

Vec C-366/10

Air Transport Association of America a i. proti Secretary of State for Energy and Climate Change

[návrh na začatie prejudiciálneho konania
podaný High Court of Justice (England & Wales),
Queen's Bench Division (Administrative Court)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Smernica 2003/87/ES —
Systém obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov —
Smernica 2008/101/ES — Začlenenie činností leteckej dopravy do tohto
systému — Platnosť — Chicagský dohovor — Kjótsky protokol — Dohoda
o leteckej doprave medzi EÚ a Spojenými štátmi — Zásady medzinárodného
obyčajového práva — Právne účinky — Možnosť odvolávať sa — Exterritorialita
práva Únie — Pojmy ‚poplatok‘ a ‚daň‘“

Návrhy prednesené 6. októbra 2011 – generálna advokátka J. Kokott I - 13765

Rozsudok Súdneho dvora (veľká komora) z 21. decembra 2011 I - 13833

Abstrakt rozsudku

1. *Medzinárodné dohody — Dohody Únie — Účinky dohody v rámci Únie v prípade, ak dohoda svoje účinky výslovne neupravuje*
(Článok 216 ods. 2 ZFEÚ a článok 267 ZFEÚ)

2. *Prejudiciálne otázky — Právomoc Súdneho dvora — Preskúmanie platnosti smernice z hľadiska medzinárodného dohovoru — Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve — Dohovor, ktorým Únia nie je viazaná — Vylúčenie*
(Články 267 ZFEÚ a 351 ZFEÚ; smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/101)

3. *Prejudiciálne otázky — Právomoc Súdneho dvora — Preskúmanie platnosti smernice z hľadiska medzinárodného dohovoru — Kjótsky protokol k Rámcovému dohovoru Organizácie Spojených národov o klimatických zmenách — Protokol zaväzujúci Úniu — Ustanovenia, ktoré nie sú bezpodmienečné a dostatočne presné — Vylúčenie*
(Článok 267 ZFEÚ; smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/101; rozhodnutia Rady 94/69 a 2002/358)

4. *Prejudiciálne otázky — Právomoc Súdneho dvora — Preskúmanie platnosti smernice z hľadiska medzinárodného dohovoru — Dohoda o leteckej doprave uzavretá medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Spojenými štátmi americkými na strane druhej — Pravidlá, ktoré sa na leteckých dopravcov majú uplatniť priamo a bezodkladne — Zahrnutie*
(Článok 267 ZFEÚ; smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/101; rozhodnutia Rady a zástupcov vlád členských štátov 2007/339 a 2010/465)

5. *Prejudiciálne otázky — Právomoc Súdneho dvora — Preskúmanie platnosti smernice z hľadiska medzinárodného obyčajového práva — Zásada zvrchovanosti štátov nad svojím vzdušným priestorom, zásada, podľa ktorej šire more nie je podrobené zvrchovanosti žiadneho štátu, a zásada slobodného preletu nad šírým morom — Zahrnutie — Podmienky a obmedzenia*
(Článok 3 ods. 5 ZEÚ; článok 267 ZFEÚ; smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/101)

6. *Medzinárodné právo verejné — Zásady — Zásady medzinárodného obyčajového práva — Pravidlo, podľa ktorého loď nachádzajúca sa na šírom mori podlieha výlučne právu svojej vlajky — Analogické uplatnenie na lietadlá letiace nad šírým morom — Vylúčenie*

7. *Životné prostredie — Znečistenie ovzdušia — Systém obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov — Začlenenie činností leteckej dopravy do tohto systému — Právomoc Únie začleniť činnosti leteckej dopravy do tohto systému z hľadiska zásad medzinárodného obyčajového práva, a síce zásady zvrchovanosti štátov nad svojím vzdušným priestorom, zásady, podľa ktorej širé more nie je podrobené zvrchovanosti nijakého štátu, a zásady slobodného preletu nad širým morom*
(Článok 191 ods. 2 ZFEÚ; smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/101)
8. *Životné prostredie — Znečistenie ovzdušia — Systém obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov — Začlenenie činností leteckej dopravy do tohto systému — Právomoc Únie začleniť činnosti leteckej dopravy do tohto systému z hľadiska pravidla upraveného v dohode ‚Otvorené alebo‘, podľa ktorého musia byť dodržiavané právne predpisy každého účastníka dohody*
(Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/101)
9. *Životné prostredie — Znečistenie ovzdušia — Systém obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov — Začlenenie činností leteckej dopravy do tohto systému — Právomoc Únie začleniť činnosti leteckej dopravy do tohto systému z hľadiska ustanovení dohody ‚Otvorené alebo‘ týkajúcich sa ciel a poplatkov*
(Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/101)
10. *Životné prostredie — Znečistenie ovzdušia — Systém obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov — Začlenenie činností leteckej dopravy do tohto systému — Právomoc Únie začleniť činnosti leteckej dopravy do tohto systému z hľadiska ustanovení dohody ‚Otvorené alebo‘ týkajúcich sa životného prostredia*
(Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/101)

1. 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.

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. 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, 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. Predovšetkým Únia totiž musí byť týmito predpismi viazaná. 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. 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.

2. Z článku 351 prvého odseku ZFEÚ síce vyplýva povinnosť inštitúcií Únie nezasaňovať do plnenia záväzkov členských štátov vyplývajúcich zo zmluvy uzatvorenej pred 1. januárom 1958, akou je aj Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, účelom tejto povinnosti inštitúcií však 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. Preto je 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 vykonávali členské štáty Únie.

(pozri body 49 – 54)

Hoci Únia 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, to však neznamená, že by mala výlučnú právomoc pre celú oblasť medzinárodného civilného letectva, ktorú tento dohovor pokrýva.

Preto, keďže Únia doteraz v plnom rozsahu neprevzala právomoci pôvodne vykonávané členskými štátmi v oblasti pôsobnosti Chicagského dohovoru, nie je Únia týmto dohovorom viazaná. Z toho vyplýva, že Súdny dvor nemôže v rámci prejudiciálneho konania skúmať platnosť smernice 2008/101, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2003/87 s cieľom začleniť činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v rámci Spoločenstva, z hľadiska Chicagského dohovoru ako takého.

(pozri body 61, 62, 69, 71, 72)

3. Z rozhodnutia 94/69 o uzavretí Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o klimatických zmenách a rozhodnutia 2002/358, 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, vyplýva, že Únia schválila Kjótsky protokol. Ustanovenia tejto dohody preto tvoria od jej vstupu do platnosti integrálnu súčasť právneho poriadku Únie.

Aj keď Kjótsky protokol upravuje kvantifikované záväzky na zníženie emisií

skleníkových plynov za kontrolné obdobie 2008 – 2012, zmluvné strany tohto protokolu môžu svoje záväzky plniť spôsobom a rýchlosťou, na ktorých sa dohodnú. Ustanovenie, akým je článok 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu, ktorý 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 Medzinárodnej organizácie civilného letectva, 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 spochybniť platnosť smernice 2008/101, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2003/87 s cieľom začleniť činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v rámci Spoločenstva. Na Kjótsky protokol sa preto nemožno v rámci prejudiciálneho konania odvolávať na účely posúdenia platnosti tejto smernice.

(pozri body 73, 76 – 78)

4. Dohoda o leteckej doprave uzavretá medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Spojenými štátmi americkými na strane

druhej (dohoda „Otvorené nebo“) bola v mene Únie schválená rozhodnutím č. 2007/339 o podpise a predbežnom vykonávaní tejto dohody a rozhodnutím č. 2010/465 o podpise a predbežnom vykonávaní protokolu, ktorým sa mení a dopĺňa táto dohoda. Ustanovenia tejto dohody preto tvoria od jej vstupu do platnosti neoddeliteľnú súčasť právneho poriadku Únie.

mení a dopĺňa tak, že sa do systému obchodovania s kvótami začleňuje oblasť letectva, z hľadiska ustanovení takejto dohody.

(pozri body 79, 82 – 84)

Dohoda „Otvorené nebo“ sa teda konkrétne vzťahuje na leteckých dopravcov usadených na území zmluvných strán tejto dohody. O tom svedčia niektoré ustanovenia tejto dohody, ktoré týmto dopravcom priamo priznávajú práva, zatiaľ čo ostatné ustanovenia tejto dohody im ukladajú povinnosti.

5. Ako vyplýva z článku 3 ods. 5 ZEÚ, Únia prispieva k prísnemu dodržiavaniu a rozvoju medzinárodného práva. Pokiaľ teda prijíma určitý akt, je povinná dodržiavať medzinárodné právo ako celok vrátane medzinárodného obyčajového práva, ktorým sú inštitúcie Únie viazané.

Na základe skutočnosti, že zmluvné strany dohody „Otvorené nebo“ vytvorili inštitucionálny rámec pre vzájomné konzultácie a vyjednávania, pokiaľ ide o plnenie tejto dohody, nemožno úplne vylúčiť aplikáciu tejto dohody súdom. Keďže táto dohoda 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, Súdny dvor môže posúdiť platnosť aktu práva Únie, ako je smernica 2008/101, ktorou sa smernica 2003/87

V tomto ohľade osoba podliehajúca súdnej právomoci sa môže odvolávať na zásady medzinárodného obyčajového práva, akými sú zásada, podľa ktorej má každý štát úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad svojím vzdušným priestorom, zásada, podľa ktorej si nijaký štát nemôže robiť platné nároky na podrobenie ktorejkoľvek časti širšieho mora svojej zvrchovanosti, a zásada zaručujúca slobodný prelet nad širým morom, 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, 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.

dopustili zjavne nesprávneho posúdenia, pokiaľ ide o podmienky uplatnenia týchto zásad.

(pozri body 101, 103, 107 – 110)

6. Neexistujú dostatočné indície o tom, že by sa uznávaná zásada medzinárodného obyčajového práva, podľa ktorej loď nachádzajúca sa na širom mori v zásade podlieha výlučne právu svojej vlajky, analogicky vzťahovala aj na lietadlá letiace nad šírým morom.

Pokiaľ sa na uvedené zásady poukazuje na účely toho, aby Súdny dvor posúdil, či mala Únia 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 šírým morom a nad územím členských štátov Únie, aj keď sa zdá, že predmetné zásady zakladajú povinnosti len medzi štátmi, nemožno za okolností, keď smernica 2008/101 môže leteckým spoločnostiam, ktoré sú 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. 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

(pozri bod 106)

7. Právo Únie a konkrétne smernica 2008/101, ktorou sa smernica 2003/87 mení a dopĺňa tak, že sa do systému obchodovania s kvótami začleňuje oblasť letectva, 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 šírým morom. 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.

V tomto ohľade, keď smernica 2008/101 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. 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. 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.

zásada, podľa ktorej žiadny štát nemôže platne vykonávať svoju suverenitu nad akoukoľvek časťou širého mora, a zásada slobody preletu nad šírým morom, spochybníť plnú uplatniteľnosť práva Únie na uvedenom území. Vzhľadom na to, že politika Únie v oblasti životného prostredia je v súlade s článkom 191 ods. 2 ZFEÚ zameraná 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.

(pozri body 122, 123, 125 – 129)

Skutočnosť, že prevádzkovateľ lietadla je povinný odovzdať emisné kvóty vypočítané na celý medzinárodný let, ktorý jeho lietadlo uskutočnilo alebo uskutoční, nemôže z hľadiska zásad medzinárodného obyčajového práva, akými sú zásada, že každý štát má úplnú a výlučnú suverenitu nad svojím vzdušným priestorom,

8. Smernica 2008/101, ktorou sa smernica 2003/87 mení a dopĺňa tak, že sa do systému obchodovania s kvótami začleňuje oblasť letectva, 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 prílet a odlet lietadiel vykonávajúcej medzinárodnú leteckú dopravu, a to tak dopravu v rámci Európy, ako aj dopravu transatlantickú, z článku 7 ods. 1 dohody o leteckej doprave uzavretej medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Spojenými štátmi americkými na strane druhej (dohoda „Otvorené alebo“) 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. Z toho vyplýva, že článok 7 ods. 1 dohody „Otvorené alebo“ 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.

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.

Nemožno teda 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. 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.

(pozri body 134, 135)

9. Na rozdiel od cla, dane alebo poplatku zo spotreby paliva systém zavedený smernicou 2003/87 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v spoločenstve, zmenenou a doplnenou smernicou 2008/101, nijako neumožňuje stanoviť pomocou vopred určeného základu a sadzby sumu, ktorá

V dôsledku toho 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 o leteckej doprave uzavretej medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Spojenými štátmi americkými na strane druhej, keďže systém obchodovania s kvótami je

vzhľadom na svoje charakteristické znaky trhových opatrením, a nie clom, daňou alebo poplatkom uvaleným na tankované palivo.

(pozri body 143, 145 – 147)

10. Cieľ uvedený v článku 25a smernice 2003/87 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v spoločenstve, zmenenej a doplnenej smernicou 2008/101, ktorého účelom je zaistiť optimálnu súčinnosť medzi systémom obchodovania s kvótami Únie a „Market-Based Measures“ 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, zodpovedá cieľu, na ktorom je založený článok 15 ods. 7 dohody o leteckej doprave uzavretej medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Spojenými štátmi americkými na strane druhej (dohoda „Otvorené nebo“).

Okrem toho článok 15 ods. 3 druhá veta dohody „Otvorené nebo“ 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. Článok 3 ods. 4 tejto dohody výslovne stanovuje, že žiadna strana tejto dohody nesmie nikdy k takým obmedzeniam pristúpiť „okrem prípadov, ak sa to vyžaduje na... účely ochrany životného prostredia“. Uvedený článok 15 ods. 3 v spojení s článkom 2 a článkom 3 ods. 4 tejto dohody naproti tomu stanovuje, že pokiaľ zmluvné strany danej dohody prijímú také opatrenia na ochranu životného prostredia, musia byť tieto opatrenia na dotknutých leteckých dopravcov uplatňované nediskriminačne.

Ako výslovne vyplýva z odôvodnenia č. 21 smernice 2008/101, Únia zakotvila jednotné a nediskriminačné uplatňovanie systému obchodovania s kvótami na všetkých prevádzkovateľov lietadiel zaisťujúcich letecké spojenie z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu alebo na také letisko. Preto smernica 2008/101 nie je neplatná z hľadiska uvedeného článku 15 ods. 3 dohody „Otvorené nebo“ v spojení s jej článkom 2 a článkom 3 ods. 4.

(pozri body 151 – 156)