa vzťahuje smernica 2008/101.
- 120 Platnosť smernice 2008/101 v rámci veci samej treba skúmať práve s ohľadom na tento faktor, teda s ohľadom na skutočnosť, že je zohľadňovaná spotreba paliva na všetky medzinárodné lety s pristátím na letiskách nachádzajúcich sa v členských štátoch a na všetky medzinárodné lety z takých letísk.

2. O právomoci Únie prijať smernicu 2008/101 z hľadiska pravidiel medzinárodného obyčajového práva, na ktoré sa možno v rámci veci samej odvolávať

- 121 Ako bolo uvedené v bode 108 tohoto rozsudku, tri zásady medzinárodného obyčajového práva, na ktoré sa možno v prejednávanej veci odvolávať na účely toho, aby Súdny dvor posúdil platnosť smernice 2008/101, súvisia do značnej miery s miestnou pôsobnosťou smernice 2003/87 zmenenej a doplnenej smernicou 2008/101.

- 122 Hneď na úvod treba poukázať na to, že právo Únie a konkrétne smernica 2008/101 nevedú k tomu, že smernica 2003/87 je ako taká uplatniteľná na lietadlá, ktoré sú registrované v tretích štátoch a prelietavajú nad ich územím alebo nad šírym morom.
- 123 Právomoci Únie sa totiž musia vykonávať v súlade s medzinárodným právom, takže smernica 2008/101 sa musí vykladať a jej pôsobnosť musí byť vymedzená vo svetle príslušných pravidiel medzinárodného morského práva a medzinárodného leteckého práva (pozri v tomto zmysle rozsudok Poulsen a Diva Navigation, už citovaný, bod 9).
- 124 Právna úprava Únie sa naproti tomu môže na prevádzkovateľa lietadla použiť, ak náhle sa jeho lietadlo nachádza na území niektorého z členských štátov a zvlášť na letisku na takomto území, pretože v takom prípade toto lietadlo podlieha plnej právomoci tohto členského štátu a Únie (pozri analogicky rozsudok Poulsen a Diva Navigation, už citovaný, bod 28).
- 125 V tomto ohľade treba uviesť, že keď smernica 2008/101, ktorá rozširuje platnosť systému upraveného smernicou 2003/87 aj na oblasť leteckej dopravy, stanovuje ako kritérium svojej uplatniteľnosti na prevádzkovateľov lietadiel registrovaných v členskom štáte alebo v treťom štáte to, že tieto lietadlá letia z letiska nachádzajúceho sa na území niektorého z členských štátov alebo na letisko nachádzajúce sa na takom území, neporušuje tým zásadu teritoriality ani zvrchovanosť tretích štátov, z ktorých alebo do ktorých sa tieto lety uskutočňujú, nad vzdušným priestorom nad ich územím, keďže uvedené lietadlá sa fyzicky nachádzajú na území niektorého z členských štátov Únie, a na základe toho teda podliehajú plnej právomoci Únie.

- 126 Takýmto uplatňovaním práva Únie nemôže byť spochybnená ani zásada zaručujúca slobodný prelet nad šírým morom, pretože lietadlo prelietavajúce nad šírým morom pri tomto prelete nepodlieha systému obchodovania s kvótami. Také lietadlo napokon môže za určitých okolností prelietavať vzdušným priestorom niektorého z členských štátov a prevádzkovateľ tohto lietadla pritom nebude tomuto systému podliehať.
- 127 Prevádzkovateľ takého lietadla totiž bude systému obchodovania s kvótami podliehať len v prípade, keď sa rozhodne prevádzkovať komerčné letecké spojenie s pristátím na letisku nachádzajúcom sa na území členského štátu alebo z takého letiska, a to preto, že sa jeho lietadlo bude nachádzať na území tohto členského štátu.
- 128 Pokiaľ ide o skutočnosť, že prevádzkovateľ lietadla nachádzajúci sa v takej situácii je povinný odovzdať kvóty vypočítané na celý medzinárodný let, ktorý jeho lietadlo uskutočnilo alebo uskutoční z takého letiska alebo s pristátím na takom letisku, treba pripomenúť, že keďže je politika Únie v oblasti životného prostredia zameraná v súlade s článkom 191 ods. 2 ZFEÚ na zaistenie vysokej úrovne ochrany, normotvorca Únie sa v zásade môže rozhodnúť, že výkon obchodnej činnosti, v danom prípade leteckej dopravy, na území Únie povolí len za podmienky, že ekonomické subjekty budú dodržiavať kritériá stanovené Úniou smerujúce k splneniu cieľov, ktoré si stanovila v oblasti ochrany životného prostredia, najmä keď tieto ciele nadväzujú na také medzinárodné dohody, ktoré Únia schválila, ako sú rámcový dohovor a Kjótsky protokol.
- 129 Okrem toho skutočnosť, že v rámci uplatňovania právnej úpravy Únie v oblasti životného prostredia niektoré faktory prispievajúce k znečisťovaniu ovzdušia, mora alebo zemského povrchu členských štátov majú pôvod v udalosti, ktorá čiastočne nastala mimo tohto územia, nemôže z hľadiska zásad medzinárodného obyčajového práva, na ktoré sa možno vo veci samej odvolávať, spochybniť plnú uplatniteľnosť práva Únie na uvedenom území (pozri v tomto zmysle, pokiaľ ide o uplatňovanie práva hospodárskej súťaže, rozsudok *Ahlström Osakeyhtiö a i./Komisia*, už citovaný, body 15 až

18, ako aj, pokiaľ ide o ropné látky vypustené v dôsledku nehody za teritoriálnym morom členského štátu, rozsudok z 24. júna 2008, Commune de Mesquer, C-188/07, Zb. s. I-4501, body 60 až 62).

¹³⁰ Z toho vyplýva, že Únia mala z hľadiska zásad medzinárodného obyčajového práva, na ktoré sa možno vo veci samej odvolávať, právomoc vydať smernicu 2008/101 v rozsahu, v akom rozširuje platnosť systému obchodovania s kvótami upraveného smernicou 2003/87 na všetky lety s pristátím na letisku nachádzajúcom sa na území členského štátu a na všetky lety z takého letiska.

3. O platnosti smernice 2008/101 z hľadiska dohody „Otvorené nebo“

a) O platnosti smernice 2008/101 z hľadiska článku 7 dohody „Otvorené nebo“

¹³¹ ATA a i. v podstate tvrdia, že smernica 2008/101 porušuje článok 7 dohody „Otvorené nebo“, lebo pokiaľ ide o nich, tento článok požaduje, aby lietadlá vykonávajúce medzinárodnú leteckú dopravu dodržiavali právne predpisy Únie len pri vstupe na územie členských štátov alebo pri odlete z neho alebo, pokiaľ ide o predpisy týkajúce sa prevádzky a navigácie týchto lietadiel, počas pobytu ich lietadiel na tomto území. Podľa nich je však cieľom tejto smernice, aby sa systém obchodovania s kvótami upravený smernicou 2003/87 použil nielen pri vstupe lietadiel na územie členských štátov alebo pri odlete z neho, ale aj na časti letov uskutočnené nad širým morom a nad územím tretích štátov.

- 132 V tomto ohľade stačí pripomenúť, že smernica 2008/101 nevedie k tomu, že smernica 2003/87 je ako taká uplatniteľná na lietadlá, ktoré sú registrované v tretích štátoch a prelietavajú nad ich územím alebo nad šírým morom.
- 133 Prevádzkovatelia takých lietadiel totiž budú systému obchodovania s kvótami podliehať len v prípade, že sa rozhodnú prevádzkovať komerčné letecké spojenie s pristátím na letiskách nachádzajúcich sa na území členských štátov alebo z takých letísk, a to preto, že ich lietadlá budú využívať tieto letiská.
- 134 Smernica 2008/101 stanovuje, že smernica 2003/87 sa uplatní na lety s pristátím na letisku nachádzajúcom sa na území členského štátu a na lety z takého letiska. Keďže sa touto právnou úpravou riadi na území členských štátov prilet a odlet lietadiel vykonávajúcich medzinárodnú leteckú dopravu, a to tak dopravu v rámci Európy, ako aj dopravu transatlantickú, z článku 7 ods. 1 dohody „Otvorené nebo“ výslovne vyplýva, že sa taká právna úprava uplatní na každé lietadlo leteckých dopravcov druhej zmluvnej strany tejto dohody a že také lietadlo je povinné túto právnú úpravu dodržiavať.
- 135 Z toho vyplýva, že článok 7 ods. 1 dohody „Otvorené nebo“ nebráni uplatňovaniu systému obchodovania s kvótami zavedeného smernicou 2003/87 na prevádzkovateľov lietadiel, akými sú leteckí dopravcovia usadení v Spojených štátoch amerických, pokiaľ ich lietadlá uskutočňujú lety s pristátím na letisku nachádzajúcom sa na území členského štátu alebo lety z takého letiska.

b) O platnosti smernice 2008/101 z hľadiska článku 11 ods. 1 a článku 11 ods. 2 písm. c) dohody „Otvorené nebo“

- 136 ATA a i. a IATA v podstate tvrdia, že smernica 2008/101 tým, že rozširuje platnosť systému obchodovania s kvótami upraveného smernicou 2003/87 aj na oblasť

medzinárodného letectva, porušuje povinnosť Únie stanovenú v článku 11 ods. 1 a článku 11 ods. 2 písm. c) dohody „Otvorené nebo“ oslobodiť tankované palivo od ciel, daní a poplatkov. Títo účastníci konania vo veci samej konkrétne tvrdia, že Únia môže uplatňovať len poplatky vychádzajúce z nákladov na poskytované služby, ale že na systém upravený smernicou 2003/87 sa táto odchýlka nevzťahuje.

- 137 V tomto ohľade treba uviesť, že účelom uvedených ustanovení dohody „Otvorené nebo“ je upraviť určité aspekty ekonomických nákladov na leteckú dopravu, pričom leteckým dopravcom zaručujú rovnosť podmienok. Tieto ustanovenia zakazujú najmä určité formy dovozných ciel, daní a poplatkov z paliva, a to pod podmienkou reciprocitu.
- 138 Cieľom pravidiel uvedených v ustanoveniach smernice 2008/101 je zasa rozšíriť na prevádzkovateľov vzdušných dopravných prostriedkov systém obchodovania s kvótami zavedený smernicou 2003/87. Sledujú tak najmä cieľ lepšej ochrany životného prostredia.
- 139 Ďalej treba pripomenúť, že aj keď konečným cieľom systému obchodovania s kvótami je ochrana životného prostredia znížením emisií skleníkových plynov, tento systém sám osebe emisie neznižuje, ale podporuje a zvyhodňuje vyhľadávanie najnižších nákladov, aby sa dosiahlo zníženie uvedených emisií na stanovenú hranicu. Výhoda pre životné prostredie závisí od prísnosti, s akou je určené celkové množstvo pridelených kvót, čo predstavuje celkový limit emisií povolených uvedeným systémom (rozsudok zo 16. decembra 2008, Arcelor Atlantique a Lorraine a i., C-127/07, Zb. s. I-9895, bod 31).
- 140 Z toho tiež vyplýva, že ekonomická logika systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov spočíva v tom, že cena zníženia emisií skleníkových plynov potrebného na dosiahnutie vopred určeného environmentálneho výsledku bude čo

najnižšia. Najmä umožnením predaja povolených kvót sa tento systém snaží podnietiť každého účastníka systému vypúšťať nižšie množstvo skleníkových plynov ako kvóty, ktoré mu boli pôvodne pridelené, aby mohol postúpiť nadbytok inému účastníkovi, ktorý vyprodukoval vyššie množstvo emisií ako udelené kvóty (rozsudok Arcelor Atlantique a Lorraine a i., už citovaný, bod 32).

141 Je pravda, že v oblasti letectva sa normotvorca Únie, ako vyplýva z prílohy IV časti B smernice 2003/87, zmenenej a doplnenej smernicou 2008/101, rozhodol, že vzorec, s ktorého pomocou bude možné vypočítať emisie prevádzkovateľov v prípade letov, ktoré tieto lietadlá uskutočnili a na ktoré sa táto príloha vzťahuje, bude vychádzať zo spotreby paliva lietadiel uvedených prevádzkovateľov. Prevádzkovatelia lietadiel tak musia odovzdať množstvo kvót rovnajúce sa ich celkovým emisiám za predchádzajúci kalendárny rok, ktoré sa vypočítajú v závislosti od ich spotreby paliva na všetky lety, na ktoré sa táto smernica vzťahuje, a od emisného faktoru.

142 Medzi množstvom paliva držaným alebo spotrebovaným lietadlom a finančným nákladom pripadajúcim na prevádzkovateľa takého lietadla však v rámci fungovania systému obchodovania s kvótami neexistuje priamy a nerozlučný vzťah, ktorý je naopak charakteristický pre povinné poplatky za držbu a spotrebu paliva. Konkrétny náklad pripadajúci na tohto prevádzkovateľa a vyplývajúci z množstva povinne odstupovaných jednotiek, ktoré sa vypočíta najmä na základe spotreby paliva, nezávisí, keďže ide o trhové opatrenie, priamo na množstve kvót, ktoré majú byť odovzdané, ale na množstve kvót pôvodne pridelených tomuto prevádzkovateľovi a na ich trhovej cene v okamihu, keď sa získanie ďalších kvót ukáže byť nevyhnutným na pokrytie emisií uvedeného prevádzkovateľa. Navyše nemožno vylúčiť prípad, keď prevádzkovateľ síce mal v držbe alebo spotreboval palivo, ale nenesie nijaký finančný náklad vyplývajúci z jeho účasti v uvedenom systéme, alebo dokonca dosiahne zisk odplátym prevodom nadbytočných kvót.

- ¹⁴³ Z toho vyplýva, že na rozdiel od cla, dane alebo poplatku zo spotreby paliva systém zavedený smernicou 2003/87, zmenenou a doplnenou smernicou 2008/101, nijako neumožňuje stanoviť pomocou vopred určeného základu a sadzby sumu, ktorá má byť zaplatená za tonu paliva spotrebovaného na všetkých letoch uskutočnených za kalendárny rok, bez ohľadu na to, že ani nie je určený na to, aby zaisťoval príjem pre orgány verejnej moci.
- ¹⁴⁴ Takýto systém sa tak zásadne líši od švédskeho systému, o ktorý išlo vo veci, v ktorej bol vydaný rozsudok z 10. júna 1999, Braathens (C-346/97, Zb. s. I-3419), v ktorého bode 23 Súdny dvor dospel k záveru, že poplatok na ochranu životného prostredia odvádzaný v plnej výške štátu sa vzťahuje na spotrebu paliva ako takú, najmä preto, lebo existuje priamy a nerozlučný vzťah medzi spotrebou paliva a znečisťujúcimi látkami, ktorých sa tento poplatok týka, a že je teda uvedený poplatok spotrebnou daňou uvalenou na vnútroštátnu komerčnú leteckú dopravu, a to v rozpore s oslobodením od dane upraveným smernicami, ktoré sa na danú oblasť uplatňovali.
- ¹⁴⁵ S ohľadom na všetky tieto úvahy nemožno tvrdiť, že smernica 2008/101 obsahuje určitú formu povinného poplatku v prospech orgánov verejnej moci, ktorý by sa mohol považovať za clo, daň alebo poplatok z paliva držaného alebo spotrebovaného prevádzkovateľmi lietadiel.
- ¹⁴⁶ Skutočnosť, že prevádzkovatelia lietadiel môžu získať ďalšie kvóty na pokrytie svojich skutočných emisií nielen od ostatných prevádzkovateľov, ale aj od orgánov verejnej moci v rámci dražby 15 % celkových kvót, nemôže tento záver nijako vyvrátiť.

147 Preto je potrebné konštatovať, že smernica 2008/101 tým, že rozširuje platnosť smernice 2003/87 aj na oblasť leteckej dopravy, nijako neporušuje povinnosť poskytnúť oslobodenie od dane, ktorá sa vzťahuje na tankované palivo a je stanovená v článku 11 ods. 1 a článku 11 ods. 2 písm. c) dohody „Otvorené nebo“, keďže systém obchodovania s kvótami je vzhľadom na svoje charakteristické znaky trhovým opatrením, a nie clo, daňou alebo poplatkom uvaleným na tankované palivo.

c) O platnosti smernice 2008/101 z hľadiska článku 15 ods. 3 dohody „Otvorené nebo“ v spojení s jej článkom 2 a článkom 3 ods. 4.

148 ATA a i. v podstate tvrdia, že uplatňovanie smernice 2003/87 na leteckých dopravcov usadených v Spojených štátoch predstavuje porušenie článku 15 ods. 3 dohody „Otvorené nebo“, pretože také opatrenie v oblasti ochrany životného prostredia je nezlučiteľné s normami stanovenými v tejto oblasti ICAO. Smernica 2008/101, ktorá rozširuje platnosť systému stanoveného smernicou 2003/87 aj na oblasť leteckej dopravy, je navyše opatrením, ktoré okrem iného obmedzuje objem dopravy a frekvenciu služieb v rozpore s článkom 3 ods. 4 tejto dohody. Nakoniec uplatňovanie takého systému sa podľa nich rovná zavedeniu poplatku nezlučiteľného s článkom 15 Chicagského dohovoru, čo je ustanovenie, ktoré sa zmluvné strany dohody „Otvorené nebo“ zaviazali v súlade s článkom 3 ods. 4 tejto dohody dodržiavať.

149 Najskôr treba poukázať na skutočnosť, že v každom prípade ani vnútroštátny súd, ani ATA a i. neuviedli nijaké skutočnosti, ktoré by svedčili o tom, že Únia prijatím smernice 2008/101, ktorá rozširuje platnosť smernice 2003/87 aj na oblasť leteckej dopravy, porušila normu týkajúcu sa ochrany životného prostredia prijatú ICAO v zmysle článku 15 ods. 3 dohody „Otvorené nebo“. Rezolúcia ICAO A/37-19, ktorá vo svojej prílohe zakotvuje hlavné zásady pre vypracúvanie a zavádzanie trhových opatrení

(„Market-Based Measures“, ďalej len „MBM“), napokon neuvádza, že by také MBM, ako je systém obchodovania s kvótami Únie, bolo v rozpore s normami v oblasti životného prostredia prijatými ICAO.

- 150 Uvedená príloha uvádza v písm. b), že by také MBM mali podporovať obmedzovanie emisií skleníkových plynov z medzinárodného letectva, a v písm. f), že by nemalo dochádzať k dvojitému uplatňovaniu zavedených MBM, aby emisie CO₂ z medzinárodného letectva boli v rámci takých systémov zohľadňované len raz.
- 151 To pritom presne zodpovedá cieľu uvedenému v článku 25a smernice 2003/87, zmenenej a doplnenej smernicou 2008/101, ktorého účelom je zaistiť optimálnu súčinnosť medzi systémom obchodovania s kvótami Únie a MBM prípadne prijatými tretími štátmi, aby tak nedochádzalo k dvojitému uplatňovaniu týchto systémov na lietadlá zabezpečujúce medzinárodné spoje bez ohľadu na to, či sú registrované v členskom štáte, alebo v treťom štáte. Takýto cieľ navyše zodpovedá cieľu, na ktorom je založený článok 15 ods. 7 dohody „Otvorené nebo“.
- 152 Pokiaľ ide o platnosť smernice 2008/101 z hľadiska článku 15 ods. 3 druhej vety dohody „Otvorené nebo“, treba uviesť, že toto ustanovenie v spojení s článkom 3 ods. 4 tejto dohody nebráni jej zmluvným stranám v prijímaní opatrení na obmedzenie objemu dopravy, frekvencie alebo pravidelnosti služieb alebo tiež typu lietadiel prevádzkovaných leteckými dopravcami usadenými na území týchto zmluvných štátov, pokiaľ tieto opatrenia súvisia s ochranou životného prostredia.
- 153 Článok 3 ods. 4 dohody „Otvorené nebo“ totiž výslovne stanovuje, že žiadna strana tejto dohody nesmie nikdy k takým obmedzeniam pristúpiť „okrem prípadov, ak sa to

vyžaduje na... účely ochrany životného prostredia“. Ďalej treba poukázať na skutočnosť, že systém obchodovania s kvótami v žiadnom prípade nestanovuje nijaký limit pre emisie z lietadiel, ktoré odlietajú z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu alebo na také letisko prilietajú, ani neobmedzuje frekvenciu či pravidelnosť služieb, s tým, že hlavnou povinnosťou prevádzkovateľov lietadiel je len odovzdať kvóty zodpovedajúce ich skutočným emisiám. Z dôvodov uvedených v bodoch 141 až 147 tohto rozsudku okrem toho nemožno takú povinnosť považovať za letiskový poplatok.

¹⁵⁴ Článok 15 ods. 3 dohody „Otvorené nebo“ v spojení s článkom 2 a článkom 3 ods. 4 tejto dohody naproti tomu stanovuje, že pokiaľ zmluvné strany dohody „Otvorené nebo“ prijímú také opatrenia na ochranu životného prostredia, musia byť tieto opatrenia, ako vyplýva z bodu 99 tohto rozsudku, na dotknutých leteckých dopravcov uplatňované nediskriminačne.

¹⁵⁵ V tomto ohľade pritom treba konštatovať, že ako nakoniec výslovne vyplýva z odôvodnenia č. 21 smernice 2008/101, Únia výslovne zakotvila jednotné uplatňovanie systému obchodovania s kvótami na všetkých prevádzkovateľov lietadiel zaisťujúcich letecké spojenie z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu alebo na také letisko a najmä mala v úmysle prísne dodržiavať ustanovenia o zákaze diskriminácie obsiahnuté v dvojstranných dohodách o leteckých službách uzavretých s tretími štátmi, ako je stanovené v článku 2 a článku 3 ods. 4 dohody „Otvorené nebo“.

¹⁵⁶ Smernica 2008/101 teda tým, že stanovuje najmä uplatňovanie systému obchodovania s kvótami nediskriminačne na prevádzkovateľov lietadiel usadených tak v Únii, ako aj v tretích štátoch, nie je neplatná z hľadiska článku 15 ods. 3 dohody „Otvorené nebo“ v spojení jej článkom 2 a článkom 3 ods. 4.

157 Vzhľadom na všetko, čo bolo uvedené vyššie, treba dospieť k záveru, že preskúmanie smernice 2008/101 neodhalilo skutočnosti, ktorými by mohla byť dotknutá jej platnosť.

IV — O trovách

158 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdny dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (veľká komora) rozhodol takto:

1. **Zo zásad a ustanovení medzinárodného práva uvádzaných vnútroštátnym súdom sa možno za okolností, o aké ide vo veci samej, a na účely posúdenia platnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/101/ES z 19. novembra 2008, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2003/87/ES s cieľom začleniť činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v rámci Spoločenstva, odvolávať len na:**
 - **na jednej strane v medziach preskúmania zjavne nesprávneho posúdenia pripísateľného Únii, pokiaľ ide o jej právomoc prijať túto smernicu z hľadiska týchto zásad:**
 - **zásadu, podľa ktorej má každý štát úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad svojím vzdušným priestorom,**

- zásadu, podľa ktorej si nijaký štát nemôže robiť platné nároky na podrobenie ktorejkoľvek časti širého mora svojej zvrchovanosti,

- zásadu, ktorá zaručuje slobodný prelet nad šírým morom,

- na druhej strane,
 - článok 7, článok 11 ods. 1 a článok 11 ods. 2 písm. c) dohody o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Spojenými štátmi americkými na strane druhej, uzatvorenej 25. a 30. apríla 2007, zmenenej a doplnenej protokolom,

 - článok 15 ods. 3 uvedenej dohody v spojení s jej článkom 2 a článkom 3 ods. 4.

2. Preskúmanie smernice 2008/101 neodhalilo skutočnosti, ktorými by mohla byť dotknutá jej platnosť.

Podpisy