

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nagytanács)

2011. december 21.*

A C-366/10. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Egyesült Királyság) a Bírósághoz 2010. július 22-én érkezett, 2010. július 8-i határozatával terjesztett elő az előtte

az **Air Transport Association of America,**

az **American Airlines Inc.,**

a **Continental Airlines Inc.,**

a **United Airlines Inc.**

és

a **Secretary of State for Energy and Climate Change**

* Az eljárás nyelve: angol.

között,

az **International Air Transport Association (IATA)**,

a **National Airlines Council of Canada (NACC)**,

az **Aviation Environment Federation**,

a **WWF-UK**,

a **European Federation for Transport and Environment**,

az **Environmental Defense Fund**

és az **Earthjustice**

részvételével folyamatban lévő eljárásban,

I - 13834

A BÍRÓSÁG (nagytanács),

tagjai: V. Skouris elnök, A. Tizzano, J. N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J.-C. Bonichot és A. Prechal tanácselnökök, A. Rosas, R. Silva de Lapuerta, E. Levits, A. Ó Caoimh, L. Bay Larsen, C. Toader (előadó) és E. Jarašiūnas bírák,

főtanácsnok: J. Kokott,
hivatalvezető: M. Ferreira főtanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2011. július 5-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

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

- az Egyesült Királyság Kormánya képviselőjében L. Seeboruth, meghatalmazotti minőségben, segítője: S. Wordsworth barrister,

- a belga kormány képviselőjében T. Materne, meghatalmazotti minőségben,

- a dán kormány képviselőjében C. Vang, meghatalmazotti minőségben,

- a német kormány képviselőjében T. Henze, J. Möller és N. Graf Vitzthum, meghatalmazotti minőségben,

- a spanyol kormány képviselőjében M. Muñoz Pérez, meghatalmazotti minőségben,

- a francia kormány képviselőjében G. de Bergues, S. Menez és M. Perrot, meghatalmazotti minőségben,

- az olasz kormány képviselőjében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: P. Gentili avvocato dello Stato,

- a holland kormány képviselőjében C. Wissels és J. Langer, meghatalmazotti minőségben,

- az osztrák kormány képviselőjében C. Pesendorfer, meghatalmazotti minőségben,

- a lengyel kormány képviselőjében M. Szpunar, M. Nowacki és K. Zawisza, meghatalmazotti minőségben,

- a svéd kormány képviselőjében A. Falk, meghatalmazotti minőségben,

- az izlandi kormány képviselőjében I. Lind Sæmundsdóttir, meghatalmazotti minőségben,

- a norvég kormány képviselőjében K. Moe Winther és M. Emberland, meghatalmazotti minőségben,

- az Európai Parlament képviselőjében I. Anagnostopoulou, R. Kaškina és A. Troupiotis, meghatalmazotti minőségben,

- az Európai Unió Tanácsa képviselőjében K. Michoel, E. Karlsson és A. Westerhof Löfflerová, meghatalmazotti minőségben,

- az Európai Bizottság képviselőjében E. White, K. Simonsson, K. Mifsud-Bonnici és S. Boelaert, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2011. október 6-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem egyrészt arra vonatkozik, hogy az érvényeséssel kapcsolatos előzetes döntéshozatali eljárások keretében milyen feltételekkel lehet a nemzetközi szokásjog elveire és a nemzetközi szerződések rendelkezéseire hivatkozni, másrészt pedig arra, hogy a nemzetközi szerződések és a nemzetközi szokásjog tekintetében érvényes-e a 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából történő módosításáról szóló, 2008. november 19-i 2008/101/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2009. L 8., 3. o.).

- 2 E kérelmet az egyrészt az Air Transport Association of America, az American Airlines Inc., a Continental Airlines Inc. és a United Airlines Inc. (a továbbiakban együtt: az ATA és társai), másrészt pedig a Secretary of State for Energy and Climate Change között a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága által a 2008/101 irányelv végrehajtása érdekében elfogadott intézkedések érvényessége tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

I – Jogi háttér

A – A nemzetközi jog

1. A Chicagói Egyezmény

- 3 Az 1944. december 7-én Chicagóban (Egyesült Államok) aláírt, a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezményt (kihirdette: az 1971. évi 25. tvr.; a továbbiakban: Chicagói Egyezmény) az Európai Unió valamennyi tagállama ratifikálta, maga az Európai Unió azonban nem részese az említett egyezménynek. Ez az egyezmény létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO), amelynek célkitűzése ugyan-ezen egyezmény 44. cikke szerint az, hogy fejlessze a nemzetközi repülés elveit és műszaki színvonalát, valamint elősegítse a nemzetközi légi közlekedés tervezését és fejlesztését.
- 4 A Chicagói Egyezmény 1. cikke így rendelkezik:

„A Szerződő Államok elismerik, hogy minden Államot a területe fölötti légtérben teljes és kizárólagos szuverenitás ille[t] meg.”

- 5 Ezen egyezmény „Repülési szabályok alkalmazása” című 11. cikke így rendelkezik:

„A Szerződő Államnak a nemzetközi légi forgalomban résztvevő légi járművek belépésére, illetőleg távozására vonatkozó szabályait, valamint az ilyen légi járműveknek a Szerződő Állam területe fölött végzett repülésére vonatkozó szabályait – az Egyezmény rendelkezéseitől függően – állami hovatartozás szempontjából történő megkülönböztetés nélkül minden Szerződő Állam légi járművére alkalmazni kell; e szabályokat a légi járművek a másik Államba történő belépés, az onnan távozás és a területén tartózkodás során kötelesek megtartani.”

- 6 Az említett egyezmény „Repülési szabályok” című 12. cikke így rendelkezik:

„A Szerződő Államok intézkedéseket foganatosítanak annak biztosítására, hogy a területük fölött repülő vagy műveleteket végrehajtó légi járművek, valamint saját nemzetiségi jelüket viselő légi járművek bárhol tartózkodnak, megtartsák a repülésre és a repülési műveletekre vonatkozó helyi szabályokat és rendelkezéseket. A Szerződő Államok kötelezettséget vállalnak arra is, hogy saját hasonló tárgyú rendelkezéseiket a lehető legnagyobb mértékben összhangban tartják az Egyezmény értelmében időszakonként meghatározott rendelkezésekkel. Nyílt tenger fölött az Egyezmény értelmében kiadott rendelkezések az irányadók. A Szerződő Államok a rendelkezéseket megszegő személyek üldözéséről gondoskodni kötelesek.”

- 7 Ugyanezen egyezmény „Repülőtéri és egyéb díjak” című 15. cikke kimondja:

„Azok a repülőterek, amelyek a Szerződő Államok területén a saját légi járművek számára közforgalom céljából nyitva állnak, [...] azonos feltételekkel nyitva állnak a többi Szerződő Állam légi járművei számára is. [...]

A Szerződő Államok által meghatározott vagy kiszabni engedélyezett olyan díj, amelyet az említett repülőterek és repülési berendezések használatáért más Szerződő Államok légi járművétől szednek be, nem lehet magasabb, mint

[...]

(b) nemzetközi menetrendszerű légi járatot lebonyolító légi járműnél az ugyanazon osztályhoz tartozó és ugyanolyan repülést végző hazai légi jármű által fizetett díj.

Ezeket a díjtételeket közzé kell tenni, és [az ICAO] tudomására kell hozni. Valamely érdekelt Szerződő Állam panaszára a Tanács a repülőtér vagy egyéb berendezés használatáért megállapított díjat felülvizsgálja, az ügyről jelentést készít, és az érdekelt Államnak vagy Államoknak javaslatot tesz. A Szerződő Államok nem állapíthatnak meg illetéket, díjat vagy egyéb térítést kizárólag olyan jogcímen, hogy valamely Szerződő Állam légi járműve, illetőleg az azon lévő személyek vagy javak területét átrepülnek, oda berepülnek vagy onnan távoznak.”

- 8 A Chicagói Egyezmény 17. cikke akként rendelkezik, hogy „[a] légi jármű ahhoz az Államhoz tartozik, amelynek lajstromába be van jegyezve”.
- 9 Ezen egyezmény 24. cikke a) pontjának szövege a következő:

„A Szerződő Államok területe felé, területéről vagy területén repülő légi járművet ideiglenesen vámmentesen kell bebocsátani, az illető Állam vámrendelkezéseitől függően. A Szerződő Államok légi járművének fedélzetén levő üzemanyag, kenőolaj,

tartalék alkatrész, szokásos felszerelés és fedélzeti raktár a másik Szerződő Állam területére érkezésekor mentes a vámilleték, a szemledíj vagy a hasonló állami, illetőleg helyi adó és illeték alól, feltéve hogy az illető Állam területének elhagyásakor továbbra is a fedélzeten marad. [...]"

2. A Kiotói Jegyzőkönyv

- 10 1992. május 9-én New Yorkban elfogadták az Egyesült Nemzetek éghajlat-változási keretegyezményét (a továbbiakban: keretegyezmény), amelynek alapvető célkitűzése az üvegházhatást okozó gázok légköri koncentrációjának olyan szinten való stabilizálása, amely megakadályozza az éghajlati rendszer veszélyes, emberi eredetű befolyásolását. 1997. december 11-én a keretegyezmény részes felei ezen egyezmény alapján elfogadták az Egyesült Nemzetek éghajlat-változási keretegyezményének Kiotói Jegyzőkönyvét (a továbbiakban: Kiotói Jegyzőkönyv), amely 2005. február 16-án lépett hatályba. Az Unió részese e két egyezménynek.

- 11 A Kiotói Jegyzőkönyv célkitűzése az, hogy a 2008-tól 2012-ig terjedő időszak során az 1990-es kibocsátási szinthez képest legalább 5%-kal csökkenjen hat üvegházhatást okozó gáz, köztük a szén-dioxid (a továbbiakban: CO₂) összkibocsátása. A keretegyezmény I. mellékletében felsorolt részes felek kötelezik magukat arra, hogy üvegházhatást okozó gázkibocsátásuk nem haladja meg a számukra a Kiotói Jegyzőkönyvben engedélyezett mértéket, azzal, hogy e felek a kötelezettségeiket közösen is teljesíthetik. Az Unió és tagállamai által a Kiotói Jegyzőkönyv alapján vállalt átfogó kötelezettség a fent említett kötelezettségvállalási időszak folyamán az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának összesen 8%-os csökkentésére vonatkozik az 1990-es kibocsátási szinthez képest.

12 A Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdése így rendelkezik:

„Az I. mellékletben szereplő felek arra törekednek, hogy korlátozzák vagy csökkentik a Montreali Jegyzőkönyvben nem szabályozott, repülésből és a hajók tartályterében tárolt üzemanyagból származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, együttműködve [az ICAO-val] és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezettel.”

3. Az Európai Közösség és az Egyesült Államok közötti légiközlekedési megállapodás

13 2007. április 25-én és 30-án egyrészt az Európai Közösség és tagállamai, másrészt pedig az Amerikai Egyesült Államok légiközlekedési megállapodást kötöttek egymással, amelynek célja többek között, hogy megkönnyítse a nemzetközi légiközlekedési lehetőségek bővülését a piacok megnyitása, valamint annak biztosítása által, hogy a fogyasztók, a légitársaságok, a munkaerő és a közösségek az Atlanti-óceán mindkét oldalán a legnagyobb előnyöket élvezzék. Ezzel összefüggésben az Európai Unió Tanácsa és az Unió tagállamai kormányainak a Tanács keretében üléselő képviselői elfogadták az e megállapodás aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról szóló, 2007. április 25-i 2007/339/EK határozatot (HL L 134., 1. o.).

14 Ezt követően a Tanács és az Unió tagállamai kormányainak a Tanács keretében üléselő képviselői elfogadták az egyrészt az Európai Közösség és tagállamai, másrészt pedig az Amerikai Egyesült Államok közötti légiközlekedési megállapodás módosításáról szóló jegyzőkönyv aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról szóló, 2010. június 24-i 2010/465/

EU határozatot (HL L 223., 1. o.). E határozat (1)–(6) preambulumbekzdésének szövege a következö:

- „(1) A [...] légitözlekedési megállapodás [...] tartalmazta azt a mindkét félre vonatkozó kötelezettséget, hogy második forduló tárgyalásokat kezdjenek.
- (2) A Lisszaboni Szerződés 2009. december 1-jei hatálybalépése következtében az Európai Unió az Európai Közösség helyébe lépett, és annak jogutódja.
- (3) A Bizottság az Európai Unió és tagállamai nevében tárgyalásokat folytatott a megállapodás módosításáról szóló jegyzökönyvröl (a továbbiakban: jegyzökönyv), a megállapodás 21. cikkével összhangban.
- (4) A jegyzökönyvet 2010. március 25-én parafálták.
- (5) A jegyzökönyv teljes mértékben összhangban van az európai unió jogszabályokkal, különös tekintettel az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerére [a továbbiakban: kibocsátási egységek kereskedelmi rendszere].
- (6) A Bizottság által folytatott tárgyalások eredményeként létrejött jegyzökönyvet az Uniónak és a tagállamoknak alá kell írniuk és a belső jog által lehetséges mértékben ideiglenesen alkalmazniuk, a megállapodás egy későbbi időpontban történő lehetséges megkötésére figyelemmel.”

¹⁵ A 2010/465 határozat 1. cikkének (3) bekezdése szerint „[a] jegyzökönyvet hatálybalépéséig az Unió és a tagállamok a belső jog rendelkezései által lehetséges mértékben aláírásának időpontjától ideiglenesen alkalmazzák”.

- 16 A jegyzőkönyvvel módosított légitársasági megállapodás (a továbbiakban: Nyitott Égbolt Megállapodás) 1. cikkének 9. pontja szerint, eltérő rendelkezés hiányában e megállapodás alkalmazásában „terület»: «az Egyesült Államok tekintetében a szuverenitása vagy joghatósága alá tartozó (a kontinensen és a szigeteken fekvő) földterületek, belvizek és felségvizek, valamint az Európai Közösség és tagállamai tekintetében az Európai Közösséget létrehozó szerződés hatálya alá tartozó (a kontinensen és a szigeteken fekvő) földterületek, belvizek és felségvizek, az említett Szerződésben vagy bármely jogutód okmányban meghatározott feltételeik szerint».
- 17 A Nyitott Égbolt Megállapodás „Igazságos és egyenlő lehetőség” című 2. cikke így rendelkezik:

„Mindegyik fél igazságos és egyenlő lehetőséget biztosít mindkét fél légitársaságainak az e megállapodás hatálya alá tartozó nemzetközi légi közlekedésben folytatott versenyhez.”

- 18 A fenti megállapodás 3. cikkének (2), (4) és (5) bekezdése szerint:

„(2) Valamennyi légitársaság bármely, illetve valamennyi járatán választása szerint:

a) egyik vagy mindkét irányban légi járatokat üzemeltethet;

b) különböző járatszámokat kombinálhat a légi jármű ugyanazon üzemeltetése során;

- c) kiszolgálhat a felek területe előtti, közbenső és a felek területén túli pontokat, valamint a felek területén lévő pontok bármely kombinációját és bármely sorrendben;
- d) kihagyhat bármilyen pontot vagy pontokat;
- e) bármely légi járműjéről bármely másik légi járműjére – bármely ponton – átcsoportosíthat forgalmat;
- f) a légi jármű vagy a járatszám cseréjével vagy cseréje nélkül kiszolgálhatja a területén lévő pontok előtti bármely pontot, és az ilyen szolgáltatásokat az utazóközönségnek közvetlen szolgáltatásként kínálhatja és reklámozhatja;
- g) megszakíthatja útját bármely fél területén lévő vagy azon kívüli bármely ponton;
- h) a másik fél területén keresztül tranzitszállítást hajthat végre;

valamint

- i) kombinálhatja a forgalmat ugyanazon a légi járművön, tekintet nélkül a forgalom eredetére;

irány-, illetve földrajzi korlátozás nélkül és a légi fuvarozásra vonatkozóan az e megállapodásban engedélyezett egyéb jogok elvesztése nélkül.

[...]

(4) A felek lehetővé teszik az egyes légitársaságok számára, hogy az általuk kínált nemzetközi légi közlekedésben a járatsűrűséget és a kapacitást a piacon érvényesülő kereskedelmi megfontolások alapján állapítsák meg. E joggal összhangban, egyik fél sem korlátozhatja egyoldalúan a forgalom nagyságát, a szolgáltatás sűrűségét vagy rendszerességét, vagy a másik fél légitársaságai által üzemeltetett légi járművek típusát vagy típusait, és nem írhatja elő a másik fél légitársaságai számára, hogy azok a menetrendet, a charterrepülések programját vagy az üzemeltetési tervet benyújtsák, kivéve ha ez vámügyi, műszaki, üzemeltetési vagy (a 15. cikkkel összhangban lévő) környezetvédelmi okokból, [a Chicagói] Egyezmény 15. cikkével összhangban álló egységes feltételek alapján szükséges.

(5) A nemzetközi légi közlekedést folytató légitársaságok a légi jármű típusának vagy számának bármely ponton való megváltoztatására vonatkozó, bárminemű korlátozás nélkül végezhetik tevékenységüket [...]"

- 19 Ugyanezen megállapodás „Jogszabályok alkalmazása” című 7. cikkének (1) bekezdése így rendelkezik:

„Az egyik fél területére történő belépéskor, ott-tartózkodáskor, valamint kilépéskor a másik fél légitársaságai által használt légi járműveknek alkalmazniuk kell és be kell tartaniuk a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi járműveknek az adott fél területére történő belépésével, valamint onnan történő kilépésével kapcsolatos, illetve az ilyen légi járművek üzemeltetésére és navigálására vonatkozó, az adott fél területén alkalmazandó törvényeket és rendelkezéseket.”

- 20 A Nyitott Égbolt Megállapodás 10. cikke többek között akként rendelkezik, hogy a felek légitársaságai képviselőket hozhatnak létre a másik fél területén a légi közlekedés, valamint a kapcsolódó tevékenységek hirdetése és értékesítése céljából. Jogosultak továbbá arra is, hogy bármely szabadon átváltható pénznemben, közvetlenül és/vagy közvetve, szabad mérlegelésük szerint értékesítési ügynökeiken vagy az általuk kijelölt bármely egyéb közvetítőn keresztül légiközlekedési szolgáltatásaikat értékesítsék a másik fél területén. Ugyanezen cikk szerint továbbá a felek légitársaságai a másik fél területén jogosultak szabadon átváltható pénznemben fizetni a helyi

kiadásokért, így többek között az üzemanyagvásárlásért. Emellett olyan kereskedelmi együttműködési megállapodásokat köthetnek, mint például a helyfoglalási (blocked space) vagy közös üzemeltetési (code share) megállapodások, továbbá – bizonyos feltételek mellett – a franchise- vagy márkahasználati megállapodások, valamint a nemzetközi légi közlekedésben a légi jármű személyzettel való ellátása érdekében kötött megállapodások.

- 21 A Nyitott Égbolt Megállapodás vámokról és egyéb terhekről szóló 11. cikke így rendelkezik:

„(1) Az egyik fél területére történő megérkezéskor a másik fél légitársaságai által a nemzetközi légi közlekedésben üzemeltetett légi járművek, szokásos berendezéseik, földi berendezéseik, az üzem- és kenőanyagok, a műszaki fogyóeszközök, a tartalék alkatrészek (a hajtóműveket is beleértve), a légi járművek készletei (többek között az utasok által a repülés alatt korlátozott mennyiségben megvásárolható vagy elfogyasztható élelmiszere[k], italo[k] és égetett szeszes italo[k], dohányár[u] és egyéb terméke[k]), valamint egyéb, kizárólag a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi jármű üzemeltetésére vagy kiszolgálására szolgáló vagy azzal kapcsolatban használt cikkek – viszonyossági alapon – mentesek a) az Európai Közösség nemzeti hatóságai által kivetett és b) nem a nyújtott szolgáltatások költségén alapuló valamennyi importkorlátozás, vagyon- és tőkeadó, vám, jövedéki adó, valamint a hasonló díjak és egyéb terhek alól, feltéve hogy e berendezések és készletek a légi jármű fedélzetén maradnak.

(2) Viszonyossági alapon mentesek továbbá az e cikk (1) bekezdésében említett adók, vámok, díjak és egyéb terhek alól, a nyújtott szolgáltatás költségén alapuló díjak kivételével:

[...]

- c) a valamely fél területére a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légitársaságának légi járművén való felhasználás céljából bevitt vagy ott beszerezett kenőanyagok és műszaki fogyóeszközök, még abban az esetben is, ha ezeket a készleteket a repülésnek azon fél területére eső szakaszán használják fel, ahol azokat a fedélzetre felvitték;

[...]"

- 22 A Nyitott Égbolt Megállapodás „Környezetvédelem” című 15. cikkének szövege a következő:

„(1) A felek elismerik, hogy a környezetvédelem fontos szerepet játszik a nemzetközi légiközlekedési politika kidolgozása és alkalmazása során, körültekintően mérlegelik az említett politika kialakításakor hozott környezetvédelmi intézkedések költségeit és hasznait, valamint szükség esetén közösen fejlesztik a hatékony globális megoldásokat. Ennek megfelelően a felek együtt kívánnak működni a nemzetközi légi közlekedés környezetre gyakorolt hatásának gazdasági szempontból ésszerű módon történő korlátozása vagy csökkentése érdekében.

(2) A javasolt regionális, nemzeti vagy helyi szintű környezetvédelmi intézkedések mérlegelésekor a felek megvizsgálják a szóban forgó intézkedéseknek az e megállapodásban foglalt jogok gyakorlására irányuló, lehetséges kedvezőtlen hatását, és amennyiben ilyen intézkedéseket fogadnak el, megfelelő lépéseket tesznek e kedvezőtlen hatások mérséklése érdekében. Az egyik fél kérésére a másik fél rendelkezésre bocsátja az ezzel kapcsolatos értékelő és hatásmérséklő lépések leírását.

(3) Környezetvédelmi intézkedések meghatározásakor [a Chicagói Egyezmény] mellékleteiben szereplő, [az ICAO] által elfogadott légiközlekedési környezetvédelmi

előírásokat kell követni, kivéve, ha ezektől való eltérések bevezetésére került sor. A felek e megállapodás 2. cikkével és 3. cikkének (4) bekezdésével összhangban alkalmazzák az e megállapodás hatálya alá tartozó légi szolgáltatásokat befolyásoló környezetvédelmi intézkedéseket.

(4) A felek megerősítik a tagállamok és az Egyesült Államok elkötelezettségét a kiegyensúlyozott megközelítés elvének alkalmazására vonatkozóan.

[...]

(6) A felek megerősítik és ösztönzik a szakértők közötti információcserét és rendszeres párbeszédet – különösen a már meglévő kommunikációs csatornákon keresztül – a nemzetközi légi közlekedés környezeti hatásai és az azt mérséklő megoldások terén folytatott együttműködésnek az alkalmazandó törvényekkel és rendelkezésekkel összeegyeztethető módon történő fokozása érdekében:

[...]

e) véleménycsere a kérdésekről és a lehetőségekről a légi közlekedés környezeti hatásaival foglalkozó nemzetközi fórumokon, beleértve – amennyiben szükséges – az álláspontok összehangolását is.

(7) Amennyiben a felek kérik, a vegyes bizottság szakértők segítségével ajánlásokat dolgoz ki, melyek a felek által végrehajtott, a légi közlekedésből származó károsanyag-kibocsátásra vonatkozó intézkedések közötti átfedések, illetve összhang kérdésével foglalkoznak annak érdekében, hogy elkerüljék a párhuzamos intézkedéseket és költségeket, valamint a lehető legnagyobb mértékben csökkentsék a légitársaságokra

nehezedő adminisztratív terheket. Az ilyen ajánlások végrehajtására az egyes felek által adott esetben előírt belső jóváhagyási vagy ratifikálási eljárás vonatkozik.

(8) Amennyiben az egyik fél úgy véli, hogy valamely, légi közlekedéssel kapcsolatos környezetvédelmi kérdés e megállapodás alkalmazása és végrehajtása tekintetében aggályokat vet fel, kérheti a vegyes bizottság összehívását a 18. cikk értelmében az ügy megvitatása és a jogos aggályokra való megfelelő válaszok kidolgozása érdekében.”

- 23 A Nyitott Égbolt Megállapodás 19. cikkének (1) bekezdése szerint az e megállapodás alkalmazásával vagy értelmezésével összefüggő, a vegyes bizottság ülésén nem rendezett vita – a felek egyetértésével – döntésre egy személy vagy testület elé terjeszthető. Amennyiben a felek ebben nem állapodnak meg, a vitát bármely fél kérésére az ugyan-ezen 19. cikk szerinti eljárással összhangban választottbíróság elé kell terjeszteni.

B – Az uniós jog

- 24 A Tanács elfogadta egyrészt az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezményének megkötéséről szóló, 1993. december 15-i 94/69/EK határozatot (HL 1994. L 33., 11. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 19. kötet, 167. o.), másrészt pedig az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezménye Kiotói Jegyzőkönyvének az Európai Közösség nevében történő jóváhagyásáról, valamint az abból származó kötelezettségek közös teljesítéséről szóló, 2002. április 25-i 2002/358/EK határozatot (HL L 130., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 42. kötet, 24. o.). Ez utóbbi határozat 2. cikkének (1) bekezdése értelmében az Unió és tagállamai közösen teljesítik a Kiotói Jegyzőkönyv szerinti kötelezettségeiket.

- 25 Mivel a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási jogainak kereskedelme – egyéb intézkedések mellett – jelentős részét képezi az éghajlatváltozás elleni küzdelem közösségi stratégiájának, 2000. március 8-án előterjesztette az üvegházhatást okozó gázok Európai Unión belüli kereskedelméről szóló zöld könyvet (COM(2000) 87 végleges).

1. A 2003/87 irányelv

- 26 Az EK 175. cikk (1) bekezdése alapján elfogadták az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2003. október 13-i európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 275., 32. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 7. kötet, 631. o.).
- 27 Ennek az irányelvnek az (5) preambulumbekendése értelmében az a célja, hogy az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységeinek (a továbbiakban: kibocsátási egységek) kereskedelmét bonyolító európai piac létrehozásával hatékonyabban hozzájáruljon az Unió és tagállamai által az üvegházhatást okozó gázok emberi eredetű kibocsátásának csökkentése tekintetében a Kiotói Jegyzőkönyv alapján, a 2002/358 határozatban foglaltaknak megfelelően vállalt kötelezettségek teljesítéséhez, a gazdasági fejlődés és a munkalehetőségek lehető legkisebb csökkentése mellett.
- 28 Az említett irányelv (23) preambulumbekendése értelmében a kibocsátási egységek kereskedelmének „az egyes tagállamok és a Közösség szintjén végrehajtott intézkedések és szabályok [helyesen: politikák] átfogó és összefüggő csomagjának részét kell képeznie”. Mint azt ugyanezen irányelv (25) preambulumbekendésének első mondatja pontosítja, „[a] kibocsátások jelentős csökkentése érdekében szabályokat [helyesen: politikákat] és intézkedéseket kell végrehajtani tagállami és közösségi szinten is, nemcsak az ipari és energiaágazatban, hanem az Európai Unió gazdaságának minden ágazatában”.

29 A 2003/87 irányelv 1. cikke a következőképpen határozza meg az irányelv tárgyát:

„Ez az irányelv az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának költséghatékony és gazdaságilag eredményes csökkentésének ösztönzése érdekében létrehozza a Közösségben az [...] egysége[k] kereskedelmének rendszerét [...]”

30 A 2003/87 irányelvet a 2. cikkének (1) bekezdése értelmében az I. mellékletében felsorolt tevékenységekből származó kibocsátásokra és a II. mellékletében felsorolt üvegházhatású gázokra kell alkalmazni, amelyek között szerepel a CO₂.

2. A 2008/101 irányelv

31 A 2003/87 irányelv a 30. cikkének (2) bekezdésében akként rendelkezik, hogy az ezen irányelv alkalmazása során szerzett tapasztalatok alapján a Bizottság 2006. június 30-ig jelentést készít az irányelv alkalmazásáról, amelyet adott esetben javaslatokkal lát el, és amelyben megvizsgálja többek között, hogy „szükséges-e, és milyen módon valósítható meg a rendszer gazdasági hatékonyságának további növelése érdekében az I. melléklet kiegészítése más ágazatokkal, többek között a vegyiparral, az alumínium és a közlekedési ágazatokkal, illetve a II. mellékletben felsorolt egyéb üvegházhatású gázok kibocsátásával”.

32 Ezzel összefüggésben az uniós jogalkotó elfogadta a 2008/101 irányelvet, amely a 2003/87 irányelvet akként módosítja, hogy a kibocsátási egységek kereskedelmének rendszerét kiterjeszti a légi közlekedésre.

33 A 2008/101 irányelv (8)–(11), valamint (14), (17) és (21) preambulumbekzdésének szövege a következö:

- „(8) A [...] [keretegyezményhez] csatolt Kiotói Jegyzökönyv elöírja, hogy a fejlett országok tűzzék ki célul a Montreali Jegyzökönyv hatálya alá nem tartozó, légi közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának korlátozását vagy csökkentését, [az ICAO] keretében.
- (9) Noha a Közösség nem szerzödö fele [...] [a] Chicagói Egyezménynek [...], valamennyi tagállam szerzödö fele az említett egyezménynek és tagja az ICAO-nak. A tagállamok továbbra is támogatják a más ICAO-államokkal a légi közlekedés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásainak kezelését célzó intézkedések, többek között piaci alapú eszközök kidolgozására irányuló munkát. Az ICAO légiközlekedési környezetvédelmi bizottságának 2004. évi hatodik ülésén megállapították, hogy az ICAO égisze alatti új jogi eszközre alapuló, kifejezetten a légi közlekedésre vonatkozó kibocsátáskereskedelmi rendszer nem tűnt kellöképpen vonzónak ahhoz, hogy azt a továbbiakban folytassák. Ebből következően az ICAO 2004 szeptemberében tartott 35. közgyűlésének az A35-5. határozata nem javasolt új jogi eszközt, ehelyett támogatta a nyílt kibocsátáskereskedelmet, továbbá annak lehetőségét, hogy az államok a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra is terjesszék ki kibocsátáskereskedelmi rendszereiket. Az ICAO 2007 szeptemberében tartott 36. közgyűlésének A36-22. határozata L. függeléke nyomatékosan arra szólítja fel a szerzödö államokat, hogy más szerzödö államok légi jármű-üzemeltetöi vonatkozásában – kivéve, ha ez az adott államok közötti kölcsönös megállapodás alapján történik – ne alkalmazzanak kibocsátáskereskedelmi rendszert. Emlékeztetve arra, hogy a Chicagói Egyezmény egyértelműen elismeri, hogy mindegyik szerzödö félnek joga van saját jogszabályait megkülönböztetéstől mentesen valamennyi állam légi járművére alkalmazni, az Európai Közösség tagállamai és tizenöt másik európai állam fenntartással élt ezen állásfoglalással szemben, és a Chicagói Egyezmény értelmében fenntartotta a jogot arra, hogy piaci alapú intézkedéseket hozzon, és megkülönböztetéstől mentesen alkalmazza öket valamennyi állam valamennyi

olyan légi jármű-üzemeltetőjére, amely a területükre irányulóan, a területükről kiindulva vagy azon belül nyújt szolgáltatásokat.

- (10) Az 1600/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozattal [...] létrehozott, hatodik közösségi környezetvédelmi cselekvési program előírta, hogy a Közösség határozza meg és hajtsa végre konkrét intézkedéseket a légi közlekedésből származó üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére, ha ilyen intézkedésben az ICAO-n belül 2002-ig nem állapodtak meg. 2002. októberi, 2003. decemberi és 2004. októberi következtetéseiben a Tanács ismételt felhívta a Bizottságot, hogy javasoljon intézkedéseket a nemzetközi légi közlekedés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásainak csökkentése érdekében.
- (11) A kibocsátások szükséges jelentős csökkentése érdekében a Közösség gazdaságának minden ágazatában tagállami és közösségi szintű politikákat és intézkedéseket kell végrehajtani. Amennyiben a légiközlekedési ágazat által az éghajlatváltozásra gyakorolt hatás a jelenlegi ütemben tovább növekszik, ez jelentősen aláássa a más ágazatok által az éghajlatváltozás elleni küzdelem érdekében végrehajtott csökkentések hatását.

[...]

- (14) A 2003/87/EK irányelv módosításainak célja a légi közlekedésnek tulajdonítható éghajlatváltozásra gyakorolt hatások csökkentése a közösségi rendszernek a légiközlekedési tevékenységekből származó kibocsátásokra történő kiterjesztése útján.

[...]

- (17) A Közösségnek és tagállamainak továbbra is törekedniük kell az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentését célzó globális intézkedésekre vonatkozó megállapodás elérésére. A közösségi rendszer modellként szolgálhat a kibocsátáskereskedelmi rendszer világméretű használatához. A Közösségnek és tagállamainak ezen irányelv végrehajtása során is kapcsolatban kell állniuk a harmadik felekkel, és a harmadik országokat hasonló intézkedések megtételére kell ösztönözniük. Amennyiben egy harmadik ország olyan intézkedéseket hoz a Közösségbe tartó légi járatok éghajlatra gyakorolt hatásainak csökkentése érdekében, amely legalább ezen irányelv környezeti hatásával egyenértékű, akkor a Bizottság – az adott országgal folytatott konzultációt követően – mérlegeli a közösségi rendszer és a harmadik országbeli intézkedések optimális összeegyeztetésének lehetőségeit. A harmadik országokban fejlesztés alatt álló kibocsátáskereskedelmi rendszerek a repülésre vonatkozóan kezdenek optimális interakciót biztosítani a közösségi rendszerrel. A szabályozás megkettőződésének elkerülése érdekében az egymásnak megfelelő intézkedéseket figyelembe vevő közös rendszer kialakításának érdekében a közösségi rendszer más kereskedelmi rendszerekkel történő összekapcsolásáról szóló kétoldalú megállapodások előrelépést jelenthetnek egy globális megállapodás létrejötté felé. [helyesen: A közösségi rendszert egy közös rendszer kialakítása érdekében más kereskedelmi rendszerekkel összekapcsoló kétoldalú megállapodások megkötése, illetve a szabályozás megkettőződésének elkerülését szolgáló egyenértékű intézkedések elfogadása előrelépést jelenthet egy globális megállapodás létrejötté szempontjából.] Ahol ilyen kétoldalú megállapodás létrejön, ott a Bizottság módosíthatja a repülési tevékenységek közösségi rendszerben található típusait, ideértve a repülőgép-üzemeltetők számára engedélyezett kibocsátási egységek összmenyiségének értelemszerű kiigazítását.

[...]

- (21) A légijármű-üzemeltetők részére egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében helyénvaló a közösségi rendszerben részt vevő valamennyi légijármű-üzemeltető számára térítésmentesen kiosztott kibocsátási egységek arányának teljes harmonizációja, tekintettel arra, hogy minden légijármű-üzemeltetőre valamennyi, az EU-ban végzett, oda irányuló, illetve onnan induló művelete tekintetében egyetlen tagállam szabályozása, valamint a harmadik országokkal kötött, kétoldalú légiszolgáltatási megállapodások megkülönböztetésmentességről szóló rendelkezései vonatkoznak majd.”

- 34 A 2008/101 irányelv 1. cikkének 4. pontja szerint a 2003/87 irányelv kiegészül a II. fejezettel, amelynek szövege a következő:

„II. FEJEZET

LÉGI KÖZLEKEDÉS

3a. cikk

Hatály

E fejezet rendelkezései az I. mellékletben szereplő légiközlekedési tevékenységek kapcsán kiosztott és kiutalt egységekre vonatkoznak.

[...]

3c. cikk

A légiközlekedési kibocsátási egységek teljes mennyisége

(1) A 2012. január 1. és 2012. december 31. közötti időszakra a légi jármű-üzemeltetők számára kiosztandó légiközlekedési kibocsátási egységek teljes mennyisége a korábbi összes, légi közlekedésből származó kibocsátások éves átlaga 97%-ának felel meg.

(2) A 11. cikk (2) bekezdésében említett, 2013. január 1-jén kezdődő időszakra és a 30. cikk (4) bekezdésében említett felülvizsgálatot követő esetleges módosítások hiányában minden ezt követő időszakra a légi jármű-üzemeltetők számára kiosztandó légiközlekedési kibocsátási egységek teljes mennyisége a korábbi légi közlekedésből származó összes kibocsátás 95%-a és az adott időszakban eltelt évek száma szorzatának felel meg.

[...]

3d. cikk

A légiközlekedési kibocsátási egységek árverés keretében történő kiosztásának módszere

(1) A 3c. cikk (1) bekezdésében említett időszakban a kibocsátási egységek 15%-a árverésre kerül.

(2) 2013. január 1-jétől kezdődően az egységek 15%-a kerül árverésre. Ez a százalékarány ezen irányelv általános felülvizsgálata keretében növelhető.

(3) Rendeletet kell elfogadni az e cikk (1) és (2) bekezdésével vagy a 3f. cikk (8) bekezdésével összhangban nem ingyenesen kiutalandó légiközlekedési kibocsátási egységek tagállamok által történő árverésére vonatkozó részletes rendelkezések meghatározásáról. Az egyes tagállamok által árverésen kiosztandó légiközlekedési kibocsátási egységek száma arányos a tagállamnak [...] a valamennyi tagállamra vonatkozóan a referenciaévre légi közlekedésnek tulajdonított összes kibocsátási egységekben való részesedésével. [...]

[...]

(4) A légi közlekedés kibocsátási egységeinek elárverezéséből származó bevételek felhasználásáról a tagállamok határoznak. A bevételeket az Unióban és harmadik országokban bekövetkező éghajlatváltozás kezelésére, többek között az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére, az EU-ban és harmadik országokban az éghajlatváltozás hatásaihoz történő alkalmazkodásra, az enyhítésre és az alkalmazkodásra vonatkozó, beleértve különösen a repüléstechnika és légi közlekedés területén folyó kutatás és fejlesztés finanszírozására, az alacsony kibocsátású közlekedésen keresztüli kibocsátáscsökkentésre, valamint a közösségi rendszer igazgatási költségeinek fedezésére kell fordítani. Az árverésekből származó bevételeket különösen a globális energiahatékonysági és megújulóenergia-alaphoz történő hozzájárulások, továbbá az erdők pusztulásának elkerülése érdekében tett intézkedések finanszírozására kell felhasználni.

[...]

3e. cikk

Az egységek kiosztása és kiutalása a légijármű-üzemeltetőknek

(1) Minden egyes légijármű-üzemeltető a 3c. cikkben említett minden egyes időszak tekintetében kérelmezheti térítésmentesen kiosztandó légiközlekedési kibocsátási egységek kiosztását. Az adott légijármű-üzemeltető által az ellenőrzési évben teljesített, az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységekre vonatkozó hitelesített tonnakilométer-adatokat tartalmazó kérelmet az igazgatásért felelős tagállamban az illetékes hatóságnak lehet benyújtani. [...]

[...]”

- 35 A 2008/101 irányelv 1. cikke 10. pontjának b) alpontja szerint a 2003/87 irányelv 12. cikke kiegészül a (2a) bekezdéssel, amelynek szövege a következő:

„Az igazgatásért felelős tagállamok biztosítják, hogy minden légi jármű-üzemeltető minden év április 30-ig átadjon annyi kibocsátási egységet, amennyi az előző naptári évben az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységekből származik, a 15. cikknek megfelelően történő hitelesítés mellett. A tagállamok biztosítják, hogy az e bekezdéssel összhangban átadott kibocsátási egységeket ezt követően töröljék.”

- 36 A 2008/101 irányelv 1. cikke 14. pontjának b) alpontja értelmében a 2003/87 irányelv 16. cikkének (2) és (3) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A tagállamok biztosítják az ezen irányelv szerinti kibocsátási egység átadására vonatkozó kötelezettséget megsértő üzemeltetők és légi jármű-üzemeltetők névsorának közzétételét.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy minden üzemeltetőt vagy légi jármű-üzemeltetőt, aki minden év április 30-ig nem adott át az előző évi kibocsátásait fedező megfelelő mennyiségű kibocsátási egységet, többletkibocsátási bírság megfizetésére kötelezzenek. A többletkibocsátási bírság mértéke minden egyes, az üzemeltető vagy a légi jármű-üzemeltető által át nem adott kibocsátási egységeknek megfelelő szén-dioxid-tonnaegyenérték után 100 [euró]. A többletkibocsátási bírság megfizetése nem mentesíti az üzemeltetőt vagy a légi jármű-üzemeltetőt azon kötelezettsége alól, hogy a többletkibocsátásnak megfelelő mennyiségű kibocsátási egységet átadjon a rákövetkező évre vonatkozó egységek átadása alkalmával.”

- 37 Ezenkívül a 2008/101 irányelv 1. cikke 14. pontjának c) alpontja többek között akként rendelkezik, hogy a 2003/87 irányelv 16. cikke az alábbi szövegű (5) bekezdéssel egészül ki:

„Amennyiben egy légi jármű-üzemeltető nem teljesíti az ezen irányelvben előírt követelményeket, és más kényszerítő intézkedések eredménytelenek voltak, az igazgatásért felelős tagállam kérheti a Bizottságtól, hogy az érintett légi jármű-üzemeltetőre vonatkozóan működési tilalmat rójon ki.”

- 38 A 2008/101 irányelv 1. cikkének 18. pontja értelmében a 2003/87 irányelvbe a „Harmadik országok által a repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentése érdekében tett intézkedések” című 25a. cikk kerül beillesztésre, amely így rendelkezik:

„(1) Amennyiben egy harmadik ország intézkedéseket hoz az említett országból induló, és a Közösségben leszálló légi járatok éghajlatváltozásra gyakorolt hatásainak csökkentése érdekében, a Bizottság – miután a harmadik országgal és a 23. cikk (1) bekezdésében említett bizottság keretében a tagállamokkal konzultációt folytatott – mérlegeli a közösségi rendszer és a harmadik országbeli intézkedések optimális összeegyeztetésének lehetőségeit.

Szükség esetén a Bizottság módosításokat fogadhat el az érintett harmadik országból érkező járatoknak az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységekből való kizárására, vagy az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek egyéb olyan módosítására, amelyet a negyedik albekezdés szerinti valamely megállapodás ír elő. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 23. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

A Bizottság javasolhatja ezen irányelv bármilyen más módosítást az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

A Bizottság szükség esetén a Szerződés 300. cikkének (1) bekezdésével összhangban tárgyalások megkezdését ajánlhatja a Tanácsnak az érintett harmadik országgal való megállapodás megkötése érdekében.

(2) A Közösség és tagállamai továbbra is törekcszenek a légi közlekedésből származó üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentését célzó globális intézkedésekre vonatkozó megállapodás elérésére. A Bizottság bármely ilyen megállapodás fényében mérlegeli, hogy a légi jármű-üzemeltetők vonatkozásában szükséges-e ezt az irányelvet módosítani.”

- ³⁹ A 2008/101 irányelv melléklete értelmében a 2003/87 irányelv I. mellékletének címe „Az ezen irányelv hatálya alá tartozó tevékenységkategóriákra” változik, az ezen I. mellékletben szereplő táblázat előtti bevezető szöveg (2) bekezdése pedig kiegészül az alábbi albekezdéssel:

„A tevékenységek köre 2012. január 1-jétől a Szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található összes repülőtérre érkező vagy onnan induló légi járatra kiterjed.”

- ⁴⁰ A 2008/101 irányelv melléklete a 2003/87 irányelv IV. mellékletének akként történő módosításáról is rendelkezik, hogy e melléklet kiegészül az „A légiközlekedési tevékenységekből származó kibocsátások figyelemmel kísérése és jelentése” című B. részszel, amely így rendelkezik:

„A szén-dioxid-kibocsátások figyelemmel kísérése

A kibocsátások figyelemmel kísérése számítás útján történik. A kibocsátások számítását a következő képlet alkalmazásával kell végezni:

Üzemanyag-fogyasztás × kibocsátási tényező

Az üzemanyag-fogyasztásba beleértendő a kisegítő hajtómű által fogyasztott üzemanyag is. Amennyiben lehetséges, minden egyes repülésre ki kell számítani a tényleges üzemanyag-fogyasztást, a következő képlet segítségével:

A légi jármű üzemanyagtartályaiban található üzemanyag-mennyiség a repülés előtti üzemanyag-feltöltés befejezésekor – a légi jármű üzemanyagtartályaiban található üzemanyag-mennyiség a következő repülés előtti üzemanyag-feltöltés befejezésekor + az említett következő repülés előtti üzemanyag-feltöltés.

[...]

Minden repülésre és üzemanyagra külön számítást kell végezni.

A kibocsátások jelentése

Minden légi jármű-üzemeltetőnek az alábbi információkat kell a 14. cikk (3) bekezdése szerinti jelentésébe belefoglalnia:

A. A légi jármű-üzemeltetőre vonatkozó adatok, többek között:

- a légi jármű-üzemeltető neve,
- az igazgatásáért felelős tagállam,

[...]

B. A kibocsátás kiszámítása által érintett valamennyi üzemanyag típusra vonatkozóan:

- üzemanyag-fogyasztás,
- kibocsátási tényező,
- az általa mint légi jármű-üzemeltető által folytatott, az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek keretében a jelentés által érintett időszakban végzett összes repülésből származó teljes aggregát kibocsátás,

- aggregát kibocsátás a következőkből:
 - az általa mint légi jármű-üzemeltető által folytatott, az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységek keretében a jelentéstételi időszakban végzett valamennyi repülés, amelyek indulási helye egy tagállam területén található repülőtér, érkezési helye pedig ugyanazon tagállam területén található repülőtér,
 - az általa mint légi jármű-üzemeltető által folytatott, az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységek keretében a jelentéstételi időszakban végzett egyéb repülések,
 - az általa mint légi jármű-üzemeltető által folytatott, az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységek keretében a jelentéstételi időszakban végzett repülésekből származó aggregát kibocsátás, és amely repülések:
 - indulási helyei az egyes tagállamok, és
 - érkezési helyei az egyes tagállamok, indulási helye pedig harmadik ország,
 - bizonytalansági tényezők.

A tonnakilométer-adatok figyelemmel kísérése a 3e. és a 3f. cikk alkalmazásában

A légitársasági kibocsátási egységeknek a 3e. cikk (1) bekezdésével vagy a 3f. cikk (2) bekezdésével összhangban történő kiosztására vonatkozóan benyújtott kérelmek céljából a légitársasági tevékenységek mennyiségét tonnakilóméterben számítják a következő képlet felhasználásával:

tonnakilóméter = távolság × hasznos teher

ahol:

a »távolság« az indulási repülőtér, illetve az érkezési repülőtér között, a földrajzi főkörön mért, további 95 km rögzített tényezővel növelt távolság; és

a »hasznos teher« a szállított teher, postai küldemények és utasok összömege.

[...]”

C – *A nemzeti jog*

⁴¹ Az Egyesült Királyságban a 2008/101 irányelvet a légi közlekedéssel összefüggő üvegházhatású gázok kibocsátási egységeinek kereskedelmi rendszeréről szóló 2009. évi rendelet (Aviation Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme Regulations 2009, SI 2009, n° 2301) elfogadásával, valamint olyan további jogforrásokkal ültették át, amelyek elfogadása 2010-re volt előirányozva.

II – Az alapügy tényállása és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 42 A kérdéseket előterjesztő bíróság által adott tájékoztatás szerint az Air Transport Association of America nevű nonprofit szervezet az egyesült államokbeli menetrendszerinti légi járatok iparának fő kereskedelmi és szolgáltató egyesülete. Az American Airlines Inc., a Continental Airlines Inc. és a United Airlines Inc. légitársaságok az Egyesült Államokban, Európában és a világ többi részén egyaránt üzemeltetnek légi járatokat. E légitársaságok vonatkozásában az Egyesült Királyság minősül a 2008/101 irányelvvel módosított 2003/87 irányelv értelmében vett igazgatásért felelős tagállamnak.
- 43 Az ATA és társai 2009. december 16-án keresetet indítottak a kérdéseket előterjesztő bíróság előtt a 2008/101 irányelv Egyesült Királyságban történő végrehajtását szolgáló, a Secretary of State for Energy and Climate Change hatáskörébe tartozó intézkedések megsemmisítése iránt. Keresetük alátámasztása érdekében arra hivatkoztak, hogy ez az irányelv a nemzetközi szerződések és a nemzetközi szokásjog tekintetében jogellenes.
- 44 A kérdéseket előterjesztő bíróság 2010. május 28-án megengedte, hogy egyrészt az ATA és társai kereseti kérelmének támogatása végett az International Air Transport Association (IATA) és a National Airlines Council of Canada, másrészt pedig a Secretary of State for Energy and Climate Change támogatása végett öt környezetvédelmi szervezet, vagyis az Aviation Environment Federation, a WWF-UK, a European Federation for Transport and Environment, az Environmental Defense Fund és az Earthjustice beavatkozzék az eljárásba.
- 45 E feltételek mellett a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) úgy határozott, hogy felfüggeszti az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Lehet-e hivatkozni a jelen ügyben az alábbi nemzetközi jogi szabályok valamelyikére vagy mindegyikére a kibocsátási egységek [...] [Unión] belüli kereskedelmi

rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából a 2008/101/EK irányelvvel módosított 2003/87/EK irányelv érvényességének vitatására:

- a) a nemzetközi szokásjog azon elve, mely szerint minden állam teljes és kizárólagos szuverenitással rendelkezik saját légtere felett;
- b) a nemzetközi szokásjog azon elve, mely szerint egyetlen állam sem támaszthat jogszerűen igényt arra, hogy a nyílt tenger valamely részét szuverenitása alá vonja;
- c) a nemzetközi szokásjog azon elve, mely szerint a nyílt tenger felett szabadon lehet repülni;
- d) a nemzetközi szokásjog azon elve (melynek fennállását az alperes nem fogadja el), mely szerint a nyílt tenger felett áthaladó légi jármű – nemzetközi egyezmény kifejezetten eltérő rendelkezése hiányában – annak az országnak a kizárólagos joghatósága alá tartozik, amelyben lajstromozták;
- e) a Chicagói Egyezmény (különösen 1., 11., 12., 15. és 24. cikke);
- f) a Nyitott Égbolt Megállapodás (különösen 7. cikke, 11. cikke (2) bekezdésének c) pontja és 15. cikkének (3) bekezdése);
- g) a Kiotói Jegyzőkönyv (különösen 2. cikkének (2) bekezdése)?

Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén:

- 2) Érvénytelen-e a [2008/101] irányelv akkor és annyiban, ha és amennyiben a kibocsátási egységek közösségi kereskedelmi rendszerét a járatok azon szakaszaira is alkalmazza (általánosságban vagy harmadik országokban lajstromozott légi jármű tekintetében), amelyek a tagállamok légtérén kívül esnek, mivel ez ellentétes egy vagy több, [az első kérdésben] ismertetett nemzetközi szokásjogi elvvel?

- 3) Érvénytelen-e a [2008/101] irányelv akkor és annyiban, ha és amennyiben a kibocsátási egységek közösségi kereskedelmi rendszerét a járatok azon szakaszaira is alkalmazza (általánosságban vagy harmadik országokban lajstromozott légi jármű tekintetében), amelyek a tagállamok légtérén kívül esnek:
 - a) mivel ez ellentétes a Chicagói Egyezmény 1., 11. és/vagy 12. cikkével;

 - b) mivel ez ellentétes a Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikkével?

- 4) Érvénytelen-e a [2008/101] irányelv annyiban, amennyiben a kibocsátási egységek közösségi kereskedelmi rendszerét a légi közlekedésre alkalmazza:
 - a) mivel ez ellentétes a Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdésével és a Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikkének (3) bekezdésével;

- b) mivel ez ellenétes a Chicagói Egyezmény – önmagában vett vagy a Nyitott Égbolt Megállapodás 3. cikkének (4) bekezdésével és 15. cikkének (3) bekezdésével összefüggésben értelmezett – 15. cikkével;
- c) »mivel ez ellentétes a Chicagói Egyezmény – önmagában vett vagy a Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikke (2) bekezdésének c) pontjával összefüggésben értelmezett – 24. cikkével?«

III – Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

A – Az első kérdésről

- ⁴⁶ A kérdéseket előterjesztő bíróság az első kérdésével lényegében azt kívánja megtudni, hogy a jelen előzetes döntéshozatali eljárás keretében lehet-e hivatkozni a nemzetközi jog általa említett elveire és rendelkezéseire a 2008/101 irányelv érvényességének abból a szempontból történő mérlegelése céljából, hogy ez az irányelv a kibocsátási egy-ségek 2003/87 irányelv szerinti kereskedelmi rendszerét kiterjeszti a légi közlekedésre.
- ⁴⁷ Mindjárt az elején emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a nemzeti bíróságok nem rendelkeznek hatáskörrel a közösségi intézmények jogi aktusai érvénytelenségének megállapítására. A Bíróság EUMSZ 267. cikkben elismert hatásköreinek alapvető célja ugyanis lényegében annak biztosítása, hogy a közösségi jogot a nemzeti bíróságok egységesen alkalmazzák. Az egységesség e követelménye különösen kényszerítő erejű, ha uniós jogi aktus érvényességéről van szó. Az uniós jogi aktusok érvényessége tekintetében a tagállamok bíróságai között fennálló különbségek magát az uniós jogrendszer egységességét kérdőjeleznék meg, és a jogbiztonság

alapvető követelményét veszélyeztetnék (a C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-403. o.] 27. pontja, és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 48 Tehát egyedül a Bíróság rendelkezik hatáskörrel a 2008/101 irányelvhez hasonló uniós jogi aktusok érvénytelenségének megállapítására (lásd a 314/85. sz. Foto-Frost-ügyben 1987. október 22-én hozott ítélet [EBHT 1987., 4199. o.] 15. pontját; a C-143/88. és C-92/89. sz., Zuckerfabrik Süderdithmarschen és Zuckerfabrik Soest egyesített ügyekben 1991. február 21-én hozott ítélet [EBHT 1991., I-415. o.] 17. pontját; a C-6/99. sz., Greenpeace France és társai ügyben 2000. március 21-én hozott ítélet [EBHT 2000., I-1651. o.] 54. pontját; a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 27. pontját, valamint a C-188/10. és C-189/10. sz., Melki és Abdeli egyesített ügyekben 2010. június 22-én hozott ítélet [EBHT 2010., I-5667. o.] 54. pontját).

1. A hivatkozott nemzetközi egyezményekről

- 49 Előjáróban: a nemzetközi jog elveivel összhangban a nemzetközi megállapodások tárgyalásáért és megkötéséért felelős európai uniós intézmények szabadon megállapodhatnak az érintett harmadik országokkal azon hatásokról, amelyeket e megállapodások rendelkezései a szerződő felek belső jogrendjében kiváltak. Csak ha a megállapodás nem rendelkezik e kérdésről, akkor hárul a hatáskörrel rendelkező bíróságokra és különösen a Bíróságra, hogy döntést hozzon e kérdésben, ugyanúgy, ahogyan a megállapodás Unión belüli alkalmazásának minden más értelmezési kérdésében (lásd a 104/81. sz. Kupferberg-ügyben 1982. október 26-án hozott ítélet [EBHT 1982., 3641. o.] 17. pontját, valamint a C-149/96. sz., Portugália kontra Tanács ügyben 1999. november 23-án hozott ítélet [EBHT 1993., I-8395. o.] 34. pontját).
- 50 Emlékeztetni kell arra is, hogy az Unió által megkötött megállapodások az EUMSZ 216. cikk (2) bekezdése szerint kötelezőek az Unió intézményeire és tagállamaira, következésképpen az uniós aktusokkal szemben elsőbbségük van (lásd ebben az értelemben a C-69/94. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 1996.

szeptember 10-én hozott ítélet [EBHT 1996., I-3989. o.] 52. pontját; a C-311/04. sz. Algemene Scheeps Agentuur Dordrecht ügyben 2006. január 12-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-609. o.] 25. pontját; a C-308/06. sz., Intertanko és társai ügyben 2008. június 3-án hozott ítélet [EBHT 2008., I-4057. o.] 42. pontját, valamint a C-402/05. P. és C-415/05. P. sz., Kadi és Al Barakaat International Foundation kontra Tanács és Bizottság ügyben 2008. szeptember 3-án hozott ítélet [EBHT 2008., I-6351. o.] 307. pontját).

- 51 Ebből következik, hogy valamely uniós jogi aktus érvényességét érintheti, ha ez az aktus összeegyeztethetetlen az ilyen nemzetközi jogi szabályokkal. Ha ezen érvénytelenségre nemzeti bíróság előtt hivatkoznak, a Bíróság megvizsgálja, mint azt a kérdéseket előterjesztő bíróság az első kérdésével kéri tőle, hogy az előtte folyamatban lévő ügyben teljesülnek-e bizonyos feltételek, annak eldöntése érdekében, hogy az EUMSZ 267. cikk alkalmazásával vizsgálható-e az érintett uniós jogi aktus érvényessége a hivatkozott nemzetközi jogi szabályokra tekintettel (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Intertanko és társai ügyben hozott ítélet 43. pontját).
- 52 Mindenekelőtt ugyanis e szabályoknak kötelezniük kell az Uniót (lásd a 21/72–24/72. sz., International Fruit Company és társai ügyben 1972. december 12-én hozott ítélet [EBHT 1972., 1219. o.] 7. pontját, valamint a fent hivatkozott Intertanko és társai ügyben hozott ítélet 44. pontját).
- 53 Továbbá a Bíróság az uniós jogi aktusok érvényességét csak akkor vizsgálhatja valamely nemzetközi szerződésre tekintettel, ha ez a nemzetközi szerződés természetével és rendszerével nem ellentétes (lásd a C-120/06. P. és C-121/06. P. sz., FIAMM és társai kontra Tanács és Bizottság ügyben 2008. szeptember 9-én hozott ítélet [EBHT 2008., I-6513. o.] 110. pontját).
- 54 Végül, ha a szóban forgó szerződés természete és rendszere lehetővé is teszi az uniós jogi aktus érvényességének az e szerződésben foglalt rendelkezésekre tekintettel történő felülvizsgálatát, még szükséges az is, hogy e szerződés azon rendelkezései, amelyekre az uniós jogi aktus érvényességének vizsgálata érdekében hivatkoznak, a tartalmuk vonatkozásában feltétel nélkülinek és kellően pontosnak tűnjenek (lásd a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 39. pontját, valamint a fent hivatkozott Intertanko és társai ügyben hozott ítélet 45. pontját).

- 55 E feltétel akkor teljesül, ha a hivatkozott rendelkezés olyan világos és pontosan meghatározott kötelezettséget tartalmaz, amelynek végrehajtása vagy hatálya semmilyen későbbi aktusnak nincs alárendelve (lásd a 12/86. sz. Demirel-ügyben 1987. szeptember 30-án hozott ítélet [EBHT 1987., 3719. o.] 14. pontját; a C-213/03. sz. Pêcheurs de l'étang de Berre ügyben 2004. július 15-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-7357. o.] 39. pontját, valamint a C-240/09. sz. Lesoochranárske zoskupenie ügyben 2011. március 8-án hozott ítélet [EBHT 2011., I-1255. o.] 44. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).
- 56 Ezért a kérdéseket előterjesztő bíróság által említett rendelkezésekkel kapcsolatban azt kell megvizsgálni, hogy valóban teljesülnek-e a jelen ítélet 52–54. pontjában felidézett feltételek.

a) A Chicagói Egyezményről

- 57 Mint az a preambulumának harmadik bekezdéséből kiderül, a Chicagói Egyezmény „bizonyos elvek[et] és szabályok[at]” határoz meg „annak érdekében, hogy a nemzetközi polgári repülést biztonságos és rendszeres módon fejlesszék, továbbá hogy a nemzetközi légi közlekedést a lehetőségek egyenlőségének alapján alakítsák ki, valamint ésszerűen és gazdaságosan bonyolítsák le”.
- 58 Ennek az egyezménynek kiterjedt alkalmazási területe van, amennyiben szabályozza többek között a nem menetrendszerű légi járatot lebonyolító légi járművek jogait, ideértve a szerződő államok területe feletti átrepüléssel kapcsolatos jogokat, a légi kabotázásra irányadó elveket, azon feltételeket, amelyek mellett a pilóta nélküli repülésre alkalmas légi járművek pilóta nélkül átrepülhetnek a szerződő államok területe felett, azon övezetek szerződő államok általi kialakítását, amelyek felett katonai szükségből, illetőleg a közbiztonság érdekében tiltott a repülés, a légi járművek vámrepülőtéren történő leszállását, a repülési szabályok alkalmazását, a repülési szabályokat; a

repülőteri és egyéb díjak alkalmazását, a légi járművek állami hovatartozását, továbbá a repülés megkönnyítésére szolgáló intézkedéseket, mint például az alakiságok megkönnyítését, a vám- és belépési eljárások megállapítását, valamint a repülési berendezéseket, szolgáltatásokat és szabványrendszereket.

- 59 A Chicagói Egyezmény emellett szabályozza a légi járművekre vonatkozó feltételeket, így többek között a légi járművön tartandó okmányokkal, a légi jármű rádióberendezésével, a légialkalmassági bizonyítvánnyal, az engedélyek és bizonyítványok elismerésével, sőt még az áruszállítási korlátozásokkal kapcsolatos feltételeket is. Az Egyezmény továbbá akként rendelkezik, hogy az ICAO nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat fogad el.
- 60 Mint azt a jelen ítélet 3. pontja megállapította, nem vitatott, hogy maga az Unió nem részese az Egyezménynek, ezzel szemben az Unió valamennyi tagállama szerződő fele annak.
- 61 Ezzel összefüggésben, jóllehet az EUMSZ 351. cikk első bekezdése magában foglalja az Unió intézményeinek azon kötelezettségét, hogy ne akadályozzák a tagállamok 1958. január 1-jét megelőzően kötött olyan megállapodásokból eredő kötelezettségeinek teljesítését, mint például a Chicagói Egyezmény, emlékeztetni kell arra, hogy az intézmények e kötelezettsége arra irányul, hogy lehetővé tegyék az érintett tagállamok számára a korábbi megállapodások értelmében őket terhelő kötelezettségek tiszteletben tartását, anélkül azonban, hogy e kötelezettségek az Uniót az e szerződésben részes harmadik államokkal szemben terhelnék (lásd ebben az értelemben a 812/79. sz. Burgoa-ügyben 1980. október 14-én hozott ítélet [EBHT 1980., 2787. o.] 8. és 9. pontját).
- 62 Következésképpen a Chicagói Egyezményben foglalt rendelkezések az alapügyben csak akkor és annyiban kötelezhetik az Uniót, amikor és amennyiben az Unió az EU- és EUM-Szerződés értelmében átvette az e nemzetközi egyezménynek a fenti 57–59. pontban ismertetett alkalmazási területén korábban az Unió tagállamai által

gyakorolt hatásköröket (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott International Fruit Company és társai ügyben hozott ítélet 18. pontját; a C-379/92. sz. Peralta-ügyben 1994. július 14-én hozott ítélet [EBHT 1994., I-3453. o.] 16. pontját, valamint a C-301/08. sz. Bogiatzi-ügyben 2009. október 22-én hozott ítélet [EBHT 2009., I-10185. o.] 25. pontját).

- 63 Ahhoz ugyanis, hogy a szóban forgó egyezmény kötelezhessen az Uniót, szükséges még az is, hogy az Unió átvegye az egyezmény alkalmazása területén korábban a tagállamok által gyakorolt valamennyi hatáskört (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Intertanko és társai ügyben hozott ítélet 49. pontját, valamint a fenti hivatkozott Bogiatzi-ügyben hozott ítélet 33. pontját). Következésképpen az a körülmény, hogy egy vagy több uniós jogi aktus célja vagy hatása az, hogy olyan nemzetközi egyezményben foglalt bizonyos rendelkezéseket illesszen be az uniós jogba, amelyet maga az Unió nem hagyott jóvá, nem elegendő ahhoz, hogy a Bíróság feladata legyen ezen uniós jogi aktus vagy aktusok jogszerűségének az említett egyezményre tekintettel történő vizsgálata (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Intertanko és társai ügyben hozott ítélet 50. pontját).
- 64 Mint azt írásbeli észrevételeiben a svéd kormány lényegében előadta, mind az EK 80. cikk (2) bekezdése, mind pedig az EUMSZ 100. cikk (2) bekezdése lehetőséget biztosít az Unió számára, hogy megfelelő rendelkezéseket állapítson meg a légi közlekedésre vonatkozóan.
- 65 Ezzel összefüggésben a Chicagói Egyezmény tárgykörébe tartozó bizonyos kérdések a többek között az EK 80. cikk (2) bekezdése alapján uniós szinten megállapított szabályozás tárgyát képezik. Ami a légi közlekedést illeti – mint azt a Bíróságnak a C-382/08. sz. Neukirchinger-ügyben 2011. január 25-én hozott ítélet (EBHT 2011., I-139. o.) 23. pontjában már alkalmá nyílt megállapítani – ez a helyzet például a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. július 15-i 1592/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 240., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 7. kötet, 30. o.), valamint a 2006. december 20-i 1900/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 377., 176. o.) módosított, a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló, 1991. december 16-i 3922/91/EGK tanácsi rendelet (HL L 373., 4. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 348. o.) kapcsán.

- 66 Az uniós jogalkotó elfogadta továbbá a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény második kiadásának (1988) 16. függeléke 1. kötete II. részének 3. fejezete hatálya alá tartozó repülőgépek üzemeltetésének szabályozásáról szóló, 2006. december 12-i 2006/93/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet (HL L 374., 1. o.).
- 67 A feltöltött üzemanyag adóztatásának problémájával kapcsolatban a Tanács elfogadta továbbá az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK irányelvet (HL L 283., 51. o.; magyar nyelvű különkiadás 9. fejezet, 1. kötet, 405. o.), amely a 14. cikke (1) bekezdésének b) pontjában a magánjellegű repülés kivételével mentesíti az adózás alól a légi közlekedés által üzemanyagként felhasznált energiatermékeket annak érdekében, hogy – mint ez az irányelv (23) preambulumbekzdéséből kiderül – az Unió tiszteletben tartson többek között egyes nemzetközi kötelezettségeket, ideértve azokat, amelyek a polgári repülésre szánt energiatermékek azon adómentességéhez kapcsolódnak, amelyben a légitársaságok a Chicagói Egyezmény alapján, valamint az Unió és/vagy a tagállamai, valamint egyes harmadik államok között létrejött, légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó kétoldalú nemzetközi megállapodások alapján részesülnek (lásd a C-79/10. sz. Systeme Helmholtz ügyben 2011. december 1-jén hozott ítélet [EBHT 2011., I-12511. o.] 24. és 25. pontját).
- 68 Másfelől meg kell állapítani, hogy az Európai Unió és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet közötti megerősített együttműködési keret biztosításáról szóló együtműködési megállapodás Unió nevében történő aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról szóló, 2011. március 31-i 2011/530/EU határozat (HL L 232., 1. o.) elfogadásával az Unió a biztonság-ellenőrzésekkel és vizsgálatokkal kapcsolatos együttműködési keretet kívánt kialakítani, tekintettel a Chicagói Egyezmény 17. mellékletében foglalt előírásokra.
- 69 Ugyanakkor, jóllehet az Unió egyébiránt kétségtől megsezerzett bizonyos kizárólagos hatásköröket arra vonatkozóan, hogy harmadik államokkal szemben olyan kötelezettségeket vállaljon, amelyek a nemzetközi légi közlekedéssel kapcsolatos uniós szabályozás hatálya alá, következésképpen pedig a Chicagói Egyezmény alkalmazási

körébe tartoznak (lásd ebben az értelemben a C-476/98. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 2002. november 5-én hozott ítélet [EBHT 2002., I-9855. o.] 124. pontját), ez nem jelenti azt, hogy az Unió az ezen egyezményben szabályozott nemzetközi polgári repülés egész területe vonatkozásában kizárólagos hatáskörrel rendelkezne.

- 70 Mint azt ugyanis a francia és a svéd kormány hangsúlyozza, a tagállamok megőrizték az említett egyezmény területére tartozó egyes hatásköröket, így például azokat, amelyek a forgalmi jogok odaítélésére, a repülőtéri díjak meghatározására, vagy akár a területüket érintő repüléstilalmi övezetek kialakítására vonatkoznak.
- 71 Következésképpen meg kell állapítani, hogy mivel a Chicagói Egyezmény alkalmazási területén korábban a tagállamok által gyakorolt hatásköröket a mai napig nem vette át teljes egészében az Unió, ez az egyezmény nem kötelezi az Uniót.
- 72 Ebből következik, hogy a Bíróság a jelen előzetes döntéshozatali eljárás keretében magára a Chicagói Egyezményre tekintettel nem vizsgálhatja a 2008/101 irányelv érvényességét.

b) A Kiotói Jegyzőkönyvről

- 73 A 94/69 és a 2002/358 határozatból kiderül, hogy az Unió jóváhagyta a Kiotói Jegyzőkönyvet. Következésképpen e megállapodás rendelkezései a megállapodás hatálybalépésétől kezdve az uniós jogrend szerves részét képezik (lásd a 181/73. sz. Haegeman-ügyben 1974. április 30-án hozott ítélet [EBHT 1974., 449. o.] 5. pontját).

- 74 Így annak eldöntése érdekében, hogy a Bíróság e jegyzőkönyv tekintetében vizsgálhatja-e a 2008/101 irányelv érvényességét, azt kell meghatározni, hogy e jegyzőkönyv természetével és rendszerével nem ellentétes-e az ilyen vizsgálat, ezenkívül pedig e jegyzőkönyv rendelkezései – különösen a 2. cikkének (2) bekezdése – a tartalmuk vonatkozásában feltétel nélkülinek és kellően pontosnak tűnnek-e ahhoz, hogy olyan jogokat keletkeztessenek az uniós jogalanyok számára, amelyekre azok bíróság előtt hivatkozhatnak az irányelvhez hasonló uniós jogi aktusok jogszerűségének vitatása érdekében.
- 75 Ezzel összefüggésben a Kiotói Jegyzőkönyv elfogadásával az abban részes felek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátának csökkentésére irányuló célokat kívántak rögzíteni, és az e célok megvalósításához szükséges intézkedések elfogadására vállaltak kötelezettséget. Ami az e jegyzőkönyvben részes egyes olyan feleket illeti, amelyek a piacgazdaságra való áttérés folyamatában vannak, a jegyzőkönyv a kötelezettségeik teljesítése tekintetében bizonyos fokú rugalmasságot tesz lehetővé számukra. Másfelől a jegyzőkönyv egyrészt lehetővé teszi bizonyos feleknek, hogy a csökkentésre irányuló kötelezettségeiket együttesen teljesítsék. Másrészt a Felek Konferenciájának, amelyet a keretmegállapodás hoz létre, jóvá kell hagynia a jegyzőkönyv rendelkezésének be nem tartását meghatározó és az azzal szembeni fellépést szolgáló megfelelő és hatékony eljárásokat és mechanizmusokat.
- 76 Így meg kell állapítani, hogy még ha a Kiotói Jegyzőkönyv a 2008 és 2012 közötti éveknek megfelelő kötelezettségvállalási időszak vonatkozásában számszerű kötelezettségeket tartalmaz is az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére, az e jegyzőkönyvben részes felek a nekik megfelelő módon és ütemezéssel teljesíthetik a kötelezettségeiket.
- 77 Különösen, a Kiotói Jegyzőkönyvnek a kérdéseket előterjesztő bíróság által említett 2. cikkének (2) bekezdése akként rendelkezik, hogy a felek arra törekednek, hogy korlátozzák vagy csökkentsék a repülésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, együttműködve az ICAO-val. Így az említett rendelkezés tartalma vonatkozásában semmiképp nem tekinthető feltétel nélkülinek és kellően pontosnak ahhoz,

hogy olyan jogokat keletkeztessen a jogalanyok számára, amelyekre azok bíróság előtt hivatkozhatnak a 2008/101 irányelv érvényességének vitatása érdekében.

- 78 Következésképpen a jelen előzetes döntéshozatali eljárás keretében nem lehet a Kiotói Jegyzőkönyvre hivatkozni a 2008/101 irányelv érvényességének mérlegelése céljából.

c) A Nyitott Égbolt Megállapodásról

- 79 A Nyitott Égbolt Megállapodást az Unió nevében jóváhagyta a 2007/339 és a 2010/465 határozat. Következésképpen e megállapodás rendelkezései a megállapodás hatálybalépésétől kezdve az uniós jogrend szerves részét képezik (lásd a fent hivatkozott Haegeman-ügyben hozott ítélet 5. pontját).

- 80 Így először is az a kérdés merül fel, hogy a Nyitott Égbolt Megállapodás természete és rendszere lehetővé teszi-e a 2008/101 irányelv érvényességének e megállapodásra tekintettel történő vizsgálatát.

- 81 Ezzel összefüggésben meg kell állapítani, hogy e megállapodás célja – mint az a preambulának harmadik és negyedik bekezdéséből kiderül –, hogy lehetővé tegye a szerződő felek légitársaságai számára, hogy nyílt piacon versenyképes árakat és szolgáltatásokat nyújtsanak az utazóközönségnek és a fuvaroztatóknak. E megállapodás azt is biztosítani kívánja, hogy a légiközlekedési ipar minden ágazata – a légitársaságok munkavállalóit is beleértve – részesüljön a liberalizált megállapodás előnyeiből. A megállapodásban részes felek ezáltal kifejezték azon szándékukat, hogy globális jelentőségű precedenst hozzanak létre az ezen alapvető gazdasági ágazat liberalizációjából származó előnyök fokozása érdekében.

- 82 Mint azt a főtanácsnok indítványának 91. pontjában megjegyezte, a Nyitott Égbolt Megállapodás így kifejezetten érinti az e megállapodásban részes felek területén letelepedett légitársaságok helyzetét. Ezzel összefüggésben különösen sokat elárul e megállapodás 3. cikkének (2) és (5) bekezdése, valamint 10. cikke, amelyek arra irányulnak, hogy e légitársaságok számára közvetlenül jogokat biztosítsanak, míg e megállapodás egyéb rendelkezései arra, hogy velük szemben kötelezettségeket írjanak elő.
- 83 Azon körülménnyel kapcsolatban, hogy a felek a Nyitott Égbolt Megállapodás 19. cikke szerint megállapodtak abban, hogy az e megállapodás alkalmazásával vagy értelmezésével összefüggő bármely vitát választottbírói eljárás útján rendezhetnek, emlékeztetni kell a következőkre: az, hogy a szerződő felek az e megállapodás teljesítésével összefüggésben általuk folytatott egyeztetésekre és tárgyalásokra különleges intézményi keretet hoztak létre, nem elegendő annak kizárásához, hogy e megállapodás bármilyen bírósági eljárás tárgyát képezhesse (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Kupferberg-ügyben hozott ítélet 20. pontját).
- 84 Mivel a Nyitott Égbolt Megállapodás bizonyos olyan szabályokat fektet le, amelyek közvetlenül és azonnal alkalmazandók a légitársaságokra, ezáltal pedig olyan jogokat, illetve szabadságokat biztosítanak számukra, amelyek az e megállapodásban részes felekkel szemben felhívhatók, továbbá mivel e megállapodás természetével és rendszerével ez nem ellentétes, megállapítható, hogy a Bíróság vizsgálhatja az uniós jogi aktusok – mint a 2008/101 irányelv – érvényességét az ilyen megállapodásban foglalt rendelkezésekre tekintettel.
- 85 Következésképpen meg kell vizsgálni, hogy e megállapodásnak a kérdéseket előterjesztő bíróság által említett rendelkezései a tartalmuk vonatkozásában feltétel nélkülinek és kellően pontosnak tűnnek-e ahhoz, hogy lehetővé tegyék a Bíróság számára a 2008/101 irányelv érvényességének e konkrét rendelkezésekre tekintettel történő vizsgálatát.

i) A Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikkéről

- 86 Mint azt a főtanácsnok az indítványának 103. pontjában megjegyezte, a Nyitott Égbolt Megállapodás „Jogszabályok alkalmazása” című 7. cikke az e megállapodásban részes felek légitársaságai által használt légi járművekre irányadó pontos és feltétlen kötelezettséget ír elő. E cikk szerint ugyanis az egyik szerződő fél területére történő belépéskor, ott-tartózkodáskor, valamint kilépéskor e légi járműveknek alkalmazniuk kell és be kell tartaniuk e fél törvényi és rendeleti jogszabályait, akár a légi járművek e fél területére történő belépésével, valamint onnan történő kilépésével kapcsolatos, akár pedig az ilyen légi járművek üzemeltetésére és navigálására vonatkozó rendelkezésekről van szó.
- 87 Következésképpen a légitársaságok a jelen előzetes döntéshozatali eljárás keretében hivatkozhatnak az említett 7. cikkre a 2008/101 irányelv érvényességének vizsgálata céljából.

ii) A Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikkéről

- 88 Az alapügyhöz hasonló körülmények között úgy tűnik, hogy a Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikkének (1) és (2) bekezdésében említett termékek közül egyedül maga az üzemanyag bizonyul relevánsnak, ezenkívül pedig nincs szó e termékek az e cikk (7) bekezdése értelmében vett forgalmazásáról.
- 89 Ezzel összefüggésben a Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikkének (1) bekezdése, valamint (2) bekezdésének c) pontja akként rendelkezik, hogy viszonyossági alapon mentes az adók, díjak és egyéb terhek alól az Unió területére az Egyesült Államok nemzetközi

légi közlekedésben részt vevő légitársaságának légi járművén való felhasználás céljából bevitt vagy ott beszerzett üzemanyag, még abban az esetben is, ha azt a repülésnek az Unió területére eső szakaszán használják fel.

- 90 A nemzetközi légi járatokra feltöltött üzemanyaggal kapcsolatban meg kell állapítani, hogy az Unió a légi közlekedés által üzemanyagként felhasznált energiatermékek vonatkozásában kifejezetten adómentességet biztosított, többek között annak érdekében, hogy megfeleljen a Chicagói Egyezményből eredő, valamint azon kétoldalú nemzetközi megállapodások értelmében az Unióra háruló fennálló nemzetközi kötelezettségeknek, amelyeket az a légiközlekedési szolgáltatások tárgyában bizonyos harmadik államokkal kötött, és amelyek e vonatkozásban a Nyitott Égbolt Megállapodással azonos természetűnek minősülnek (lásd a fent hivatkozott Systeme Helmholtz ügyben hozott ítélet 24. és 25. pontját).
- 91 Ezenkívül nem vitatott, hogy a nemzetközi kereskedelmi légi járatok vonatkozásában e mentesség már a 2003/96 irányelv elfogadása előtt is létezett (ezzel összefüggésben lásd a fent hivatkozott Systeme Helmholtz ügyben hozott ítélet 22. pontját), továbbá a Nyitott Égbolt Megállapodásban részes felek – úgy az Unió, mint a tagállamok és az Egyesült Államok – azért, hogy e megállapodás 11. cikke (1) bekezdésében, valamint (2) bekezdésének c) pontjában kötelezően adómentességet írtak elő a feltöltött üzemanyagra, nem tettek mást, mint megerősítették a feltöltött üzemanyaggal kapcsolatban egyes nemzetközi megállapodásokból, így többek között a Chicagói Egyezményből eredő kötelezettséget.
- 92 Végül az észrevételeket előterjesztők közül sem a tagállamok, sem pedig az Unió intézményei nem hivatkoztak semmilyen formában arra, hogy a Nyitott Égbolt Megállapodás keretében az Unió üzleti partnere ne mentesítené a valamely tagállamban letelepedett légitársaságok légi járműveinek feltöltött üzemanyagát.
- 93 A fentiekből következik, hogy konkrétan az üzemanyaggal kapcsolatban a Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikke (1) bekezdésében, valamint (2) bekezdésének c) pontjában meghatározott viszonzásági feltétel – különösen a jelen ügyhöz hasonló körülmények között, amikor a szerződő felek kölcsönösen teljesítették a szóban forgó

kötelezettséget – nem képezi akadályát annak, hogy a 2008/101 irányelv érvényességének felülvizsgálata céljából közvetlenül hivatkozni lehessen az említett cikkben előírt, a feltöltött üzemanyag adók, díjak és egyéb terhek alóli mentesítésére irányuló kötelezettségre.

⁹⁴ Az eddigieket figyelembe véve meg kell állapítani, hogy a jelen előzetes döntéshozatali eljárás keretében a 2008/101 irányelv érvényességének a Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikke (1) bekezdése, valamint (2) bekezdésének c) pontja tekintetében történő mérlegelése érdekében hivatkozni lehet e rendelkezésekre azon kötelezettséggel összefüggésben, hogy az Unió és az Egyesült Államok közötti nemzetközi légi járatokat lebonyolító légi járművekre feltöltött üzemanyagot a nyújtott szolgáltatás költségén alapuló díjak kivételével mentesíteni kell az adók, díjak és egyéb terhek alól.

iii) A Nyitott Égbolt Megállapodásnak az e megállapodás 2. cikkével és 3. cikkének (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 15. cikkének (3) bekezdéséről

⁹⁵ Ami a Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikke (3) bekezdésének első mondatát illeti, e rendelkezés arra irányul, hogy a szerződő felekkel szemben kötelezővé tegye a Chicagói Egyezmény mellékleteiben szereplő környezetvédelmi előírások tiszteletben tartását, kivéve azt az esetet, ha ezen előírásoktól való eltéréseket jelentettek be. Ez utóbbi fordulat nem olyan szabálynak minősül, amely az Unió említett előírások betartására irányuló kötelezettségét feltételektől tenné függővé, hanem az e kötelezettségtől való eltérésre biztosít lehetőséget.

⁹⁶ A fenti mondat így feltétlennek és kellően pontosnak tűnik ahhoz, hogy a Bíróság a 2008/101 irányelv érvényességét e rendelkezésre tekintettel mérlegelje (az egyezményekből eredő környezetvédelmi előírások tiszteletben tartásával kapcsolatban lásd a fent hivatkozott Pêcheurs de l'étang de Berre ügyben hozott ítélet 47. pontját).

- 97 Ami a szóban forgó (3) bekezdés második mondatát illeti, az akként rendelkezik, hogy a szerződő felek a Nyitott Égbolt Megállapodás hatálya alá tartozó légi szolgáltatásokat befolyásoló környezetvédelmi intézkedéseket e megállapodás 2. cikkével és 3. cikkének (4) bekezdésével összhangban kötelesek alkalmazni.
- 98 Így, jóllehet az Unió a környezetvédelmi intézkedéseinek alkalmazása keretében elfogadhat bizonyos olyan intézkedéseket, amelyek a Nyitott Égbolt Megállapodás 3. cikkének (4) bekezdése értelmében egyoldalúan korlátozzák a forgalom nagyságát, vagy akár a szolgáltatás sűrűségét vagy rendszerességét, az ilyen intézkedéseket olyan egységes feltételek mellett kell alkalmaznia, amelyek összhangban vannak a Chicagói Egyezmény 15. cikkével, amely lényegében akként rendelkezik, hogy a menetrendszerű nemzetközi légi járatot lebonyolító légi járművekre kiszabott vagy kiszabni engedélyezett repülőterei díjak nem lehetnek magasabbak, mint a hasonló nemzetközi járatokat lebonyolító hazai légi járművek által fizetett díjak.
- 99 A fentiekből következik, hogy tekintettel a Nyitott Égbolt Megállapodás 2. cikkére, amely akként rendelkezik, hogy mindegyik fél igazságos és egyenlő lehetőséget biztosít mindkét fél légitársaságainak az e megállapodás hatálya alá tartozó nemzetközi légi közlekedésben folytatott versenyhez, e megállapodásnak a 2. cikkével és 3. cikke (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 15. cikkének (3) bekezdését akként kell értelmezni, hogy ha az Unió repülőterei díjak formájában olyan környezetvédelmi intézkedéseket fogad el, amelyek hatása a forgalom nagyságának, vagy akár a transzatlanti légiközlekedési szolgáltatások sűrűségének és/vagy rendszerességének korlátozása, az Egyesült Államokban letelepedett légitársaságokkal szemben kiszabott ilyen díjak nem lehetnek magasabbak az Unió légitársaságait terhelő díjaknál, ezáltal pedig az Unió a légitársaságok e két kategóriája számára az ilyen díjaknak való esetleges alávettségük szempontjából köteles igazságos és egyenlő verseny folytatását lehetővé tenni.
- 100 Így a Nyitott Égbolt Megállapodásnak az e megállapodás 2. cikkével és 3. cikkének (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 15. cikkének (3) bekezdése olyan feltétlen és kellően pontos kötelezettséget tartalmaz, amelyre hivatkozni lehet a 2008/101 irányelv érvényességének e rendelkezésre tekintettel történő mérlegelése érdekében.

2. A nemzetközi szokásjogról

101 Emlékeztetni kell arra, hogy – mint ez az EUSZ 3. cikk (5) bekezdéséből kiderül – az Unió hozzájárul a nemzetközi jog szigorú betartásához és fejlesztéséhez. Következésképpen, amikor az Unió jogi aktust fogad el, teljes egészében köteles tiszteletben tartani a nemzetközi jogot, ideértve a nemzetközi szokásjogot is, amely kötelező az Unió intézményeire (lásd ebben az értelemben a C-286/90. sz., Poulsen és Diva Navigation ügyben 1992. november 24-én hozott ítélet [EBHT 1992., I-6019. o.] 9. és 10. pontját, valamint a C-162/96. sz. Racke-ügyben 1998. június 16-án hozott ítélet [EBHT 1998., I-3655. o.] 45. és 46. pontját).

102 Így először is azt kell megvizsgálni, hogy a kérdéseket előterjesztő bíróság által hivatkozott elvek elfogadottan a nemzetközi szokásjog részei-e. Igenlő válasz esetén, második lépésben majd azt kell meghatározni, hogy a jogalanyok hivatkozhatnak-e, illetve milyen mértékben hivatkozhatnak az említett elvekre annak érdekében, hogy az alapügy tárgyát képezőhöz hasonló helyzetben kétségbe vonják valamely uniós jogi aktus – mint a 2008/101 irányelv – érvényességét.

a) A nemzetközi szokásjog hivatkozott elveinek elismeréséről

103 Ezzel összefüggésben a kérdéseket előterjesztő bíróság arra az elvre utal, mely szerint a saját területe feletti légtérben minden államot teljes és kizárólagos szuverenitás illet meg, valamint azon másik elvre, amelynek értelmében egyetlen állam sem támaszthat jogszerűen igényt arra, hogy a nyílt tenger bármely részét szuverenitása alá vonja. A kérdéseket előterjesztő bíróság a nyílt tenger feletti szabad repülés elvét is megemlíti.

- 104 E három elv a nemzetközi tengeri és légi szokásjog jelenlegi állapota kifejezésének tekinthető, emellett pedig az említett elveket külön-külön kodifikálták is a Chicagói Egyezmény 1. cikkében (ezen elv elismerése vonatkozásában lásd a Nemzetközi Bíróság katonai és félkatonai tevékenységek Nicaraguában és Nicaragua ellen [Nicaragua kontra Amerikai Egyesült Államok] ügyben 1986. június 27-én hozott ítéletének [*Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances* 1986., 392. o.] 212. pontját); a nyílt tengerről szóló, 1958. április 29-i Genfi Egyezmény (*Recueil des traités des Nations unies*, 450. kötet, 11. o.) 2. cikkében (ezen elv elismerésével kapcsolatban lásd az Állandó Nemzetközi Bíróság „Lotus”-ügyben 1927. szeptember 7-én hozott ítéletét is [*Recueil CPJI* 1927., A. sorozat, 10. sz., 25. o.]), valamint az Egyesült Nemzetek 1982. december 10-én Montego Bay-ben aláírt tengerjogi egyezménye 87. cikke (1) bekezdésének harmadik mondatában, amely egyezmény 1994. november 16-án lépett hatályba, az Európai Közösség nevében pedig az 1998. március 23-i 98/392/EK tanácsi határozattal (HL L 179., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 4. fejezet, 3. kötet, 260. o.) kötötték meg és hagyták jóvá.
- 105 A nemzetközi jog ezen elveinek létezését ezen felül sem a tagállamok, sem az Unió intézményei, sem pedig az Izlandi Köztársaság és a Norvég Királyság nem vonták kétségbe az írásbeli észrevételeikben és a tárgyaláson.
- 106 A kérdéseket előterjesztő bíróság által hivatkozott negyedik elvvel, vagyis azzal kapcsolatban, mely szerint a nyílt tenger felett áthaladó légi jármű annak az országnak a kizárólagos joghatósága alá tartozik, amelyben lajstromozták, a fentiekkel szemben meg kell állapítani, hogy azonkívül, hogy az Egyesült Királyság és – bizonyos mértékben – a német kormány is vitatja ilyen elv létezését, nincs elegendő bizonyíték annak megállapításához, hogy a nemzetközi szokásjog ekként elismert azon elve, mely szerint a nyílt tengeren tartózkodó hajó főszabály szerint kizárólag a lobogó szerinti állam joga alá tartozik (lásd a fent hivatkozott Poulsen és Diva Navigation ügyben hozott ítélet 22. pontját), analógia útján a nyílt tenger felett áthaladó légi járművekre is alkalmazandó lenne.

b) A szóban forgó elvekre hivatkozás lehetőségéről és ennek feltételeiről

- 107 Fontos megjegyezni, hogy a jogalanyok valamely uniós jogi aktus érvényességének a Bíróság általi vizsgálata érdekében akkor hivatkozhatnak a jelen ítélet 103. pontjában említett nemzetközi szokásjogi elvekre, ha egyrészt ezen elvek tekintetében kétségbe vonható, hogy az Unió hatáskörrel rendelkezett az említett aktus elfogadására (lásd a 89/85., 104/85., 114/85., 116/85., 117/85. és 125/85–129/85. sz., Ahlström Osakeyhtiö és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben 1988. szeptember 27-én hozott ítélet [EBHT 1988., 5193. o.] 14–18. pontját, valamint a C-405/92. sz. Mondiet-ügyben 1993. november 24-én hozott ítélet [EBHT 1993., I-6133. o.] 11–16. pontját), másrészt pedig a szóban forgó aktus érintheti a jogalanyt az uniós jog alapján megillető jogokat, vagy az uniós jog vonatkozásában kötelezettségeket keletkeztet számára.
- 108 Márpedig az alapügyben a nemzetközi szokásjog említett elveire lényegében azért hivatkoznak, hogy a Bíróság vizsgálja meg, hogy az Unió ezen elvek tekintetében hatáskörrel rendelkezett-e a 2008/101 irányelv elfogadására, amennyiben az a 2003/87 irányelv alkalmazását kiterjeszti a légi járművek harmadik állambeli azon üzemeltetőire, amelyeknek az Unió valamely tagállama területén fekvő repülőtérre érkező vagy onnan induló légi járatainak útvonala részben a nyílt tenger felett, részben pedig e harmadik államok területe felett halad.
- 109 Következésképpen még akkor is, ha a szóban forgó elvek tartalmuk szerint látszólag csak államok között keletkeztetnek kötelezettségeket, a kérdéseket előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő azon ügyhöz hasonló körülmények között, amelyben a 2008/101 irányelv az uniós jog vonatkozásában az alapügy felpereseivel szemben kötelezettségeket keletkeztethet, nem zárható ki, hogy e felperesek az említett elvekre hivatkozhatnak, ezáltal pedig a Bíróság ezen elvekre tekintettel vizsgálhassa az említett irányelv érvényességét.

- 110 Ugyanakkor, mivel a nemzetközi szokásjog valamely elve nem olyan pontossággal jut kifejezésre, mint a nemzetközi megállapodások rendelkezései, a bírósági felülvizsgálatnak szükségképpen annak eldöntésére kell szorítkoznia, hogy az Unió intézményei a szóban forgó aktus elfogadása során nem követtek-e el nyilvánvaló mérlegelési hibát ezen elvek alkalmazási feltételeivel összefüggésben (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Racke-ügyben hozott ítélet 52. pontját).
- 111 Az eddigi megfontolások összességét figyelembe véve, az első kérdést akként kell megválaszolni, hogy a kérdéseket előterjesztő bíróság által említett nemzetközi jogi elvek és rendelkezések közül az alapügyhöz hasonló körülmények között és a 2008/101 irányelv érvényességének mérlegelése céljából csak a következőkre lehet hivatkozni:
- egyrészt, az Unió ezen irányelv elfogadásával kapcsolatos hatásköre vonatkozásában az Uniónak betudható nyilvánvaló mérlegelési hiba ezen elvekre tekintettel történő vizsgálatának korlátai között:
 - arra az elvre, mely szerint a saját területe feletti légtérben minden államot teljes és kizárólagos szuverenitás illet meg;
 - arra az elvre, mely szerint egyetlen állam sem támaszthat jogszerűen igényt arra, hogy a nyílt tenger bármely részét szuverenitása alá vonja, valamint
 - arra az elvre, amely biztosítja a nyílt tenger feletti szabad repülést;

- másrészt,
 - a Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikkére, valamint 11. cikkének (1) bekezdésére és (2) bekezdésének c) pontjára, valamint
 - az említett megállapodás 2. cikkével és 3. cikkének (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 15. cikkének (3) bekezdésére.

B – A második, harmadik és negyedik kérdésről

- ¹¹² A kérdéseket előterjesztő bíróság a második, harmadik és negyedik kérdésével, továbbá a Bíróság által az első kérdésre adott választ figyelembe véve lényegében azt kívánja megtudni, hogy akkor és annyiban, amikor és amennyiben a 2008/101 irányelv a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszerét a légi járatok azon szakaszaira is alkalmazni rendeli, amelyek a tagállamok légterén kívül esnek, ideértve a harmadik államokban lajstromba vett légi járművek által bonyolított légi járatokat is, ez az irányelv érvényes-e a Bíróság által az első kérdésre adott válaszban említett nemzetközi szokásjogi elvekre, továbbá a Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikkére, 11. cikkének (1) bekezdésére és (2) bekezdésének c) pontjára, valamint a Nyitott Égbolt Megállapodás 2. cikkével és 3. cikkének (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 15. cikkének (3) bekezdésére tekintettel.
- ¹¹³ Figyelembe véve az említett kérdések megfogalmazását, valamint azt a körülményt, hogy az alapügy felperesei harmadik államokban lajstromba vett légitársaságok, először is azt kell meghatározni, hogy a 2008/101 irányelv alkalmazandó-e, illetve milyen mértékben alkalmazandó az ilyen légitársaságok által bonyolított nemzetközi légi járatoknak a tagállamok légterén kívül eső részére. Másodszor ezen irányelv érvényességét kell ebben az összefüggésben megvizsgálni.

1. A 2008/101 irányelv területi hatályáról

- 114 A 2003/87 irányelvet a 2. cikkének (1) bekezdése szerint az I. mellékletben felsorolt tevékenységekből származó kibocsátásokra és a II. mellékletben felsorolt, üvegházhatást okozó gázokra kell alkalmazni, amelyek között szerepel a CO₂.
- 115 Ezzel összefüggésben a 2008/101 irányelv akként módosította a 2003/87 irányelv I. mellékletét, hogy abba beiktatta a „Légi közlekedés” című tevékenységkategóriát, továbbá e melléklet bevezető szövegének (2) bekezdését második albekezdéssel egészítette ki, amelynek értelmében „[a] tevékenységek köre 2012. január 1-jétől a Szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található összes repülőtérre érkező vagy onnan induló légi járatra kiterjed”.
- 116 Ebből a szempontból meg kell jegyezni, hogy az említett I. mellékletben felsorolt kivételek között nem szerepelnek az Unió valamely repülőtéréről induló légi járatok vonatkozásában az érkezési repülőtérhez, az Unió valamely repülőtérére érkező légi járatok vonatkozásában pedig az indulási repülőtérhez kapcsolódó kritériumok. Következésképpen a 2008/101 irányelv megkülönböztetés nélkül alkalmazandó azokra a légi járatokra, amelyek célállomása vagy indulási helye az Unió területén van, ideértve az e területen kívül fekvő repülőterekről érkező vagy oda induló légi járatokat is. Ez egyébként a 2008/101 irányelv (16) preambulumbekkezdéséből is kiderül.
- 117 Így az említett irányelv önmagában nem alkalmazandó az Unió tagállamai vagy harmadik államok területe felett átrepülő nemzetközi légi járatokra, amennyiben az ilyen légi járatok nem valamely tagállam területén fekvő repülőtérre érkeznek, illetve nem onnan indulnak.

- 118 Ezzel szemben, amennyiben a valamely harmadik állam területén fekvő repülőtérrel induló légi járat az Unió valamelyik tagállamának területén fekvő repülőtérre érkezik, vagy az ilyen repülőtérrel induló légi járat célállomása valamely harmadik államban fekvő repülőtér, a 2003/87 irányelv IV. mellékletének a 2008/101 irányelvvel módosított B. részéből következik, hogy az ilyen légi járatokat bonyolító légi járművek üzemeltetőinek be kell jelenteniük a kibocsátásaikat annak érdekében, hogy a 2003/87 irányelv 12. cikkének a 2008/101 irányelvvel beiktatott (2a) bekezdése szerint meg lehessen határozni azoknak a kibocsátási egységeknek a számát, amelyeket ezen üzemeltetőknek az előző naptári évre vonatkozóan át kell adniuk, és amelyek megfelelnek az ellenőrzött kibocsátásoknak, azzal, hogy e kibocsátásokat az összes ilyen légi járatra vonatkozó adatokból kiindulva kell számítani.
- 119 Különösen, a „tonnakilométerek” számítása szempontjából az üzemanyag-fogyasztást kell figyelembe venni, amelynek meghatározása olyan képlet segítségével történik, amelynek célja, hogy amennyiben lehetséges, a 2008/101 irányelv hatálya alá tartozó repülések vonatkozásában megállapítsa a tényleges üzemanyag-fogyasztást.
- 120 Az alapügy keretében a 2008/101 irányelv érvényességét a tagállamok területén fekvő repülőterekre érkező vagy onnan induló valamennyi nemzetközi légi járat üzemanyag-fogyasztásának figyelembevételéhez kapcsolódó ezen szempontra tekintettel kell vizsgálni.

2. Arról, hogy az Unió az alapügy keretében felhívható nemzetközi szokásjogi szabályok tekintetében hatáskörrel rendelkezett-e a 2008/101 irányelv elfogadására

- 121 Mint az a jelen ítélet 108. pontjában megállapítást nyert, a nemzetközi szokásjog azon három elve, amelyekre a jelen ügyben a 2008/101 irányelv érvényességének a Bíróság általi mérlegelése érdekében hivatkozni lehet, nagymértékben kapcsolódnak a 2008/101 irányelvvel módosított 2003/87 irányelv területi hatályához.

- 122 Mindjárt az elején meg kell állapítani, hogy az uniós jog, különösen pedig a 2008/101 irányelv nem teheti magát a 2003/87 irányelvet alkalmazhatóvá a harmadik államokban lajstromba vett és e harmadik államok, illetve a nyílt tenger felett átrepülő légi járművekre.
- 123 Az unió hatásköreit ugyanis a nemzetközi jog tiszteletben tartásával kell gyakorolni, vagyis a 2008/101 irányelvet a nemzetközi tengerjog és a nemzetközi légi jog releváns szabályait figyelembe véve kell értelmezni, a hatályát pedig e szabályok tekintetében kell meghatározni (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Poulsen és Diva Navigation ügyben hozott ítélet 9. pontját).
- 124 Ezzel szemben az uniós szabályozás alkalmazható a légi jármű üzemeltetőjére, amennyiben a légi jármű valamelyik tagállam területén, különösen pedig az e területen fekvő repülőtéren tartózkodik, mivel ilyen esetben az említett légi jármű e tagállam és az Unió teljes körű joghatósága alá tartozik (analógia útján lásd a fent hivatkozott Poulsen és Diva Navigation ügyben hozott ítélet 28. pontját).
- 125 Ezzel összefüggésben a 2008/101 irányelv azáltal, hogy ezen irányelvnek a légi járművek valamely tagállamban vagy harmadik államban lajstromba vett üzemeltetőire történő alkalmazásához olyan kritériumról rendelkezik, amely azon a körülményen alapul, hogy e légi járművek a tagállamok egyikének területén fekvő repülőtérrel induló vagy oda érkező légi járatot bonyolítsanak, amennyiben a 2003/87 irányelvben szabályozott rendszer alkalmazását kiterjeszti a légi közlekedésre, nem sérti meg a területiség elvét, sem pedig azon harmadik államok szuverenitását, amelyekből vagy amelyekbe e légi járatokat a területük feletti légtéren át bonyolítják, mivel az említett légi járművek fizikailag az Unió egyik tagállamának területén tartózkodnak, ennél fogva pedig az Unió teljes körű joghatósága alá tartoznak.

- 126 Az uniós jog ilyen alkalmazása nem vonhatja kétségbe a nyílt tenger feletti átrepülés szabadságát sem, mivel a nyílt tenger felett átrepülő légi jármű ezen átrepülési művelet végzése során nincs alávetve a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszerének. Ezenfelül az ilyen légi jármű bizonyos körülmények között anélkül áthaladhat valamely tagállam légterén, hogy e légi jármű üzemeltetője alá lenne vetve e rendszernek.
- 127 Az ilyen légi jármű üzemeltetője ugyanis csak akkor lesz alávetve a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszerének, ha úgy dönt, hogy a tagállamok egyikének területén fekvő repülőtérről érkezéssel vagy onnan indulással üzemeltet kereskedelmi légitársaságot, mivel a légi járműve ez esetben e tagállam területén tartózkodik.
- 128 Azon körülménnyel kapcsolatban, hogy a légi jármű ilyen helyzetben lévő üzemeltetője köteles az összes olyan nemzetközi légi járatra tekintettel számított kibocsátási egységeket átadni, amelyeket a légi járműve az ilyen repülőtérrel indulással vagy oda érkezéssel bonyolított vagy fog bonyolítani, emlékeztetni kell arra, hogy mivel az Unió környezetpolitikájának célja az EUMSZ 191. cikk (2) bekezdése értelmében a magas szintű védelem biztosítása, az uniós jogalkotó főszabály szerint dönthet úgy, hogy a területén valamely kereskedelmi tevékenység – a jelen esetben a légi közlekedés – gyakorlását csak azzal a feltétellel engedélyezi, hogy a gazdasági szereplők tiszteletben tartják az Unió által meghatározott, a környezetvédelem területén maga elé tűzött célok megvalósítására irányuló kritériumokat, különösen akkor, ha e célok olyan nemzetközi megállapodás meghosszabbításába illeszkednek, amelynek az Unió is részese, mint például a keretegyezmény és a Kiotói Jegyzőkönyv.
- 129 Másfelől az, hogy a környezetvédelemmel kapcsolatos uniós szabályozás alkalmazása keretében a tagállamok levegőjének, tengerének vagy szárazföldi területének szennyezéséhez hozzájáruló bizonyos tényezők olyan eseményből erednek, amely részben e területen kívül következik be, az alapügyben felhívható nemzetközi szokásjogi elvekre tekintettel nem vonhatja kétségbe az uniós jog említett területen való teljes körű alkalmazását (lásd ebben az értelemben, a versenyjogi szabályok alkalmazásával kapcsolatban a fent hivatkozott Ahlström Osakeyhtio és társai kontra Bizottság ügyben hozott

ítélet 15–18. pontját, valamint a tagállam parti tengerén kívül eső területen véletlenül kiömlött szénhidrogénekkal kapcsolatban a C-188/07. sz. Commune de Mesquer ügyben 2008. június 24-én hozott ítélet [EBHT 2008., I-4501. o.] 60–62. pontját).

- ¹³⁰ Ebből következik, hogy az alapügyben felhívható nemzetközi szokásjogi elvekre tekintettel az Unió hatáskörrel rendelkező a 208/101 irányelv elfogadására, amelyben ez az irányelv a kibocsátási egységek 2003/87 irányelvben szabályozott kereskedelmi rendszerét kiterjeszti a valamely tagállam területén fekvő repülőtérre érkező vagy onnan induló valamennyi légi járatra.

3. A 2008/101 irányelv érvényességéről a Nyitott Égbolt Megállapodás tekintetében

a) A 2008/101 irányelv érvényességéről a Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikke tekintetében

- ¹³¹ Az ATA és társai lényegében azt állítják, hogy a 2008/101 irányelv sérti a Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikkét, mivel az ATA és társai vonatkozásában e cikk csak arra az esetre írja elő az uniós jogszabályi rendelkezéseknek a nemzetközi légi forgalmat bonyolító légi járművek általi tiszteletben tartását, amikor e légi járművek belépnek a tagállamok területére vagy kilépnek onnan, illetve – az említett légi járművek üzemeltetésére és navigálására vonatkozó rendelkezéseket illetően – arra az esetre, amikor a légi járművek e területen tartózkodnak. Márpedig az irányelv a kibocsátási egységek 2003/87 irányelvben szabályozott kereskedelmi rendszerét nemcsak arra az esetre rendeli alkalmazni, amikor a légi járművek belépnek a tagállamok területére vagy kilépnek onnan, hanem a légi járatoknak a nyílt tenger vagy harmadik államok területe feletti részeire is.

- 132 Ezzel összefüggésben elegendő emlékeztetni arra, hogy a 2008/101 irányelv nem teszi a 2003/87 irányelvet önmagában alkalmazhatóvá a harmadik államokban lajstromba vett és e harmadik államok területe vagy a nyílt tenger felett átrepülő légi járatokra.
- 133 Az ilyen légi járatok üzemeltetőire ugyanis csak akkor vonatkozik a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszere, ha úgy döntenek, hogy a tagállamok területén fekvő repülőtérré érkezéssel vagy onnan indulással üzemeltetnek kereskedelmi légitársaságot, mivel a légi járművek ez esetben ilyen repülőtereket használnak.
- 134 A 2008/101 irányelv akként rendelkezik, hogy a 2003/87 irányelvet a valamely tagállam területén fekvő repülőtérré érkező vagy onnan induló légi járatokra kell alkalmazni. Ezért, mivel e rendelkezések a tagállamok területén az akár európai, akár pedig transzatlanti nemzetközi légi forgalmat lebonyolító légi járművek belépését és kilépését is egyaránt szabályozzák, a Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikkének (1) bekezdéséből kifejezetten az következik, hogy az ilyen szabályozás az e megállapodásban részes másik fél által használt valamennyi légi járműre irányadó, az ilyen légi jármű pedig köteles tiszteletben tartani e szabályozást.
- 135 Ebből következik, hogy a Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikkének (1) bekezdése nem zárja ki, hogy a kibocsátási egységek 2003/87 irányelvvel bevezetett kereskedelmi rendszerét alkalmazni lehessen a légi járművek olyan üzemeltetőire, mint az Egyesült Államokban letelepedett légitársaságok, amennyiben a légi járművek a valamely tagállam területén fekvő repülőtérré érkezéssel vagy onnan indulással bonyolítanak légi járatokat.
- b) A 2008/101 irányelv érvényességéről a Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikke (1) bekezdése és (2) bekezdésének c) pontja tekintetében
- 136 Az ATA és társai, valamint az IATA lényegében azt állítják, hogy a 2008/101 irányelv azáltal, hogy a kibocsátási egységek 2003/87 irányelvben szabályozott kereskedelmi

rendszerét kiterjeszti a légi közlekedésre, megsérti a Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikke (1) bekezdésében és (2) bekezdésének c) pontjában előírt, az Unióra háruló azon kötelezettséget, hogy a feltöltött üzemanyagot mentesíteni kell az adók, díjak és egyéb terhek alól. Különösen, az alapügy e felei azt állítják, hogy az Unió csak a nyújtott szolgáltatás költségén alapuló díjakat alkalmazhatja, a 2003/87 irányelvben szabályozott rendszer azonban nem tartozik ezen eltérés hatálya alá.

- 137 Ezzel összefüggésben meg kell állapítani, hogy a Nyitott Égbolt Megállapodás említett rendelkezései a légi közlekedés gazdasági költségeinek bizonyos vetületeit hivatottak szabályozni, ezzel együtt egyenlő feltételeket biztosítva a légitársaságoknak. E rendelkezések – viszonyosságtól függően – különösen az üzemanyagra kivetett behozatali vámok, díjak és egyéb terhek bizonyos formáit tiltják.
- 138 Maguknak a 2008/101 irányelvben foglalt szabályoknak az a céljuk, hogy a kibocsátási egységek 2003/87 irányelvvel bevezetett kereskedelmi rendszerét kiterjesszék a légi járművek üzemeltetőire. Így e szabályok többek között a magasabb szintű környezetvédelem megvalósítását szolgálják.
- 139 Ezenkívül emlékeztetni kell arra, hogy jóllehet a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszerének végső célja a környezet védelme az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése által, e rendszer nem önmagában csökkenti e kibocsátásokat, hanem a legalacsonyabb költségek keresését ösztönzi és segíti elő az említett kibocsátások pontosan meghatározott szintre való csökkentésének elérése érdekében. A környezetet érintő előny azon szigortól függ, amellyel a kiosztott kibocsátási egységek összmenyisége meghatározásra kerül, amely az e rendszer által engedélyezett kibocsátások globális határértékét alkotja (a C-127/07. sz., Arcelor Atlantique et Lorraine és társai ügyben 2008. december 16-án hozott ítélet [EBHT 2008., I-9895. o.] 31. pontja).
- 140 Ebből az is következik, hogy a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszere mögött húzódó gazdasági logika azt célozza, hogy az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának előre meghatározott környezeti eredmény eléréséhez szükséges csökkentését a

lehető legcsekélyebb költségen valósítsák meg. E rendszer, lehetővé téve többek között a kiosztott kibocsátási egységek eladását, arra irányul, hogy az említett rendszer valamennyi résztvevőjét ösztönözze arra, hogy a számára eredetileg kiosztott kibocsátási egységeknél kisebb mennyiségben bocsásson ki üvegházhatást okozó gázokat, hogy a fennmaradó részt átengedhesse egy másik, olyan résztvevőnek, akinek a kibocsátása meghaladta a számára kiosztott kibocsátási egységeket (a fent hivatkozott Arcelor Atlantique et Lorraine és társai ügyben hozott ítélet 32. pontja).

- 141 Kétségtelen, hogy az uniós jogalkotó a légi közlekedés területén – mint ez a 2008/101 irányelvvel módosított 2003/87 irányelv IV. mellékletének B. részéből kiderül – úgy döntött, hogy az üzemeltetők légi járműveinek üzemanyag-fogyasztásából indul ki olyan képlet meghatározása érdekében, amely lehetővé teszi az említett üzemeltetők e melléklet hatálya alá tartozó, az ő légi járműveik által bonyolított légi járatokhoz kapcsolódó kibocsátásainak kiszámítását. Így a légi járművek üzemeltetői olyan számú kibocsátási egységet kötelesek átadni, amely megfelel az előző naptári évre vonatkozó összes kibocsátásuknak, amelyet az ezen irányelv hatálya alá tartozó valamennyi légi járatuk üzemanyag-fogyasztása, valamint egy kibocsátási tényező alapján kell kiszámítani.
- 142 Ugyanakkor – ellentétben az üzemanyag birtoklásához és fogyasztásához kapcsolódó fizetési kötelezettségek jellemzőivel – mégsem áll fenn közvetlen és megbonthatatlan kapcsolat a légi járművön tárolt vagy a légi jármű által elfogyasztott üzemanyag, valamint a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszere keretében az ilyen légi jármű üzemeltetőjére háruló pénzügyi teher között. Az ezen üzemeltetőre háruló és az átadandó kibocsátási egységek mennyiségéből – amelyet többek között az üzemanyag-fogyasztás alapján kell kiszámítani – eredő konkrét költség a piaci alapú eszközök esetében nem közvetlenül az átadandó kibocsátási egységek számától, hanem az ezen üzemeltető részére eredetileg kiosztott kibocsátási egységek számától, valamint e kibocsátási egységek abban az esetben irányadó piaci áráról függ, ha az említett üzemeltető kibocsátásainak lefedése érdekében további kibocsátási egységek megszerzése bizonyul szükségesnek. Másfelől nem zárható ki olyan helyzet, hogy a légi jármű üzemeltetőjével szemben annak ellenére, hogy üzemanyagot birtokolt vagy fogyasztott, nem keletkezik az említett rendszerben való részvételéből eredő semmilyen pénzügyi teher, sőt a szám feletti kibocsátási egységeinek ellenérték fejében történő átengedése révén még nyereséget is elérhet.

- 143 Ebből következik, hogy a 2008/101 irányelvvel módosított 2003/87 irányelv által kialakított rendszer az üzemanyag-fogyasztást terhelő adóktól, díjaktól és egyéb terhektől eltérően – azonkívül, hogy nem arra szolgál, hogy bevételt keletkeztessen a közhatalmi szervek részére – egyáltalán nem teszi lehetővé előre meghatározott adóalap és adómérték alapján olyan összeg megállapítását, amelyet az adott naptári év során lebonyolított valamennyi légi járat által elfogyasztott üzemanyag tonnamennyisége után kellene megfizetni.
- 144 Így az ilyen rendszer alapvetően különbözik a C-346/97. sz. Braathens-ügyben 1999. június 21-én hozott ítéletben (EBHT 1999., I-3419. o.) vizsgált svéd rendszertől, amely ítélet 23. pontjában a Bíróság megállapította, hogy ami a teljes egészében az állam részére fizetendő környezetvédelmi adót illeti, az ilyen adó magát az üzemanyag-fogyasztást terhelte többek között azért, mert közvetlen és megbonthatatlan kapcsolat állt fenn az üzemanyag-fogyasztás és az ezen adóval sújtott káros anyagok között, továbbá hogy az említett adó így olyan jövedéki adónak minősült, amelyet az e tárgykörben alkalmazandó irányelvekben előírt mentességet figyelmen kívül hagyva vetettek ki a kereskedelmi jellegű belföldi légi közlekedésre.
- 145 Az eddigi megfontolások összességére tekintettel nem állítható, hogy a 2008/101 irányelv a közhatalmi szervek javára történő fizetési kötelezettség olyan formáját tartalmazná, amelyet a légi járművek üzemeltetői által birtokolt vagy elfogyasztott üzemanyagra kivetett vámnak, díjnak vagy egyéb tehernek lehetne tekinteni.
- 146 E megállapítást semmilyen módon nem cáfolhatja az a körülmény, hogy a légi járművek üzemeltetői a tényleges kibocsátásaik lefedése érdekében nem csupán a többi üzemeltetőtől szerezhetnek további kibocsátási egységeket, hanem a közhatalmi szervektől, az összes kibocsátási egység 15%-ára kiterjedő árverés keretében is.

147 Következésképpen meg kell állapítani, hogy a 2008/101 irányelv azáltal, hogy a 2003/87 irányelv alkalmazását kiterjeszti a légi közlekedésre, semmilyen módon nem sérti meg a feltöltött üzemanyagra irányadó, a Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikke (1) bekezdésében és (2) bekezdésének c) pontjában előírt mentesítési kötelezettséget, mivel a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszere a rá jellemző sajátosságok folytán piaci alapú eszköznek, nem pedig a feltöltött üzemanyagra kivetett adónak, díjnak vagy egyéb tehernek minősül.

c) A 2008/101 irányelv érvényességéről a Nyitott Égbolt Megállapodás 2. cikkével és 3. cikke (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 15. cikkének (3) bekezdése tekintetében

148 Az ATA és társai lényegében azt állítják, hogy a 2003/87 irányelvnek az Egyesült Államokban letelepedett légitársaságokra történő alkalmazása sérti a Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikkének (3) bekezdését, mivel a környezetvédelem tárgyában tett ilyen intézkedés összeegyeztethetetlen az ICAO által e tárgykörben megfogalmazott előírásokkal. Másfelől a 2008/101 irányelv azáltal, hogy a 2003/87 irányelv szerinti rendszert alkalmazni rendeli a légi közlekedésre, olyan intézkedésnek minősül, amely a Nyitott Égbolt Megállapodás 3. cikkének (4) bekezdését megsértve korlátozza többek között a forgalom nagyságát és a szolgáltatás sűrűségét. Végül az ilyen rendszer alkalmazása a Chicagói Egyezmény 15. cikkével, vagyis azon rendelkezéssel összeegyeztethetetlen díjnak minősül, amellyel kapcsolatban a Nyitott Égbolt Megállapodásban részes felek vállalták, hogy e megállapodás 3. cikke (4) bekezdésének alkalmazása során tiszteletben tartják azt.

149 Mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy mindenesetre sem a kérdéseket előterjesztő bíróság, sem pedig az ATA és társai nem szolgáltatottak arra utaló bizonyítékokat, hogy az Unió a 2003/87 irányelvet a légi közlekedésre alkalmazni rendelő 2008/101 irányelv elfogadásával megsértette volna a Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikkének (3) bekezdése szerinti, az ICAO által elfogadott környezetvédelmi előírásokat. Ezenfelül, amikor az ICAO A/37-19. sz. határozata a mellékletében a piaci alapú eszközök („Market-Based Measures”, a továbbiakban: MBM) kidolgozására és végrehajtására

irányadó elveket határoz meg, nem utal arra, hogy az MBM-ek – mint például a kibocsátási egységek uniós kereskedelmi rendszere – ellentétesek lennének az ICAO által elfogadott környezetvédelmi előírásokkal.

- 150 E melléklet egyrészt a b) pontjában azt mondja ki, hogy az ilyen MBM-eknek elő kell segíteniük a nemzetközi légi közlekedésből eredő, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának korlátozását, másrészt pedig az f) pontjában azt, hogy kerülni kell a végrehajtott MBM-ek kettős alkalmazását oly módon, hogy a nemzetközi légi közlekedésből származó CO₂-kibocsátásokat az ilyen rendszerek keretében csak egyszer kell figyelembe venni.
- 151 Márpedig ez pontosan megfelel a 2008/101 irányelvvel módosított 2003/87 irányelv 25a. cikkében megfogalmazott célkitűzésnek, amely arra irányul, hogy optimális interakciót biztosítson a kibocsátási egységek uniós kereskedelmi rendszere és a harmadik államok által elfogadott MBM-ek között oly módon, hogy el lehessen kerülni az e rendszerek nemzetközi légi járatokat bonyolító légi járművekre történő kettős alkalmazását, függetlenül attól, hogy e légi járműveket valamely tagállamban vagy harmadik államban vették lajstromba. E célkitűzés egyébként megfelel a Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikkének (7) bekezdése alapjául szolgáló célkitűzésnek is.
- 152 Azzal kapcsolatban, hogy a 2008/101 irányelv érvényes-e a Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikke (3) bekezdésének második mondata tekintetében, meg kell állapítani, hogy e rendelkezés a Nyitott Égbolt Megállapodás 3. cikkének (4) bekezdésével összefüggésben értelmezve nem akadályozza meg az e megállapodásban részes feleket abban, hogy olyan intézkedéseket fogadjanak el, amelyek korlátozzák a forgalom nagyságát, a szolgáltatás sűrűségét vagy rendszerességét, vagy akár az e felek területén letelepedett légitársaságok által üzemeltetett légi járművek típusát, amennyiben az ilyen intézkedések a környezetvédelemhez kapcsolódnak.
- 153 A Nyitott Égbolt Megállapodás 3. cikkének (4) bekezdése ugyanis kifejezetten akként rendelkezik, hogy az e megállapodásban részes két fél közül egyik sem vezethet be

ilyen korlátozásokat, „kivéve ha ez [...] környezetvédelmi okokból [...] szükséges”. Másfelől fontos megjegyezni, hogy a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszere mindenesetre nem ír elő semmilyen korlátozást az olyan légi járművek kibocsátásai vonatkozásában, amelyek valamely tagállam területén fekvő repülőtérrel indulnak vagy oda érkeznek, továbbá nem korlátozza a szolgáltatás sűrűségét vagy rendszerességét sem, mivel a légi járművek üzemeltetőit kizárólag az a lényeges kötelezettség terheli, hogy adják át a tényleges kibocsátásaiknak megfelelő kibocsátási egységeket. Az ilyen kötelezettség továbbá a jelen ítélet 141–147. pontjában kifejtett indokok alapján nem tekinthető repülőtéri díjnak.

- 154 Ezzel szemben a Nyitott Égbolt Megállapodás 2. cikkével és 3. cikke (4) ekezdésével összefüggésben értelmezett 15. cikkének (3) bekezdése akként rendelkezik, hogy amennyiben a Nyitott Égbolt Megállapodásban részes felek a környezet védelmére irányuló ilyen intézkedéseket fogadnak el, azokat – mint ez a jelen ítélet 99. pontjából következik – az érintett légitársaságokkal szembeni hátrányos megkülönböztetéstől mentesen kell alkalmazni.
- 155 Márpedig ezzel összefüggésben meg kell állapítani, hogy – mint ez egyébként a 2008/101 irányelv (21) preambulumbekzdéséből kifejezetten következik – az Unió kifejezetten előírta, hogy a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszerét a valamely tagállam területén fekvő repülőtérrel indulással vagy oda érkezéssel légi járatokat lebonyolító légi járművek valamennyi üzemeltetőjére egységesen kell alkalmazni, különösen pedig szigorúan tiszteletben akarta tartani a harmadik államokkal kötött kétoldalú légiközlekedési megállapodásokban foglalt, hátrányos megkülönböztetés elleni rendelkezéseket, hasonlóan ahhoz, ahogyan azt a Nyitott Égbolt Megállapodás 2. cikke, valamint 3. cikkének (4) bekezdése előírja.
- 156 Következésképpen a 2008/101 irányelv a Nyitott Égbolt Megállapodás 2. cikkével és 3. cikke (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 15. cikkének (3) bekezdése tekintetében nem érvénytelen, amennyiben többek között akként rendelkezik, hogy a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszerét a légi járműveknek mind az Unióban, mind pedig a harmadik államokban letelepedett üzemeltetőire hátrányos megkülönböztetéstől mentesen kell alkalmazni.

- 157 Az eddigieket figyelembe véve meg kell állapítani, hogy a 2008/101 irányelv vizsgálata nem tárt fel olyan tényezőket, amelyek befolyásolnák ezen irányelv érvényességét.

IV – A költségekről

- 158 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nagytanács) a következőképpen határozott:

- 1) **A kérdéseket előterjesztő bíróság által említett nemzetközi jogi elvek és rendelkezések közül az alapügyhöz hasonló körülmények között és a 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából történő módosításáról szóló, 2008. november 19-i 2008/101/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv érvényességének mérlegelése céljából csak a következőkre lehet hivatkozni:**
 - **egyrészt, az Unió ezen irányelv elfogadásával kapcsolatos hatáskörének vonatkozásában az Uniónak betudható nyilvánvaló mérlegelési hiba ezen elvekre tekintettel történő vizsgálatának korlátai között:**
 - **arra az elvre, mely szerint a saját területe feletti légtérben minden államot teljes és kizárólagos szuverenitás illet meg;**

- arra az elvre, mely szerint egyetlen állam sem támaszthat jogszerűen igényt arra, hogy a nyílt tenger bármely részét szuverenitása alá vonja, valamint

 - arra az elvre, amely biztosítja a nyílt tenger feletti szabad repülést,

 - másrészt,
 - az egyrészt az Amerikai Egyesült Államok, másrészt pedig az Európai Közösség és tagállamai által 2007. április 25-én és 30-án megkötött, a jegyzőkönyvvel módosított légiközlekedési megállapodás 7. cikkére, valamint 11. cikkének (1) bekezdésére és (2) bekezdésének c) pontjára, továbbá

 - az említett megállapodás 2. cikkével és 3. cikkének (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 15. cikkének (3) bekezdésére.
- 2) A 2008/101 irányelv vizsgálata nem tárt fel olyan tényezőket, amelyek befolyásolnák ezen irányelv érvényességét.

Aláírások