

TIESAS SPRIEDUMS (virspalāta)

2011. gada 21. decembrī*

Lieta C-366/10

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* (Apvienotā Karaliste) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2010. gada 8. jūlijā un kas Tiesā reģistrēts 2010. gada 22. jūlijā, tiesvedībā

Air Transport Association of America,

American Airlines Inc.,

Continental Airlines Inc.,

United Airlines Inc.

pret

Secretary of State for Energy and Climate Change,

* Tiesvedības valoda — angļu.

piedaloties

International Air Transport Association (IATA),

National Airlines Council of Canada (NACC),

Aviation Environment Federation,

WWF-UK,

European Federation for Transport and Environment,

Environmental Defense Fund,

Earthjustice.

TIESA (virspalāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs V. Skouris [*V. Skouris*], palātu priekšsēdētāji A. Tizzano [*A. Tizzano*], H.N. Kunja Rodrigess [*J. N. Cunha Rodrigues*], K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], Ž. K. Bonišo [*J.-C. Bonichot*] un A. Prehala [*A. Prechal*], tiesneši A. Ross [*A. Rosas*], R. Silva de Lapuerta [*R. Silva de Lapuerta*], E. Levits, A. O'Kifs [*A. Ó Caoimh*], L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*], K. Toadere [*C. Toader*] (referente) un E. Jarašūns [*E. Jarašiūnas*],

ģenerālvokāte J. Kokote [*J. Kokott*],
sekretāre M. Ferreira [*M. Ferreira*], galvenā administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2011. gada 5. jūlija tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *Air Transport Association of America, American Airlines Inc., Continental Airlines Inc.* un *United Airlines Inc.* vārdā — D. Vaijats [*D. Wyatt*], QC, M. Hoskinss [*M. Hoskins*] un M. Čemberlens [*M. Chamberlain*], *barristers*, ko pilnvarojis D. Dess [*D. Das*], *solicitor*,
- *International Air Transport Association (IATA)* un *National Airlines Council of Canada (NACC)* vārdā — K. Kviglijs [*C. Quigley*], QC,
- *Aviation Environment Federation, WWF-UK, European Federation for Transport and Environment, Environmental Defense Fund* un *Earthjustice* vārdā — Dž. Tērners [*J. Turner*], QC, un L. Džona [*L. John*], *barrister*, ko pilnvarojusi K. Harisona [*K. Harrison*], *solicitor*,

- Apvienotās Karalistes valdības vārdā — L. Siboruts [*L. Seeboruth*], pārstāvis, kam palīdz S. Vordsvorts [*S. Wordsworth*], *barrister*,
- Beļģijas valdības vārdā — T. Materne [*T. Materne*], pārstāvis,
- Dānijas valdības vārdā — K. Vangs [*C. Vang*], pārstāvis,
- Vācijas valdības vārdā — T. Hence [*T. Henze*], J. Mellers [*J. Möller*] un N. Grafs Victums [*N. Graf Vitzthum*], pārstāvji,
- Spānijas valdības vārdā — M. Munjoss Peress [*M. Muñoz Pérez*], pārstāvis,
- Francijas valdības vārdā — Ž. de Bergess [*G. de Bergues*], S. Menē [*S. Menez*] un M. Pero [*M. Perrot*], pārstāvji,
- Itālijas valdības vārdā — Dž. Palmjēri [*G. Palmieri*], pārstāve, kurai palīdz P. Džentili [*P. Gentili*], *avvocato dello Stato*,
- Nīderlandes valdības vārdā — K. Viselsa [*C. Wissels*] un J. Langers [*J. Langer*], pārstāvji,
- Austrijas valdības vārdā — K. Pezendorfere [*C. Pesendorfer*], pārstāve,

- Polijas valdības vārdā — M. Špunars [*M. Szpunar*] un M. Novackis [*M. Nowacki*],
kā arī K. Zaviša [*K. Zawisza*], pārstāvji,
- Zviedrijas valdības vārdā — A. Falka [*A. Falk*], pārstāve,
- Islandes valdības vārdā — I. Linda Semundsdotira [*I. Lind Sæmundsdóttir*], pārstāve,
- Norvēģijas valdības vārdā — K. Mū Vintere [*K. Moe Winther*], un M. Emberlanns [*M. Emberland*], pārstāvji,
- Eiropas Parlamenta vārdā — I. Anagnostopulu [*I. Anagnostopoulou*] un R. Kaškina [*R. Kaškina*], kā arī A. Trupiotis [*A. Troupiotis*], pārstāvji,
- Eiropas Savienības Padomes vārdā — K. Mihūla [*K. Michoel*], E. Karlsone [*E. Karlsson*] un A. Vesterhofs Leflerova [*A. Westerhof Löfflerová*], pārstāves,
- Eiropas Komisijas vārdā — E. Vaitis [*E. White*], K. Simonsons [*K. Simonsson*] un K. Mifsuds-Boniči [*K. Mifsud-Bonnici*], kā arī S. Būlarde [*S. Boelaert*], pārstāvji,

noklausījusies ģenerālvokātes secinājumus 2011. gada 6. oktobra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- ¹ Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir, pirmkārt, par nosacījumiem, ar kādiem lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu, vērtējot spēkā esamību, var atsaukties uz starptautisko paražu tiesību principiem un starptautisko konvenciju tiesību normām, kā arī, otrkārt, par Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 19. novembra Direktīvas 2008/101/EK, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai aviācijas darbības iekļautu Kopienas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā (OV 2009, L 8, 3. lpp.), spēkā esamību starptautisko līgumtiesību un paražu tiesību kontekstā.
- ² Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību, kurā *Air Transport Association of America*, *American Airlines Inc.*, *Continental Airlines Inc.* un *United Airlines Inc.* (turpmāk tekstā kopā — “ATA u.c.”) vēršas pret *Secretary of State for Energy and Climate Change* par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes veikto Direktīvas 2008/101 īstenošanas pasākumu spēkā esamību.

I — Atbilstošās tiesību normas

A — Starptautiskās tiesības

1. Čikāgas konvencija

- ³ Čikāgā (Amerikas Savienotās Valstis) 1944. gada 7. decembrī parakstīto Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju (turpmāk tekstā — “Čikāgas konvencija”) ir ratificējušas visas Eiropas Savienības dalībvalstis, tomēr pati Eiropas Savienība nav minētās konvencijas dalībniece. Ar šo konvenciju tika izveidota Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (ICAO), kuras mērķis atbilstoši šīs pašas konvencijas 44. pantam ir starptautiskās aeronavigācijas principu un metožu izstrāde, kā arī starptautiskās gaisa satiksmes nostiprināšanās un attīstības veicināšana.

- ⁴ Čikāgas konvencijas 1. pantā ir noteikts:

“Līgumslēdzējas valstis atzīst, ka katrai valstij ir pilnīga un ekskluzīva suverenitāte attiecībā uz gaisa telpu virs tās teritorijas.”

- 5 Šīs konvencijas 11. pantā ar nosaukumu “Noteikumu par pārvietošanos gaisa telpā pielietošana” ir paredzēts:

“Ja tiek ievēroti šīs Konvencijas noteikumi, Līgumslēdzēja valsts likumi un noteikumi, kas regulē starptautiskajā aeronavigācijā iesaistīto gaisa kuģu ierašanos tās teritorijā vai tās teritorijas atstāšanu, vai šādu gaisa kuģu ekspluatāciju un navigāciju to atrašanās laikā šīs valsts teritorijā, tiek piemēroti visiem Līgumslēdzēju valstu gaisa kuģiem neatkarīgi no to piederības un tos ievēro visi šādi gaisa kuģi, ierodoties, atstājot vai uzturoties šīs valsts teritorijā.”

- 6 Minētās konvencijas 12. pantā ar nosaukumu “Lidojumu noteikumi” ir noteikts:

“Ikviens Līgumslēdzēja valsts apņemas veikt pasākumus, lai nodrošinātu, ka ikviens gaisa kuģis, kas lido vai manevrē tās teritorijā, kā arī ikviens gaisa kuģis ar tās nacionālo simboliku, lai kur arī tas neatrastos, ievēros dotajā vietā darbojošos noteikumus un reglamentus, kas regulē gaisa kuģu lidojumus un manevrēšanu. Ikviens līgumslēdzēja valsts apņemas saglabāt maksimāli iespējamo vienveidību savos noteikumos šai sfērā, kā arī noteikumos, kas periodiski tiek pieņemti, pamatojoties uz šo Konvenciju. Virs atklātas jūras spēkā ir noteikumi, kas izstrādāti atbilstoši šai Konvencijai. Ikviens Līgumslēdzēja valsts apņemas saukt pie atbildības personas, kuras pārkāpj spēkā esošos reglamentus [noteikumus].”

- 7 Šīs konvencijas 15. pantā ar nosaukumu “Lidostu un tiem pielīdzinātie maksājumi” ir paredzēts:

“Ikviens lidosta Līgumslēdzējā valstī, kas atvērta sabiedriskai lietošanai nacionāliem gaisa kuģiem [...], tāpat ir atvērta uz vienveidīgiem noteikumiem visu pārējo Līgumslēdzēju valstu gaisa kuģiem. [...]

Jebkuri maksājumi, kas var tikt iekasēti vai kuru iekasēšanu atļāvusi Līgumslēdzēja valsts par lidostu un aeronavigācijas līdzekļu lietošanu, ko izmanto jebkuras citas Līgumslēdzējas valsts gaisa kuģi, nepārsniedz:

[..]

- (b) attiecībā uz gaisa kuģiem, kas tiek izmantoti regulārā starptautiskā aviosatiksmē — maksājumus, kas tiktu iekasēti no saviem nacionālajiem gaisa kuģiem, kas tiek izmantoti analogiskā starptautiskā gaisa satiksmē.

Informācija par visiem šādiem maksājumiem tiek publicēta un paziņota [ICAO], pie tam pēc ieinteresētās Līgumslēdzējas valsts iesnieguma maksājumi, kas tiek iekasēti par lidostu un citu līdzekļu lietošanu, jāizskata Padomei, kura sagatavo par tiem ziņojumu un rekomendācijas ieinteresētās valsts vai valstu izskatīšanai. Neviena Līgumslēdzēja valsts neiekasē ne no viena Līgumslēdzēju valstu gaisa kuģa vai tajā esošiem pasažieriem un mantas nekādas nodevas, nodokļus vai citus maksājumus, tikai — par tranzīta tiesībām pār tās teritoriju, kā arī par ielidošanu tās teritorijā un izlidošanu no tās.”

- 8 Čikāgas konvencijas 17. pantā ir paredzēts, ka “gaisa kuģi pieder tai valstij, kurā tie reģistrēti”.
- 9 Minētās konvencijas 24. panta a) punkts ir izteikts šādā redakcijā:

“Gaisa kuģi, kuri lido uz, no vai pār citas Līgumslēdzējas valsts teritoriju, uz laiku tiek atbrīvoti no muitas nodevu maksas, ievērojot šīs valsts muitas noteikumus. Degviela, smēreļļas, rezerves daļas, komplekta aparātūra un rezerves, kas atrodas

Līgumslēdzējas valsts gaisa kuģi, ierodoties citas Līgumslēdzējas valsts teritorijā, un paliek tajā, atstājot šīs valsts teritoriju, tiek atbrīvotas no muitas nodevām, apskates maksājumiem un līdzīgiem valsts vai vietējiem maksājumiem un nodevām. [...]”

2. Kioto protokols

- 10 1992. gada 9. maijā Ņujorkā tika pieņemta Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējā konvencija par klimata pārmaiņām (turpmāk tekstā — “Vispārējā konvencija”), kuras galamērķis ir stabilizēt siltumnīcas efektu izraisošo gāzu koncentrāciju atmosfērā līmeni, kas novērstu bīstamu antropogēnu iejaukšanos klimata sistēmā. 1997. gada 11. decembrī šīs Vispārējās konvencijas dalībnieki atbilstoši šai konvencijai pieņēma Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām Kioto protokolu (turpmāk tekstā — “Kioto protokols”), kas ir stājies spēkā 2005. gada 16. februārī. Savienība ir abu šo konvenciju dalībniece.
- 11 Kioto protokola mērķis ir laikposmā no 2008. gada līdz 2012. gadam samazināt kopējo siltumnīcas efektu izraisošo gāzu, tostarp oglekļa dioksīda (turpmāk tekstā — “CO₂”), emisiju vismaz par 5 % procentiem, salīdzinot ar šīs emisijas līmeni 1990. gadā. Vispārējās konvencijas I pielikumā minētās Līgumslēdzējas puses uzņemas saistības, lai to siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas nepārsniegtu tām ar šo protokolu piešķirto līmeni, turklāt savas saistības tās var izpildīt kopīgi. Savienības un tās dalībvalstu kopējās saistības atbilstoši minētajam protokolam attiecas uz siltumnīcas efektu izraisošo gāzu kopējo emisiju samazināšanu iepriekš minētajā laikposmā par 8 %, salīdzinot ar šo emisiju līmeni 1990. gadā.

- 12 Kioto protokola 2. panta 2. punktā ir noteikts:

“I pielikumā iekļautās Līgumslēdzējas puses nodarbosies ar Monreālas protokolā neiekļauto aviācijas un kuģu uzpildes degvielu radīto siltumnīcefekta gāzu izmešu ierobežošanu vai samazināšanu, attiecīgi sadarbojoties ar [ICAO] un Starptautisko jūrniecības organizāciju.”

3. Eiropas Kopienas un Amerikas Savienoto Valstu Gaisa transporta nolīgums

- 13 2007. gada 25. un 30. aprīlī Eiropas Kopiena un tās dalībvalstis, no vienas puses, un Amerikas Savienotās Valstis, no otras puses, noslēdza Gaisa transporta nolīgumu, kurš ir paredzēts tostarp starptautiskā gaisa transporta attīstības sekmēšanai, atverot piekļuvi tirgiem un dodot pēc iespējas lielāku labumu patērētājiem, aviosabiedrībām, darbaspēkam un sabiedrībai abpus Atlantijas okeānam. Šim nolūkam Eiropas Savienības Padomes un Padomē ietilpstošo Eiropas Savienības dalībvalstu valdību pārstāvji 2007. gada 25. aprīlī pieņēma Lēmumu 2007/339/EK, lai parakstītu un provizoriski piemērotu šo nolīgumu (OV L 134, 1. lpp.).
- 14 Vēlāk Padome un Padomē ietilpstošo Eiropas Savienības dalībvalstu valdību pārstāvji 2010. gada 24. jūnijā pieņēma Lēmumu 2010/465/ES par to, lai parakstītu un provizoriski piemērotu Protokolu, ar ko groza Gaisa transporta nolīgumu starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Amerikas Savienotajām Valstīm, no

otras puses (OV L 223, 1. lpp.). Šī lēmuma preambulas pirmais līdz sestais apsvērums ir izteikti šādā redakcijā:

- “(1) Gaisa transporta nolīgumā [...] tika iekļauts pienākums abām Pusēm uzsākt otrā posma sarunas.
- (2) Lisabonas līgumam stājoties spēkā 2009. gada 1. decembrī, Eiropas Savienība ir aizstājusi Eiropas Kopienu un ir tās pēctece.
- (3) Komisija Savienības un dalībvalstu vārdā ir veikusi sarunas par Protokolu, ar ko groza [Gaisa transporta nolīgumu] (turpmāk tekstā — “Protokols”), saskaņā ar minētā nolīguma 21. pantu.
- (4) Protokolu parafēja 2010. gada 25. martā.
- (5) Protokols pilnībā atbilst Savienības tiesību aktiem, konkrēti — ES emisiju kvotu tirdzniecības sistēmai [turpmāk tekstā — “kvotu tirdzniecības sistēma”].
- (6) Protokols, par kuru Komisija risināja sarunas, Savienībai un dalībvalstīm būtu jāparaksta un jāpieņemo provizoriski [tādā apmērā, cik tas ir atļauts saskaņā ar valstu iekšējiem tiesību aktiem], ņemot vērā tā iespējamo noslēgšanu nākotnē.”

¹⁵ Saskaņā ar Lēmuma 2010/465 1. panta 3. punktu “[n]o parakstīšanas dienas līdz tā spēkā stāšanās dienai Savienība un dalībvalstis Protokolu piemēro provizoriski tādā apmērā, cik tas ir atļauts saskaņā ar [valstu iekšējiem] tiesību aktiem”.

- 16 Atbilstoši Gaisa transporta nolīguma, kurā grozījumi ir izdarīti ar Protokolu (turpmāk tekstā — “Atvērto debesu” nolīgums”), 1. panta 9. punktu šajā nolīgumā, ja vien nav paredzēts citādi, jēdziens “teritorija” “ASV gadījumā ir sauszemes teritorijas (kontinentālā daļa un salas), iekšējie ūdeņi un teritoriālie ūdeņi, kas ir tās suverenitātē jeb jurisdikcijā, un Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu gadījumā — sauszemes teritorijas (kontinentālā daļa un salas), iekšējie ūdeņi un teritoriālie ūdeņi, uz ko attiecas Eiropas Kopienas dibināšanas līgums — saskaņā ar minēto līgumu un jebkādu turpmāku instrumentu”.
- 17 “Atvērto debesu” nolīguma 2. pantā ar nosaukumu “Godīgas un vienlīdzīgas [konkurences] iespējas” ir noteikts:

“Katra Puse nodrošina godīgas un vienlīdzīgas iespējas abu Pušu aviosabiedrībām konkurēt šajā nolīgumā paredzēto starptautisko gaisa pārvadājumu nodrošināšanā.”

- 18 Minētā nolīguma 3. panta 2., 4. un 5. punktā ir paredzēts:

“2. Katra aviosabiedrība jebkurā vai visos lidojumos pēc izvēles var:

a) veikt lidojumus vienā vai abos virzienos;

b) apvienot dažādus lidojumu numurus vienā aviācijas operācijā;

- c) apkalpot punktus pirms un aiz Pušu teritorijām, starppunktus, kā arī punktus Pušu teritorijās jebkurā kombinācijā un secībā;
- d) izlaist nosēšanos jebkurā punktā vai punktos;
- e) pārceļt pārvadājumus no jebkura tās gaisa kuģa uz citu tās gaisa kuģi jebkurā punktā;
- f) apkalpot punktus aiz jebkura punkta tās teritorijā ar vai bez gaisa kuģa vai lidojuma numura nomainas un piedāvāt un reklamēt šādus pakalpojumus sabiedrībai kā tranzīta pakalpojumus;
- g) veikt starpnosēšanās jebkurā punktā katras Puses teritorijā vai ārpus tās;
- h) veikt tranzīta pārvadājumus pāri otras Puses teritorijai;

un

- i) apvienot pārvadājumus vienā gaisa kuģī neatkarīgi no tādu pārvadājumu izcelsmes;

bez virzienu vai ģeogrāfiskiem ierobežojumiem un bez jebkādu pārvadājumu veikšanas tiesību zaudēšanas, kas citādi ir pieļaujama saskaņā ar šo nolikumu.

[..]

4. Katra Puse ļauj ikvienai aviosabiedrībai noteikt piedāvāto starptautisko gaisa pārvadājumu pakalpojumu biežumu un ietilpību atkarībā no komerciāliem apsvērumiem tirgū. Saskaņā ar minētajām tiesībām neviena Puse vienpusēji neierobežo satiksmes apjomu, pakalpojumu biežumu vai periodiskumu, vai otras Puses aviosabiedrību izmantoto gaisa kuģu tipu vai tipus, kā arī neprasa otras Puses aviosabiedrību lidojumu grafiku, čārterlidojumu programmu vai darbības plānu iesniegšanu — izņemot muiņas, tehnisku, operatīvu un vides iemeslu (atbilstīgi 15. pantam) dēļ, ievērojot vienādu nosacījumus atbilstīgi [Čikāgas] konvencijas 15. pantam.

5. Ikvienu aviosabiedrību drīkst veikt starptautiskus gaisa pārvadājumus, bez kādiem ierobežojumiem mainot izmantojamo gaisa kuģu tipus vai skaitu [..].”

19 Šī nolīguma 7. panta ar nosaukumu “Tiesību aktu piemērošana” 1. punktā ir noteikts:

“Katra Puses tiesību akti, kas saistīti ar starptautiskā aeronavigācijā iesaistīta gaisa kuģa ielaišanu tās teritorijā vai izlidošanu no tās, vai ar šāda gaisa kuģa ekspluatāciju un navigāciju, tam atrodoties tās teritorijā, ir piemērojami gaisa kuģiem, ko izmanto otrās Puses aviosabiedrības, un tie ir jāievēro šādām aviosabiedrībām, ierodoties vai atrodoties pirmās Puses teritorijā, vai izlidojot no tās.”

20 “Atvērto debesu” nolīguma 10. pantā tostarp ir paredzēts, ka katras Puses aviosabiedrībām ir tiesības izveidot birojus otras Puses teritorijā, lai veicinātu un pārdotu gaisa pārvadājumu pakalpojumus un ar tiem saistītas darbības. Tām tāpat ir tiesības otras Puses teritorijā tieši un/vai netieši, pēc aviosabiedrības izvēles izmantojot tirdzniecības aģentus vai citus aviosabiedrības izraudzītus starpniekus, iesaistīties gaisa pārvadājumu pakalpojumu pārdošanā ikvienā brīvi konvertējamā valūtā. Turklāt atbilstoši šai pašai tiesību normai ikvienas Puses aviosabiedrībām ir atļauts brīvi konvertējamā

valūtā segt izdevumus, tostarp arī pirkt degvielu, otras Puses teritorijā. Turklāt tās var slēgt mārketinga sadarbības līgumus, tādus kā līgumi par konkrētām vietām katrā lidojumā vai par kodu koplietojumu, kā arī zināmos apstākļos slēgt franšīzes vai marķēšanas nolīgumus un nolīgumus, lai nodrošinātu starptautiskus gaisa pārvadājumus ar apkalpi.

- 21 “Atvērto debesu” nolīguma 11. pantā attiecībā uz muitas nodokļiem un nodevām ir noteikts:

“1. Vienas Puses teritorijā otras Puses aviosabiedrību veiktos starptautiskos gaisa pārvadājumos iesaistīti gaisa kuģi, to parastās iekārtas, degviela, smērvielas, tehniskās apkopes palīgmateriāli, lidlauka iekārtas, rezerves daļas (arī dzinēji), gaisa kuģa krājumi (pie tiem pieder pārtika, dzērieni un alkoholiski dzērieni, tabaka un citi ražojumi, ko lidojuma laikā paredzēts ierobežotos daudzumos pārdot pasažieriem vai kas paredzēti pasažieru lietošanai — bet ne tikai) un citi izstrādājumi, ko paredzēts izmantot vai ko izmanto tikai saistībā ar starptautiskos gaisa pārvadājumos iesaistītu gaisa kuģu darbību vai apkopi, saskaņā ar savstarpējības principu ir atbrīvoti no visiem importa ierobežojumiem, īpašuma un kapitāla nodokļiem, muitas nodokļiem, akcīzes nodokļiem un līdzīgiem maksājumiem un atlīdzībām, ko a) uzliek valsts vai vietējās iestādes, vai Eiropas Kopiena un b) ko nenosaka sniedzamo pakalpojumu izmaksas — ar noteikumu, ka iekārtas un krājumi paliek gaisa kuģī.

2. No šā panta 1. punktā minētajiem nodokļiem, maksājumiem un atlīdzībām, izņemot maksājumus, ko nosaka sniegtā pakalpojuma izmaksas, pēc savstarpējības principa ir atbrīvoti arī:

[..]

- c) [degviela], smērvielas un tehniskās apkopes palīgmateriāli, ko ievēd vai piegādā kādas Puses teritorijā, lai izmantotu otras Puses aviosabiedrības starptautiskā gaisa pārvadājumā iesaistītā gaisa kuģi, kaut arī minētos krājumus paredzēts izmantot ceļojuma daļā, kas notiks virs tās Puses teritorijas, kurā tos iekrauj gaisa kuģi;

[..].”

22 “Atvērto debesu” nolīguma 15. pants ar nosaukumu “Vide” ir formulēts šādi:

“1. Puses atzīst vides aizsardzības nozīmi starptautiskās aviācijas politikas izstrādē un īstenošanā, rūpīgi izsverot vides aizsardzības pasākumu izmaksas un ieguvumus šādas politikas izstrādē un — attiecīgos gadījumos — kopīgi veicinot efektīvu globālo risinājumu īstenošanu. Attiecīgi Puses plāno sadarboties, lai ekonomiski pamatotā veidā ierobežotu vai samazinātu starptautiskās aviācijas ietekmi uz vidi.

2. Ja kāda no Pusēm apsver noteiktu vides aizsardzības pasākumu ieviešanu reģionālā, valsts vai vietējā mērogā, tai ir jānovērtē to iespējamā negatīvā ietekme uz šajā nolīgumā noteikto tiesību izmantošanu un, ja šādi pasākumi tiek piemēroti, ir jāveic arī nepieciešamās darbības negatīvas ietekmes mazināšanai. Pēc vienas Puses pieprasījuma otra Puse sniedz šāda novērtējuma un negatīvās ietekmes mīkstināšanas pasākumu aprakstu.

3. Nosakot vides aizsardzības pasākumus, ir jāievēro aviācijas vides standarti, ko pieņēmusi [ICAO] kā [Čikāgas] konvencijas pielikumus, ja vien nav konstatētas

[paziņotas] atšķirības. Puses piemēro jebkādas vides aizsardzības pasākumus, kas ietekmē gaisa pārvadājumu pakalpojumus, uz kuriem attiecas šis nolīgums, saskaņā ar šā nolīguma 2. pantu un 3. panta 4. punktu.

4. Puses atkārtoti apliecina dalībvalstu un ASV apņemšanos piemērot līdzsvarotas pieejas principu.

[..]

6. Puses apstiprina un atbalsta informācijas apmaiņu un regulāru dialogu ekspertu starpā — jo īpaši izmantojot jau esošos sakaru kanālus —, lai veicinātu piemērojamiem normatīvajiem un administratīvajiem aktiem atbilstīgu sadarbību, kuras mērķis ir mazināt starptautiskās aviācijas ietekmi uz vidi un meklēt risinājumus negatīvās ietekmes mīkstināšanai, kā, piemēram:

[..]

e) viedokļu apmaiņa par jautājumiem un iespējamiem risinājumiem starptautiskajos forumos, kas veltīti aviācijas ietekmei uz vidi, tostarp attiecīgos gadījumos arī nostāju saskaņošana.

7. Ja to pieprasa kāda no Pusēm, Apvienotā komiteja ar ekspertu palīdzību izstrādā ieteikumus, lai novērstu pārklāšanos starp Pušu īstenotajiem uz tirgus principiem balstītajiem pasākumiem, kas attiecas uz aviācijas radītajām emisijām, un nodrošinātu to saskaņotību, kā arī lai novērstu pasākumu un izmaksu dublēšanos un pēc iespējas samazinātu administratīvo slogu aviosabiedrībām. Šādi ieteikumi jāīsteno

saskaņā ar tādu iekšējās apstiprināšanas vai ratificēšanas procedūru, kas atbilst Pušu iespējamām prasībām.

8. Ja kāda no Pusēm uzskata, ka jautājums, kas saistīts ar vides aizsardzību aviācijā, tostarp ierosinātie jaunie pasākumi, var radīt problēmas šā nolīguma piemērošanai vai īstenošanai, tā var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, kā noteikts 18. pantā, lai izskatītu šo jautājumu un izstrādātu attiecīgus risinājumus, ja bažas tiktu atzītas par pamatotām.”

- ²³ Saskaņā ar “Atvērto debesu” nolīguma 19. panta 1. punktu visas domstarpības, kas saistītas ar šā nolīguma piemērošanu vai interpretāciju un kas nav atrisinātas Apvienotās komitejas sanāksmē, ar zināmiem nosacījumiem var nosūtīt izlemšanai kādai personai vai organizācijai, līgumslēdzējām pusēm par to vienojoties. Ja līgumslēdzējas puses nevienojas, tad domstarpības pēc jebkuras puses lūguma iesniedz izskatīšanai šķīrējtiesā saskaņā ar šajā 19. pantā izklāstītajām procedūrām.

B — *Savienības tiesības*

- ²⁴ Padome ir pieņēmusi, pirmkārt, 1993. gada 15. decembra Lēmumu, kas attiecas uz ANO Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām un tās noslēgšanu (OV 1994, L 33, 11. lpp.), un, otrkārt, 2002. gada 25. aprīļa Lēmumu 2002/358/EK par ANO Vispārējai konvencijai par klimata pārmaiņām pievienotā Kioto protokola apstiprināšanu Eiropas Kopienas vārdā un no tā izrietošo saistību kopīgu izpildi (OV L 130, 1. lpp.). Saskaņā ar šī pēdējā lēmuma 2. panta pirmo daļu Savienība un tās dalībvalstis kopīgi pilda saistības, ko tās ir uzņēmušās atbilstoši Kioto protokolam.

- ²⁵ Uzskatot, ka siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas tiesību tirdzniecība līdz ar citiem pasākumiem ir Kopienas stratēģijas cīņā ar klimata izmaiņām būtiska sastāvdaļa, Komisija 2000. gada 8. martā prezentēja Zaļo grāmatu par siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas tiesību tirdzniecības sistēmu Eiropas Savienībā (COM(2000) 87, galīgā redakcija).

1. Direktīva 2003/87/EK

- ²⁶ Pamatojoties uz EKL 175. panta 1. punktu, ir tikusi pieņemta Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. oktobra Direktīva 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (OV L 275, 32. lpp.).
- ²⁷ Saskaņā ar šīs direktīvas preambulas piekto apsvērumu tās mērķis ir visiedarbīgāk veicināt saistību samazināt antropogēno siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas, ko Savienība un tās dalībvalstis ir uzņēmušās ar Kioto protokolu, izpildi atbilstoši Lēmumam 2002/358, izmantojot efektīvu Eiropas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju kvotu (turpmāk tekstā — “kvotas”) tirgu un pēc iespējas mazāk traucējot ekonomiskajai attīstībai un nodarbinātībai.
- ²⁸ Atbilstoši šīs direktīvas preambulas divdesmit trešajam apsvērumam kvotu tirdzniecībai “jābūt daļai no vispusīga un saskaņota politikas un pasākumu plāna, kas tiek īstenots dalībvalstu un Kopienas limenī”. Kā ir precizēts šīs direktīvas preambulas divdesmit piektā apsvēruma pirmajā teikumā, “lai būtiski samazinātu emisijas, attiecīgas darbības un pasākumi būtu jāīsteno dalībvalstu un Kopienas limenī visās Eiropas Savienības ekonomikas nozarēs, ne tikai rūpniecības un enerģētikas nozarē”.

29 Direktīvas 2003/87 1. pantā tās priekšmets ir definēts šādi:

“Ar šo direktīvu izveido sistēmu [...] kvotu tirdzniecībai Kopienā [...], lai veicinātu siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisiju samazināšanos rentablā un ekonomiski efektīvā veidā.”

30 Atbilstoši Direktīvas 2003/87 2. panta 1. punktam tā attiecas uz emisijām, kas rodas no I pielikumā minētajām darbībām, un uz II pielikumā minētajām sešām siltumnīcas efektu izraisītajām gāzēm, tostarp arī CO₂

2. Direktīva 2008/101

31 Direktīvas 2003/87 30. panta 2. punktā ir paredzēts, ka, pamatojoties uz šīs direktīvas piemērošanā gūto pieredzi, Komisija līdz 2006. gada 30. jūnijam sagatavo ziņojumu par šīs direktīvas piemērošanu, vajadzības gadījumā pievienojot priekšlikumus, kurā tā tostarp pārbauda, “vai un kā būtu jāgroza I pielikums, lai tajā iekļautu citas nozares darbības, cita starpā ķīmijas, alumīnija un transporta nozares darbības, un citas II pielikumā minēto siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisijas, lai uzlabotu sistēmas ekonomisko efektivitāti”.

32 Šajā ziņā Savienības likumdevējs ir pieņēmis Direktīvu 2008/101, ar ko groza Direktīvu 2003/87, lai aviāciju iekļautu kvotu tirdzniecības sistēmā.

33 Direktīvas 2008/101 preambulas astotais līdz vienpadsmitais, kā arī četrpadsmitais, septiņpadsmitais un divdesmit pirmais apsvērums ir formulēti šādi:

- “(8) [Vispārējās konvencijas] Kioto protokolā [..] prasīts attīstītajām valstīm, darbojoties [ICAO], ierobežot vai samazināt tādu aviācijas radītu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju apjomu, ko nekontrolē saskaņā ar Monreālas protokolu [par ozona slāni noārdošajām vielām].
- (9) Lai gan Kopiena nav [..] Čikāgas [k]onvencijas [..] līgumslēdzēja puse, visas dalībvalstis ir minētās konvencijas līgumslēdzējas puses un ICAO locekles. Dalībvalstis joprojām atbalsta darbu ar citām valstīm ICAO, lai izstrādātu pasākumus, ar ko pievērsties aviācijas radītai ietekmei uz klimata pārmaiņām, tostarp [uz tirgus principiem balstītus] instrumentus. ICAO Aviācijas vides aizsardzības komitejas [dalībnieki] sestajā sanāksmē 2004. gadā vienojās par to, ka emisiju kvotu tirdzniecības sistēma, kas paredzēta īpaši aviācijai un pamatota uz jaunu juridisku instrumentu ICAO aizgādībā, šķita pietiekami nepievilcīga, lai to tobrīd neizvērstu. Tādēļ 2004. gada septembrī notikušās ICAO 35. asamblejas Rezolūcijā A35-5 nav ierosināts jauns juridisks instruments, bet tā vietā ir atbalstīta atvērta emisiju kvotu tirdzniecība un iespēja valstīm iekļaut starptautiskās aviācijas radītas emisijas savās emisiju kvotu tirdzniecības sistēmās. 2007. gada septembrī notikušās ICAO 36. asamblejas Rezolūcijas A36-22 L pielikumā līgumslēdzējas valstis ir mudinātas nepiemērot emisiju kvotu tirdzniecības sistēmu citu līgumslēdzēju valstu gaisa kuģu operatoriem, izņemot, ja to dara, attiecīgajām valstīm savstarpēji vienojoties. Atsaucoties uz to, ka Čikāgas konvencijā skaidri atzītas katras līgumslēdzējas puses tiesības bez diskriminācijas piemērot savus aviācijas jomā piemērojamos normatīvos aktus visu valstu gaisa kuģiem, Eiropas Kopienas dalībvalstis un piecpadsmit citas Eiropas valstis iesniedza atrunu par minēto rezolūciju un saskaņā ar Čikāgas konvenciju paturēja tiesības bez diskriminācijas ieviest un piemērot tirgus pasākumus visu

valstu visiem gaisa kuģu operatoriem, kuri sniedz pakalpojumus uz to teritoriju, no to teritorijas vai to teritorijā.

- (10) Sestajā Kopienas vides rīcības programmā, ko izveidoja ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 1600/2002/EK [..], bija paredzēts, ka Kopiena nosaka un veic konkrētas darbības, lai samazinātu aviācijas radītu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju apjomu, ja ICAO līdz 2002. gadam nav panākta vienošanās par tādām darbībām. Padome 2002. gada oktobra, 2003. gada decembra un 2004. oktobra secinājumos atkārtoti aicināja Komisiju ierosināt darbības, lai mazinātu starptautiskā gaisa transporta radīto ietekmi uz klimata pārmaiņām.
- (11) Lai sasniegtu vajadzīgo būtisko samazinājumu, dalībvalstu un Kopienas mērogā būtu jāīsteno attiecīga politika un pasākumi visās Kopienas ekonomikas nozarēs. Ja aviācijas nozares ietekme uz klimata pārmaiņām turpinātu palielināties pašreizējā apjomā, tas ļoti nelabvēlīgi ietekmētu citu nozaru doto ieguldījumu klimata pārmaiņu apkarošanā.

[..]

- (14) To grozījumu mērķis, ko ar šo direktīvu izdara Direktīvā 2003/87/EK, ir mazināt aviācijas radīto ietekmi uz klimata pārmaiņām, iekļaujot aviācijas radītās emisijas Kopienas sistēmā.

[..]

- (17) Kopienai un tās dalībvalstīm būtu jāturpina centieni panākt vienošanos par pasaules mēroga pasākumiem, lai samazinātu aviācijas radīto siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju apjomu. Kopienas sistēma varētu būt emisiju kvotu tirdzniecības paraugs visai pasaulei. Kopienai un dalībvalstīm šīs direktīvas īstenošanas laikā vajadzētu kontaktēties ar trešām personām un mudināt tās pieņemt līdzvērtīgus pasākumus. Ja kāda trešā valsts nolūkā mazināt ietekmi, ko uz klimatu atstāj reisi uz Kopienu, pieņem pasākumus, kuru ietekme uz vidi ir vismaz līdzvērtīga šīs direktīvas pasākumiem, Komisijai pēc apspriedēm ar attiecīgo valsti būtu jāapsver iespējas, kā nodrošināt optimālu Kopienas sistēmas un attiecīgās valsts pasākumu mijiedarbību. Trešās valstīs izstrādātās emisiju tirdzniecības sistēmas sāk nodrošināt optimālu mijiedarbību ar Kopienas sistēmu attiecībā uz to izplatību aviācijas jomā. Solis ceļā uz vispārēju nolīgumu varētu būt divpusējas vienošanās par Kopienas sistēmas mijiedarbību ar citām tirdzniecības sistēmām, lai izveidotu kopīgu sistēmu vai ņemtu vērā līdzvērtīgus pasākumus ar mērķi nepieļaut noteikumu dublēšanos. Slēdzot šādas divpusējas vienošanās, Komisija var grozīt Kopienas sistēmā iekļautos aviācijas darbību veidus, tostarp atbilstīgi pielāgot kopējo gaisa kuģu operatoriem piešķiramo emisiju kvotu daudzumu.

[..]

- (21) Lai gaisa kuģu operatoriem nodrošinātu vienādus konkurences apstākļus, ir pareizi pilnībā saskaņot to kvotu daļu, kuru visiem Kopienas sistēmā iesaistītajiem gaisa kuģu operatoriem piešķir bez maksas, ņemot vērā, ka katra gaisa kuģa operatora darbību reisos uz ES, no tās un tās teritorijā reglamentēs konkrēta dalībvalsts, kā arī ievērojot noteikumus par diskriminācijas aizliegšanu, kas ietverti divpusējos gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumos ar trešām valstīm.”

34 Atbilstoši Direktīvas 2008/101 1. panta 4. punktam Direktīvā 2003/87 kopš [ar Direktīvu 2008/101 izdarītajiem grozījumiem] ir ietverta II nodaļa, kura ir izteikta šādā redakcijā:

“II nodaļa

Aviācija

3.a pants

Darbības joma

Šī nodaļa attiecas uz kvotu sadali un piešķiršanu I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām.

[..]

3.c pants

Kopējais kvotu daudzums aviācijai

1. Laikposmam no 2012. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. decembrim kopējais gaisa kuģu operatoriem sadalāmo emisiju kvotu daudzums atbilst 97 % aviācijas vēsturisko emisiju.

2. Laikposmam, kas minēts 11. panta 2. punktā, sākot no 2013. gada 1. janvāra un, ja pēc 30. panta 4. punktā minētās pārskatīšanas neizdara nekādus grozījumus, — katrā nākamajā laikposmā kopējais gaisa kuģu operatoriem sadalāmo emisiju kvotu daudzums atbilst 95 % aviācijas vēsturisko emisiju, reizinot ar laikposma gadu skaitu.

[..]

3.d pants

Kvotu sadale aviācijai, izmantojot izsoles

1. Šīs direktīvas 3.c panta 1. punktā minētajā laikposmā izsola 15 % kvotu.
2. No 2013. gada 1. janvāra izsola 15 % kvotu. Šo procentuālo apjomu var palielināt, kad veic vispārējo šīs direktīvas pārskatīšanu.
3. Pieņem regulu, kurā ir sīki izstrādāti noteikumi par to, kā dalībvalstis izsola kvotas, kas saskaņā ar šā panta 1. un 2. punktu vai 3.f panta 8. punktu nav jāpiešķir bez maksas. Kvotu skaits, kuru katrā laikposmā izsola katra valsts, ir proporcionāls attiecīgās valsts daļai no kopējā visām dalībvalstīm atskaites gadā pieļautā par aviācijas emisijām uzskatāmo emisiju daudzuma [..]

[..]

4. Dalībvalstis nosaka kvotu izsolēs iegūto ieņēmumu izmantojumu. Šie ieņēmumi būtu jāizmanto, lai risinātu problēmas, kas saistītas ar klimata pārmaiņām Eiropas Savienībā un trešās valstīs, lai *inter alia* samazinātu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas, pielāgotos klimata pārmaiņām ES un trešās valstīs, jo īpaši jaunattīstības valstīs, finansētu pētniecību un izstrādi pārmaiņu mazināšanas un pielāgošanās jomā, tostarp jo īpaši aeronautikas un gaisa transporta jomā, samazinātu emisijas ar zemu emisiju transporta palīdzību un segtu Kopienas sistēmas administratīvos izdevumus. Ieņēmumi no izsolēm jo īpaši būtu jāizmanto arī, lai finansētu iemaksas Pasaules Energoefektivitātes un atjaunojamo energoresursu fondā, un pasākumiem, lai izvairītos no mežu izciršanas.

[..]

3.e pants

Kvotu sadale un piešķiršana gaisa kuģu operatoriem

1. Katrā 3.c pantā minētajā laikposmā ikviens gaisa kuģa operators var pieteikties uz to kvotu sadali, kuras sadala bez maksas. Pieteikties var, administrējošās dalībvalsts kompetentajai iestādei darot zināmus pārbaudītus datus par I pielikumā uzskaitīto aviācijas darbību tonnkilometriem, kuras attiecīgais gaisa kuģa operators veicis pārraudzības gadā. [..]

[..]”

- 35 Direktīvas 2008/101 1. panta 10. punkta b) apakšpunktā ir paredzēts Direktīvas 2003/87 12. pantā iekļaut 2.a punktu, kas ir formulēts šādi:

“Administrējošās dalībvalstis nodrošina, ka līdz katra gada 30. aprīlim katrs gaisa kuģa operators nodod tādu kvotu skaitu, kas ir līdzvērtīgs emisiju kopapjomam iepriekšējā kalendārajā gadā no tām I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām, kurās viņš ir gaisa kuģa operators, to pārbaudot saskaņā ar 15. pantu. Dalībvalstis nodrošina, ka kvotas, ko nodod saskaņā ar šo punktu, pēc tam anulē.”

- 36 Atbilstoši Direktīvas 2008/101 1. panta 14. punkta b) apakšpunktam Direktīvas 2003/87 16. panta 2. un 3. punkts ir aizstāts ar šādu tekstu:

“2. Dalībvalstis nodrošina to operatoru un gaisa kuģu operatoru nosaukumu publicēšanu, kuri pārkāpj šīs direktīvas prasības par kvotu nodošanu pietiekamā daudzumā.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka visi operatori un gaisa kuģu operatori, kuri līdz katra gada 30. aprīlim nenodod kvotas, kas nosegtu emisiju iepriekšējā gada laikā, maksā sodanādu [naudas sodu] par emisijas apjoma pārsniegšanu. Sodanāda [Naudas sods] par emisijas apjoma pārsniegšanu ir EUR 100 par katru emitēto tonnu oglekļa dioksīda ekvivalenta, par kuru operators nav nodevis kvotas. Sodanādas [Naudas soda] nomaksāšana par emisijas apjoma pārsniegšanu neatbrīvo operatoru vai gaisa kuģa operatoru no pienākuma, nododot kvotas par nākamo kalendāro gadu, nodot tādu kvotu daudzumu, kas nosegtu pārsniegto emisijas apjomu.”

- 37 Turklāt Direktīvas 2008/101 1. panta 14. punkta c) apakšpunktā tostarp ir paredzēts Direktīvas 2003/87 16. pantam pievienot 5. punktu, kas ir formulēts šādi:

“Ja gaisa kuģa operators nepilda šīs direktīvas uzliktās saistības un ja citi izpildes pasākumi nav nodrošinājuši izpildi, tā administrējošā dalībvalsts var lūgt Komisiju pieņemt lēmumu par darbības aizliegumu attiecīgajam gaisa kuģa operatoram.”

- 38 Atbilstoši Direktīvas 2008/101 1. panta 18. punktam Direktīvā 2003/87 ir iekļauts 25.a pants ar nosaukumu “Trešo valstu veikti pasākumi, lai mazinātu aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām”, kurā ir noteikts:

“1. Ja kāda trešā valsts paredz pasākumus, lai mazinātu to lidojumu ietekmi uz klimata pārmaiņām, kuri izlido no attiecīgās valsts un nolaižas Kopienā, Komisija, apspriedusies ar attiecīgo trešo valsti un dalībvalstīm, kas ir 23. panta 1. punktā minētajā komitejā, apsver pieejamās iespējas, lai nodrošinātu Kopienas sistēmas un šīs valsts pasākumu optimālu mijiedarbību.

Vajadzības gadījumā Komisija var pieņemt grozījumus, lai paredzētu noteikumus, ka lidojumus, kas veikti no attiecīgās trešās valsts, svīturo no I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām, vai lai attiecībā uz aviācijas darbībām, kuras uzskaitītas I pielikumā, noteiktu jebkurus citus grozījumus, kas prasīti nolīgumā saskaņā ar šā punkta ceturto daļu. Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, pieņem saskaņā ar 23. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Komisija var ierosināt Eiropas Parlamentam un Padomei jebkādu citu grozījumu šajā direktīvā.

Komisija vajadzības gadījumā var arī ieteikt Padomei sākt sarunas saskaņā ar Līguma 300. panta 1. punktu, lai ar attiecīgo trešo valsti slēgtu nolīgumu.

2. Kopiena un tās dalībvalstis turpina centienus panākt vienošanos par pasaules mēroga pasākumiem, lai samazinātu aviācijas radīto siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisiju apjomu. Ņemot vērā jebkādu tādu vienošanos, Komisija izvērtē, vai ir jāveic grozījumi šajā direktīvā, ciktāl tā attiecas uz gaisa kuģu operatoriem.”

- ³⁹ Atbilstoši Direktīvas 2008/101 pielikumam Direktīvas 2003/87 I pielikuma nosaukums kopš [ar Direktīvu 2008/101 izdarītajiem grozījumiem] ir “Darbību kategorijas, uz ko attiecas šī direktīva”, un pirms šajā I pielikumā iekļautās tabulas ir paredzēta ievaddaļa, kuras 2. punkts ir papildināts ar šādu daļu:

“No 2012. gada 1. janvāra par aviācijas darbībām uzskata visus lidojumus uz lidlauku vai no lidlauka, kas atrodas tādas dalībvalsts teritorijā, uz ko attiecas Līgums.”

- ⁴⁰ Direktīvas 2008/101 pielikumā ir paredzēts arī grozīt Direktīvas 2003/87 IV pielikumu, pievienojot šim pielikumam B daļu ar nosaukumu “Aviācijas darbībās radīto emisiju pārraudzība un ziņojumi par to”, kurā ir noteikts:

“Oglekļa dioksīda emisiju pārraudzība

Emisijas pārbauda, izmantojot aprēķinus. Emisijas aprēķina pēc formulas:

degvielas patēriņš × emisiju koeficients

Degvielas patēriņā ieskaita arī degvielu, ko patērējusi jaudas palīgiekārtā. Ja iespējams, izmanto katra lidojuma faktisko degvielas patēriņu, un to aprēķina, izmantojot šādu formulu:

degvielas daudzums gaisa kuģa degvielas tvertnēs, kad ir iepildīta visa lidojuma degviela, mīnus degvielas daudzums gaisa kuģa degvielas tvertnēs, kad ir uzpildīta visa nākamajam lidojumam vajadzīgā degviela, plus attiecīgais šim nākamajam lidojumam vajadzīgais uzpildāmās degvielas daudzums.

[..]

Par katru lidojumu un katru degvielu veic atsevišķus aprēķinus.

Ziņojumi par emisijām

Katrs gaisa kuģa operators ziņojumā, ko iesniedz saskaņā ar 14. panta 3. punktu, ietver šādu informāciju:

A. Gaisa kuģa operatora identifikācijas dati, tostarp:

- gaisa kuģa operatora nosaukums,
- administrējošā dalībvalsts,

[..]

B. Katra tipa degvielai, kam aprēķināts emisiju apjoms, norāda šādus datus:

- degvielas patēriņš,
- emisiju koeficients,
- emisiju kopējais daudzums no visiem lidojumiem, kas veikti attiecīgā ziņojuma laikposmā un uz ko attiecas konkrētā gaisa kuģa operatora veiktās I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības,

- emisiju kopējais daudzums no:
 - visiem lidojumiem, kas veikti attiecīgā ziņojuma laikposmā un uz ko attiecas konkrētā gaisa kuģa operatora veiktās I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, un kas veikti no lidlauka kādas dalībvalsts teritorijā uz lidlauku tās pašas dalībvalsts teritorijā,
 - visiem citiem lidojumiem, kas veikti attiecīgā ziņojuma laikposmā un uz ko attiecas konkrētā gaisa kuģa operatora veiktās I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības,
- emisiju kopējais daudzums no visiem lidojumiem, kas veikti attiecīgā ziņojuma laikposmā un uz ko attiecas konkrētā gaisa kuģa operatora veiktās I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, un kuras:
 - ir sāktas katrā dalībvalstī un
 - ir beigtas katrā dalībvalstī no kādas trešās valsts,
- nenoteiktība.

Tonnkilometru datu pārraudzība saskaņā ar 3.e pantu un 3.f pantu

Lai pieteiktos kvotu sadalei saskaņā ar 3.e panta 1. punktu vai 3.f panta 2. punktu, aviācijas darbību apjomu aprēķina tonnkilometros, izmantojot šādu formulu:

tonnkilometri = attālums $\times$ kravas masa,

kur:

“attālums” ir lielā loka attālums starp izlidošanas lidlauku un ielidošanas lidlauku, pie kā pieskaita fiksētu papildu koeficientu – 95 km; un

“kravas masa” ir pārvadātās kravas, pasta un pasažieru kopējā masa.

[..]”

C — *Valsts tiesības*

⁴¹ Apvienotās Karalistes tiesībās Direktīva 2008/101 ir tikusi transponēta, pieņemot 2009. gada Ar aviāciju saistīto siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisijas kvotu tirdzniecības noteikumus (*Aviation Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme Regulations 2009, SI 2009/2301*), kā arī transponējot to ar citiem tiesību aktiem, kuru pieņemšana bija paredzēta 2010. gadā.

II — Pamatlietas fakti un prejudiciālie jautājumi

- ⁴² Saskaņā ar iesniedzējtiesas norādēm *Air Transport Association of America*, bezpeļņas organizācija, ir galvenā ASV gaisa satiksmes tirdzniecības un pakalpojumu uzņēmumu apvienība. Aviokompānijas *American Airlines Inc.*, *Continental Airlines Inc.* un *United Airlines Inc.* nodrošina aviosakarus Amerikas Savienotajās Valstīs, Eiropā un visā pārējā pasaulē. To administrējošā dalībvalsts Direktīvas 2003/87, kurā grozījumi ir izdarīti ar Direktīvu 2008/101, izpratnē ir Apvienotā Karaliste.
- ⁴³ 2009. gada 16. decembrī ATA u.c. iesniedzējtiesā cēla prasību, lūdzot atcelt Direktīvas 2008/101 īstenošanas pasākumus, kuri ietilpst *Secretary of State for Energy and Climate Change* kompetencē. Pamatojot savu prasību, tās norādīja uz šīs direktīvas prettiesiskumu starptautisko līgumtiesību un paražu tiesību kontekstā.
- ⁴⁴ 2010. gada 28. maijā iesniedzējtiesa atļāva, pirmkārt, *International Air Transport Association (IATA)* un *National Airlines Council of Canada* iestāties lietā, lai atbalstītu ATA u.c. prasījumus, un, otrkārt, piecām vides aizsardzības organizācijām, t.i., *Aviation Environment Federation*, *WWF-UK*, *European Federation for Transport and Environment*, *Environmental Defense Fund* un *Earthjustice*, iestāties lietā, lai atbalstītu *Secretary of State for Energy and Climate Change* prasījumus.
- ⁴⁵ Šajos apstākļos *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

“1) Vai šajā lietā, lai apstrīdētu Direktīvas 2003/87/EK, kas grozīta ar Direktīvu 2008/101/EK, lai aviācijas darbības iekļautu [Savienības] siltumnīcas efektu

izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā [..], spēkā esamību, var atsaukties uz kādu no vai visām šīm starptautisko tiesību normām:

- a) starptautisko paražu tiesību principu, ka visām valstīm ir pilnīga un ekskluzīva suverenitāte pār gaisa telpu virs to teritorijas;
- b) starptautisko paražu tiesību principu, ka neviena valsts nevar likumīgi pretendēt uz atklātās jūras daļas pakļaušanu savai suverenitātei;
- c) starptautisko paražu tiesību principu par tiesībām lidot pār atklāto jūru;
- d) starptautisko paražu tiesību principu (kura esamībai atbildētājs nepiekrīt), ka gaisa kuģis, kas šķērso atklātu jūru, ir pakļauts tās valsts ekskluzīvajai jurisdikcijai, kurā tas ir reģistrēts, ja vien starptautiskā līgumā nav skaidri noteikts citādi;
- e) Čikāgas konvenciju (īpaši tās 1., 11., 12., 15. un 24. pantu);
- f) “Atvērto debesu” nolīgumu (īpaši tā 7. pantu, 11. panta 2. punkta c) apakšpunktu un 15. panta 3. punktu);
- g) Kioto protokolu (īpaši tā 2. panta 2. punktu)?

Ja atbilde uz pirmo jautājumu būtu apstiprinoša:

- 2) Vai Direktīva [2008/101] ir spēkā neesoša, ja un ciktāl tajā Savienības siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēma tiek piemērota tiem lidojuma posmiem (vispārēji vai trešās valstīs reģistrētiem gaisa kuģiem), kuri tiek veikti ārpus ES dalībvalstu gaisa telpas, jo ar to tiek pārkāpts viens vai vairāki [pirmajā jautājumā] minētie starptautisko paražu tiesību principi?

- 3) Vai Direktīva [2008/101] ir spēkā neesoša, ja un ciktāl tajā Savienības siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēma tiek piemērota tiem lidojuma posmiem (vispārēji vai trešās valstīs reģistrētiem gaisa kuģiem), kuri tiek veikti ārpus ES dalībvalstu gaisa telpas:
 - a) jo ar to tiek pārkāpts Čikāgas konvencijas 1., 11. un/vai 12. pants;

 - b) jo ar to tiek pārkāpts "Atvērto debesu" nolīguma 7. pants?

- 4) Vai Direktīva [2008/101] ir spēkā neesoša daļā, kurā Savienības siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēma tiek piemērota aviācijas darbībām:
 - a) jo ar to tiek pārkāpts Kioto protokola 2. panta 2. punkts un "Atvērto debesu" nolīguma 15. panta 3. punkts;

- b) jo ar to tiek pārkāpts Čikāgas konvencijas 15. pants viens pats vai kopā ar “Atvērto debesu” nolīguma 3. panta 4. punktu un 15. panta 3. punktu;
- c) jo ar to tiek pārkāpts Čikāgas konvencijas 24. pants viens pats vai kopā ar “Atvērto debesu” nolīguma 11. panta 2. punkta c) apakšpunktu?”

III — Par prejudiciālajiem jautājumiem

A — *Par pirmo jautājumu*

⁴⁶ Ar savu pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai šī lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu ietvaros var atsaukties uz minētajiem starptautisko tiesību principiem un tiesību normām, lai novērtētu Direktīvas 2008/101 spēkā esamību tiklīdz, ciktāl aviācija ir iekļauta Direktīvas 2003/87 kvotu tirdzniecības sistēmā.

⁴⁷ Vispirms ir jānorāda, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru valstu tiesām nav pilnvaru atzīt par spēkā neesošiem Savienības iestāžu tiesību aktus. Faktiski ar LESD 267. pantu Tiesai piešķirtās kompetences mērķis galvenokārt ir nodrošināt, lai valstu tiesas vienveidīgi piemērotu Savienības tiesības. Šī vienveidības prasība ir īpaši obligāta, kad tiek apstrīdēta Savienības tiesību akta spēkā esamība. Atšķirības starp dalībvalstu tiesām attiecībā uz Savienības tiesību aktu spēkā esamību var apdraudēt pašu Savienības

tiesiskās kārtības vienotību un pamatprasību par tiesisko drošību (2006. gada 10. janvāra spriedums lietā C-344/04 *IATA un ELFAA*, Krājums, I-403. lpp., 27. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 48 Līdz ar to vienīgi Tiesas kompetencē ir konstatēt tāda Savienības tiesību akta kā Direktīva 2008/101 spēkā neesamību (skat. 1987. gada 22. oktobra spriedumu lietā 314/85 *Foto-Frost, Recueil*, 4199. lpp., 17. punkts; 1991. gada 21. februāra spriedumu apvienotajās lietās C-143/88 un C-92/89 *Zuckerfabrik Süderdithmarschen* un *Zuckerfabrik Soest, Recueil*, I-415. lpp., 17. punkts; 2000. gada 21. marta spriedumu lietā C-6/99 *Greenpeace France u.c., Recueil*, I-1651. lpp., 54. punkts, iepriekš minēto spriedumu lietā *IATA un ELFAA*, 27. punkts, kā arī 2010. gada 22. jūnija spriedumu apvienotajās lietās C-188/10 un C-189/10 *Melki un Abdeli*, Krājums, I-5667. lpp., 54. punkts).

1. Par norādītajām starptautiskajām konvencijām

- 49 Pirmām kārtām, atbilstoši starptautisko tiesību principiem Savienības iestādes, kuru kompetencē ir apspriest un noslēgt starptautisku nolīgumu, var noslēgt vienošanos ar trešām valstīm attiecībā uz sekām, kādas šī nolīguma tiesību normām jārada līgumslēdzēju pušu iekšējā [tiesību] sistēmā. Vienīgi tad, ja šis jautājums nav noregulēts ar nolīgumu, kompetentajām tiesām, it īpaši Tiesai, ir jāizskata šis jautājums tādā pašā kārtībā kā citi interpretācijas jautājumi attiecībā uz nolīguma piemērošanu Savienībā (skat. 1982. gada 26. oktobra spriedumu lietā 104/81 *Kupferberg, Recueil*, 3641. lpp., 17. punkts, un 1999. gada 23. novembra spriedumu lietā C-149/96 *Portugāle/Padome, Recueil*, I-8395. lpp., 34. punkts).
- 50 Tāpat ir jāatgādina, ka atbilstoši LESD 216. panta 2. punktam Savienības noslēgtie starptautiskie nolīgumi ir saistoši Savienības iestādēm un tādējādi šie nolīgumi ir pārāki par Savienības tiesību aktiem (šajā ziņā skat. 1996. gada 10. septembra spriedumu lietā C-61/94 Komisija/Vācija, *Recueil*, I-3989. lpp., 52. punkts; 2006. gada 12. janvāra spriedumu lietā C-311/04 *Algemene Scheeps Agentuur Dordrecht*, Krājums,

I-609. lpp., 25. punkts; 2008. gada 3. jūnija spriedumu lietā C-308/06 *Intertanko* u.c., Krājums, I-4057. lpp., 42. punkts, kā arī 2008. gada 3. septembra spriedumu apvienotajās lietās C-402/05 P un C-415/05 P *Kadi* un *Al Barakaat International Foundation/Padome* un Komisija, Krājums, I-6351. lpp., 307. punkts).

- 51 No minētā izriet, ka Kopienu tiesību akta spēkā esamību var ietekmēt tā nesaderība ar šādām starptautisko tiesību normām. Ja šī spēkā esamība tiek apstrīdēta valsts tiesā, tad Tiesa pārbauda, kā iesniedzējtiesa tai to lūdz darīt ar savu pirmo jautājumu, vai Tiesas izskatāmajā lietā ir izpildīti zināmi nosacījumi, lai noteiktu, vai, piemērojot LESD 267. pantu, var tikt izvērtēta attiecīgā Savienības tiesību akta spēkā esamība, to vērtējot saistībā ar norādītajām starptautisko tiesību normām (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Intertanko* u.c., 43. punkts).
- 52 Pirmkārt, Savienībai ir jābūt saistošām šīm tiesību normām (skat. 1972. gada 12. decembra spriedumu apvienotajās lietās no 21/72 līdz 24/72 *International Fruit Company* u.c., *Recueil*, 1219. lpp., 7. punkts, kā arī iepriekš minēto spriedumu lietā *Intertanko* u.c., 44. punkts).
- 53 Otrkārt, Tiesa var pārbaudīt Savienības tiesību akta spēkā esamību starptautiskā nolīguma kontekstā vienīgi tad, ja to pieļauj šī nolīguma raksturs un sistēma (skat. 2008. gada 9. septembra spriedumu apvienotajās lietās C-120/06 P un C-121/06 P *FIAMM* u.c./Padome un Komisija, Krājums, I-6513. lpp., 110. punkts).
- 54 Visbeidzot, ja aplūkojamā nolīguma raksturs un sistēma ļauj veikt Savienības tiesību akta spēkā esamības pārbaudi šī nolīguma tiesību normu kontekstā, tad vēl ir nepieciešams, lai šī nolīguma tiesību normas, kas ir norādītas saistībā ar Savienības tiesību akta spēkā esamības pārbaudi, to satura ziņā būtu bez nosacījumiem un pietiekami precīzas (skat. iepriekš minētos spriedumus lietā *IATA* un *ELFAA*, 39. punkts, kā arī lietā *Intertanko* u.c., 45. punkts).

55 Šāds nosacījums ir izpildīts tad, ja norādītā tiesību norma paredz skaidru un precīzu pienākumu, kurš tā izpildes vai seku ziņā nav atkarīgs no jebkāda tālāka akta pieņemšanas (skat. 1987. gada 30. septembra spriedumu lietā 12/86 *Demirel, Recueil*, 3719. lpp., 14. punkts; 2004. gada 15. jūlija spriedumu lietā C-213/03 *Pêcheurs de l'étang de Berre*, Krājums, I-7357. lpp., 39. punkts, kā arī 2011. gada 8. marta spriedumu lietā C-240/09 *Lesoochranárske zoskupenie*, Krājums, I-1255. lpp., 44. punkts un tajā minētā judikatūra).

56 Tādējādi saistībā ar iesniedzējtiesas minēto konvenciju tiesību normām ir jāpārbauda, vai patiešām ir izpildīti šī sprieduma 52.–54. punktā minētie nosacījumi.

a) Par Čikāgas konvenciju

57 Kā izriet no Čikāgas konvencijas preambulas trešās daļas, tajā ir paredzēti “noteikti principi un pasākumi, lai starptautiskā civilā aviācija varētu attīstīties drošā un saskaņotā kārtībā un lai starptautiskie aviosakari veidotos uz iespēju vienlīdzības pamata un attīstītos racionāli un ekonomiski”.

58 Šai konvencijai ir plaša piemērošanas joma, jo ar to tiek regulētas tostarp tiesības attiecībā uz gaisa kuģiem, kas nodrošina neregulārus lidojumus, tostarp tiesības, kas skar lidojumus pār dalībvalstu teritoriju, gaisa kabotāžai piemērojamie principi, nosacījumi, kādos gaisa kuģis, kas var lidot bez pilota, veic bezpilota lidojumu virs līgumslēdzējas valsts teritorijas, līgumslēdzēju valstu pārlidošanai aizliegto zonu noteikšana militārām vai sabiedriskās drošības vajadzībām, gaisa kuģu nolaišanās mui-
tas lidostā, noteikumu un tiesību normu par pārvietošanos gaisa telpā piemērošana,

lidostu nodevu un lidzīgu maksājumu piemērošana, gaisa kuģu piederība un tādi aeronavigācijas veicināšanas pasākumi kā formalitāšu vienkāršošana, muitas un imigrācijas formalitāšu noteikšana, iespēja uzlikt muitas nodevas, kā arī aeronavigācijas pakalpojumi un standartizētās sistēmas.

- 59 Čikāgas konvencijā tāpat ir paredzēti noteikumi, kas jāievēro attiecībā uz gaisa kuģiem, tostarp attiecībā uz dokumentāciju, kurai jābūt gaisa kuģi, gaisa kuģu radioaparāturu, apliecībām par derīgumu lidojumiem, apliecību un licenču atzišanu vai arī kravas ierobežojumiem. Šajā konvencijā turklāt ir paredzēts, ka *ICAO* nosaka ieteicamo starptautisko praksi un noteikumus.
- 60 Kā ir teikts šī sprieduma 3. punktā, ir skaidrs, ka Savienība nav minētās konvencijas dalībniece, bet ka turpretim visas tās dalībvalstis ir šīs konvencijas līgumslēdzējas valstis.
- 61 Šajā ziņā, lai gan LESD 351. panta pirmajā daļā ir paredzēts Savienības iestāžu pienākums neietekmēt tādu dalībvalstu saistību izpildi, kuras izriet no nolīguma, kas ir noslēgts pirms 1958. gada 1. janvāra, kā tas ir Čikāgas konvencijas gadījumā, tomēr ir jāatgādina, ka šīs iestāžu pienākums ir vērsts uz to, lai ļautu attiecīgajām dalībvalstīm ievērot tām ar kādu agrāku konvenciju noteiktas saistības, un Savienībai ar to netiek noteiktas saistības attiecībā uz trešajām valstīm, šīs konvencijas dalībniecēm (šajā ziņā skat. 1980. gada 14. oktobra spriedumu lietā 812/79 *Burgoa, Recueil*, 2787. lpp., 8. un 9. punkts).
- 62 Tādējādi, runājot par pamatlietu, minētās konvencijas tiesību normas Savienībai būtu saistošas tikai tad, ja un ciktāl Savienība saskaņā ar LES un LESD ir uzņēmusies kompetenci, kuru iepriekš šīs starptautiskās konvencijas piemērošanas jomā, kā tā ir aprakstīta šī sprieduma 57.–59. punktā, īstenoja Savienības dalībvalstis (šajā

ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu apvienotajās lietās *International Fruit Company* u.c., 18. punkts; 1994. gada 14. jūlija spriedumu lietā C-379/92 *Peralta, Recueil*, I-3453. lpp., 16. punkts, kā arī 2009. gada 22. oktobra spriedumu lietā C-301/08 *Bogiatzi*, Krājums, I-10185. lpp., 25. punkts).

⁶³ Turklāt, lai [konvencija] varētu būt saistoša Savienībai, ir vajadzīgs, lai tā uzņemtos un lai tai būtu pilnībā nodota ar attiecīgo konvenciju saistītā kompetence, kuru iepriekš īstenoja dalībvalstis (šajā ziņā skat. iepriekš minētos spriedumus lietā *Intertanko* u.c., 49. punkts, kā arī lietā *Bogiatzi*, 33. punkts). Tomēr tas, ka viena vai vairāku Savienības tiesību aktu mērķis vai sekas var būt konkrētu tiesību normu, kuras ir paredzētas tādā starptautiskā nolīgumā, kuru Savienība pati nav apstiprinājusi, iekļaušana Savienības tiesībās, nav pietiekami, lai uzskatītu, ka Tiesai ir tiesības pārbaudīt šī Savienības tiesību akta vai aktu tiesiskumu minētā nolīguma kontekstā (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Intertanko* u.c., 50. punkts).

⁶⁴ Kā būtībā norāda Zviedrijas valdība savos rakstveida apsvērumos, gan EKL 80. panta 2. punktā, gan arī LESD 100. panta 2. punktā ir paredzēts, ka Savienība var pieņemt attiecīgus noteikumus par gaisa transportu.

⁶⁵ Šajā ziņā atsevišķi ar Čikāgas konvenciju saistīti aspekti ir bijuši Savienības līmenī pieņemta tiesiskā regulējuma, it īpaši pamatojoties uz EKL 80. panta 2. punktu, priekšmets. Gaisa transporta jomā, kā Tiesai jau ir bijusi iespēja norādīt 2011. gada 25. janvāra sprieduma lietā C-382/08 *Neukirchinger* (Krājums, I-139. lpp.) 23. punktā, tās ir, piemēram, Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 15. jūlija Regula (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi (OV L 240, 1. lpp.), kā arī Padomes 1991. gada 16. decembra Regula (EEK) Nr. 3922/91 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā (OV L 373, 4. lpp.), kurā grozījumi ir izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 20. decembra Regulu (EK) Nr. 1900/2006 (OV L 377, 176. lpp.).

- ⁶⁶ Savienības likumdevējs tāpat ir pieņēmis Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 12. decembra Direktīvu 2006/93/EK par to lidaparātu ekspluatācijas regulēšanu, uz kuriem attiecas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma otrā izdevuma (1988. gads) 1. sējuma 3. nodaļas II daļa (OV L 374, 1. lpp.).
- ⁶⁷ Saistībā ar jautājumu par uzpildītas degvielas aplikšanu ar nodokļiem Padome tāpat ir pieņēmusi 2003. gada 27. oktobra Direktīvu 2003/96/EK, kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai (OV L 283, 51. lpp.), kuras 14. panta 1. punkta b) apakšpunktā energoproduktiem, kurus paredzēts lietot kā degvielu lidojumos, kas nav privāta, nekomerciāla aviācija, ir paredzēts fiskāls atbrīvojums; tā mērķis, kā izriet no šīs direktīvas preambulas divdesmit trešā apsvēruma, ir tostarp noteiktu starptautisku saistību ievērošana no Savienības puses, tostarp saistību attiecībā uz tādiem fiskāliem atbrīvojumiem civilajai aviācijai paredzētiem energoproduktiem, kuri aviokompānijām ir piemērojami atbilstoši Čikāgas konvencijai un starp Savienību un/vai dalībvalstīm un trešām valstīm noslēgtiem divpusējiem nolīgumiem par aviopakalpojumiem (skat. 2011. gada 1. decembra spriedumu lietā C-79/10 *Système Helmholtz*, Krājums, I-12511. lpp., 24. un 25. punkts).
- ⁶⁸ Turklāt ir jānorāda, ka, pieņemot Padomes 2011. gada 31. marta Lēmumu par to, lai Eiropas Savienības vārdā parakstītu un provizoriski piemērotu Sadarbības memorandu starp Eiropas Savienību un Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju, ar ko paredz sistēmu ciešākai sadarbībai (OV L 232, 1. lpp.), Savienība ir paredzējusi attīstīt sadarbību attiecībā uz drošības kontroli un pārbaudēm, ievērojot Čikāgas konvencijas 17. pielikumā ietvertās normas.
- ⁶⁹ Tomēr, lai gan Savienība neapšaubāmi ir ieguvusi arī zināmu ekskluzīvu kompetenci, lai slēgtu nolīgumus ar trešām valstīm jautājumos, kas iekļaujas Savienības starptautiskā gaisa transporta tiesiskā regulējuma piemērošanas jomā un attiecīgi — Čikāgas konvencijas piemērošanas jomā (šajā ziņā skat. 2002. gada 5. novembra spriedumu

lietā C-476/98 Komisija/Vācija, *Recueil*, I-9855. lpp., 124. punkts), tas tomēr nenozīmē, ka tai ir ekskluzīva kompetence visā starptautiskās civilās aviācijas jomā, uz kuru attiecas šī konvencija.

- 70 Kā norāda Francijas un Zviedrijas valdības, dalībvalstis ir saglabājušas tādu kompetenci minētās konvencijas piemērošanas jomā kā tiesību uz pārvadājumiem piešķiršana, lidostu nodevu noteikšana vai arī to teritorijas pārlidošanai aizliegtu zonu noteikšana.
- 71 Tādējādi ir jāsecina, ka tiktāl, ciktāl Savienība šobrīd nav pilnībā pārņēmusi kompetenci, ko Čikāgas konvencijas piemērošanas jomā iepriekš ir īstenojušas dalībvalstis, Savienībai šī konvencija nav saistoša.
- 72 No minētā izriet, ka saistībā ar šo lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu Tiesa nevar pārbaudīt Direktīvas 2008/101 spēkā esamību Čikāgas konvencijas kā tādas kontekstā.

b) Par Kioto protokolu

- 73 No Lēmumiem 94/69 un 2002/358 izriet, ka Savienība ir apstiprinājusi Kioto protokolu. Tādējādi šī nolīguma tiesību normas, sākot no tā spēkā stāšanās brīža, ir Savienības tiesību sistēmas neatņemama sastāvdaļa (skat. 1974. gada 30. aprīļa spriedumu lietā 181/73 *Haegeman*, *Recueil*, 449. lpp., 5. punkts).

⁷⁴ Tātad, lai noteiktu, vai Tiesa var novērtēt Direktīvas 2008/101 spēkā esamību šī protokola kontekstā, ir jānosaka, vai šī protokola raksturs un sistēma pieļauj šādu pārbaudi, un turpinot, vai tā tiesību normas, tostarp 2. panta 2. punkts, no to satura viedokļa ir bez nosacījumiem un pietiekami precīzas, lai piešķirtu Savienības privātpersonām tiesības atsaukties uz šīm tiesību normām tiesā, lai apstrīdētu tāda Savienības tiesību akta kā šī direktīva spēkā esamību.

⁷⁵ Šajā ziņā, pieņemot Kioto protokolu, tā līgumslēdzējas puses ir paredzējušas noteikt siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju samazināšanas mērķus un ir apņēmušās veikt šo mērķu sasniegšanai nepieciešamos pasākumus. Atsevišķām šī protokola līgumslēdzējām pusēm, kas atrodas pārejas uz tirgus ekonomiku situācijā, šajā protokolā ir paredzēts zināms to saistību izpildes elastīgums. Turklāt, pirmkārt, minētajā protokolā atsevišķām līgumslēdzējām pusēm ir ļauts kopīgi izpildīt savas [emisiju] samazināšanas saistības. Otrkārt, ar Vispārējo konvenciju izveidotā līgumslēdzēju pušu konference ir atbildīga par piemērotu un efektīvu procedūru un mehānismu apstiprināšanu, lai noteiktu un pētītu minētā protokola tiesību normu neievērošanas gadījumus.

⁷⁶ Tādējādi ir jānorāda, ka, pat ja Kioto protokolā ir paredzētas skaitļos izteiktas saistības samazināt siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas 2008.–2012. gada saistību laikposmā, šī protokola līgumslēdzējas puses savas saistības var izpildīt atbilstoši tādai kārtībai un tik ātri, kā tās savstarpēji vienojas.

⁷⁷ Konkrēti, iesniedzējtiesas minētajā Kioto protokola 2. panta 2. punktā ir paredzēts, ka tā līgumslēdzējas puses paredz ierobežot vai samazināt noteiktu aviācijas uzpildes degvielu radīto siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas, attiecīgi sadarbojoties ar ICAO. Tātad minēto tiesību normu, ņemot vērā tās saturu, katrā ziņā nevar uzskatīt par tādu beznosacījuma un pietiekami precīza rakstura normu, ar kuru

privātpersonām tiktu radītas tiesības atsaukties uz to tiesā, lai apstrīdētu Direktīvas 2008/101 spēkā esamību.

- 78 Tādējādi Kioto protokolu nevar norādīt šī lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu ietvaros, lai novērtētu Direktīvas 2008/101 spēkā esamību.

c) Par “Atvērtu debesu” nolīgumu

- 79 Savienības vārdā “Atvērtu debesu” nolīgums tika apstiprināts ar Lēmumiem Nr. 2007/339 un Nr. 2010/465. Tādējādi šī nolīguma tiesību normas, sākot no tā spēkā stāšanās brīža, ir neatņemama Savienības tiesību sistēmas sastāvdaļa (skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Haegeman*, 5. punkts).

- 80 Tātad, pirmkārt, rodas jautājums, vai “Atvērtu debesu” nolīguma raksturs un sistēma ļauj veikt Direktīvas 2008/101 spēkā esamības pārbaudi šī nolīguma kontekstā.

- 81 Šajā ziņā ir jānorāda, ka šī nolīguma mērķis, kā tas izriet no tā preambulas trešās un ceturtās daļas, ir radīt līgumslēdzēju pušu aviosabiedrībām iespēju piedāvāt ceļotājiem un transportētājiem konkurētspējīgas cenas un pakalpojumus atvērto tirgos. Ar šo nolīgumu ir arī paredzēts, lai visas gaisa transporta nozares jomas, tostarp aviosabiedrību darbinieki, varētu izmantot šāda liberalizējoša nolīguma priekšrocības. Šādi tā līgumslēdzējas puses ir paziņojušas savu nodomu izveidot pasaules nozīmes precedentu, lai pilnībā izmantotu liberalizācijas šajā svarīgajā tautsaimniecības nozarē rezultātā gūtās priekšrocības.

- 82 Kā ģenerālvokāte ir norādījusi savu secinājumu 91. punktā, “Atvērto debesu” nolīgums tieši attiecas uz tā līgumslēdzēju pušu teritorijā dibinātajām aviosabiedrībām. Šajā ziņā īpaši raksturojošs ir šī nolīguma 3. panta 2. un 5. punkts, kā arī 10. pants, kas ir tiesību normas, kuras ir paredzētas, lai šīm aviosabiedrībām tieši piešķirtu tiesības, kamēr ar citām šī nolīguma tiesību normām tām tiek uzlikti pienākumi.
- 83 Attiecībā uz apstākli, ka atbilstoši “Atvērto debesu” nolīguma 19. pantam līgumslēdzējas puses ir vienojušās visas domstarpības saistībā ar šā nolīguma piemērošanu vai interpretāciju pakļaut procedūrai, kuras rezultātā var tikt iesaistīta šķīrējtiesa, ir jāatgādina, ka fakts, ka līgumslēdzējas puses ir radījušas īpašu institucionālu ietvaru, lai veiktu ar šī nolīguma izpildi saistītas konsultācijas un sarunas, nav pietiekams, lai izslēgtu jebkādu šī nolīguma piemērošanu tiesu iestādēs (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Kupferberg*, 20. punkts).
- 84 Tā kā ar “Atvērto debesu” nolīgumu ir izveidotas atsevišķas tiesību normas, kuras ir paredzētas, lai tās tieši un nekavējoties piemērotu aviosabiedrībām un tādējādi piešķirtu tām tiesības vai brīvības, uz kurām var atsaukties attiecībā pret šī nolīguma līgumslēdzējām pusēm, un tā kā šī nolīguma raksturs un sistēma to neliedz, var secināt, ka Tiesa drīkst novērtēt tāda Savienības tiesību akta kā Direktīva 2008/101 spēkā esamību saistībā ar šāda nolīguma tiesību normām.
- 85 Turpinot ir jāpārbauda, vai iesniedzējtiesas minētās šī nolīguma tiesību normas satur ziņā ir bez nosacījumiem un pietiekami precīzas, lai ļautu Tiesai veikt Direktīvas 2008/101 spēkā esamības pārbaudi saistībā ar šīm konkrētajām tiesību normām.

i) Par “Atvērtu debesu” nolīguma 7. pantu

⁸⁶ Kā ģenerālvokāte ir norādījusi savu secinājumu 103. punktā, “Atvērtu debesu” nolīguma 7. pantā ar nosaukumu “Tiesību aktu piemērošana” ir paredzēts precīzs un beznosacījumu pienākums, kas ir piemērojams šī nolīguma līgumslēdzēju pušu aviosabiedrību izmantotajiem gaisa kuģiem. Saskaņā ar minēto pantu, ja šāds starptautiskā aeronavigācijā iesaistīts gaisa kuģis ierodas, atrodas vai izlido no līgumslēdzējas puses teritorijas, tam ir piemērojami un tam ir jāievēro šīs līgumslēdzējas puses tiesību akti, kas saistīti ar ielaīšanu tās teritorijā vai izlidošanu no tās, vai ar šāda gaisa kuģa ekspluatāciju un navigāciju.

⁸⁷ Tādējādi šī lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu ietvaros aviosabiedrības var norādīt minēto 7. pantu, lai novērtētu Direktīvas 2008/101 spēkā esamību.

ii) Par “Atvērtu debesu” nolīguma 11. pantu

⁸⁸ Tādos apstākļos kā pamatlietā rodas iespaids, ka, runājot par “Atvērtu debesu” nolīguma 11. panta 1. un 2. punktā minētajiem produktiem, nozīme ir tikai degvielai kā tādai un ka turklāt netiek aplūkots šāda produkta šī panta 7. punkta izpratnē apgrozījums.

⁸⁹ Šajā ziņā “Atvērtu debesu” nolīguma 11. panta 1. punktā un 2. punkta c) apakšpunktā ir paredzēts, ka no nodokļiem, maksājumiem un atlīdzībām pēc savstarpējības principa ir atbrīvota degviela, kas ir ievesta vai piegādāta Savienības teritorijā, lai to

izmantotu Amerikas Savienotajās Valstīs reģistrētai aviosabiedrībai piederošā, starptautiskā gaisa pārvadājumā iesaistītā gaisa kuģi, pat ja degvielu paredzēts izmantot ceļojuma daļā, kas notiks ārpus Savienības teritorijas.

- ⁹⁰ Runājot par starptautisko lidojumu vajadzībām uzpildīto degvielu, ir jānorāda, ka Savienībā ir tieši noteikts energoproduktu, kas ir paredzēti kā degvielas izmantošanai gaisa satiksmē, atbrīvojums no nodokļiem un tas tā it īpaši ir tādēļ, lai izpildītu no Čikāgas konvencijas izrietošās pastāvošās starptautiskās saistības, kā arī saistības, kuras tā uzņēmusies saskaņā ar divpusējiem starptautiskiem nolīgumiem, kas noslēgti starp Savienību un atsevišķām trešām valstīm par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem un kuriem šajā aspektā ir tāds pats raksturs kā “Atvērto debesu” nolīgumam (skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Systeme Helmholtz*, 24. un 25. punkts).
- ⁹¹ Tāpat ir skaidrs, ka saistībā ar starptautiskiem komerciāliem lidojumiem šis atbrīvojums pastāvēja pirms Direktīvas 2003/96 pieņemšanas (par šo aspektu skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Systeme Helmholtz*, 22. punkts) un ka, “Atvērto debesu” nolīguma 11. panta 1. punktā un 2. punkta c) apakšpunktā paredzot pienākumu atbrīvot no nodokļiem uzpildītu degvielu, šī nolīguma līgumslēdzējas puses — gan Savienība, gan arī dalībvalstis un Amerikas Savienotās Valstis — saistībā ar uzpildītu degvielu vienīgi ir atkārtājušas no starptautiskiem nolīgumiem, tostarp no Čikāgas konvencijas, izrietošu saistību.
- ⁹² Visbeidzot, nedz dalībvalstis, nedz arī Savienības iestādes, kas ir iesniegušas apsvērumus, nav norādījušas, ka Savienības komerciālais partneris “Atvērto debesu” nolīguma ietvaros nebūtu atbrīvojis no nodokļiem dalībvalstī reģistrētas aviosabiedrības gaisa kuģu uzpildītu degvielu.
- ⁹³ No minētā izriet, ka attiecībā konkrēti uz degvielu tādos apstākļos kā pamatlietā, kurā līgumslēdzējas puses ir savstarpēji izpildījušas attiecīgās saistības, “Atvērto debesu” nolīguma 11. panta 1. punktā un 2. punkta c) apakšpunktā paredzētais savstarpējības

nosacījums nav šķērslis, lai Direktīvas 2008/101 spēkā esamības pārbaudes nolūkā varētu tieši atsaukties uz minētajā tiesību normā paredzēto atbrīvojumu no nodevām, nodokļiem un maksājumiem saistībā ar uzpildīto degvielu.

- ⁹⁴ Ņemot vērā iepriekš minēto, ir jāatzīst, ka šī lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu ietvaros var atsaukties uz “Atvērto debesu” nolīguma 11. panta 1. punktu un 2. punkta c) apakšpunktu attiecībā uz pienākumu atbrīvot no nodevām, nodokļiem un maksājumiem, izņemot gadījumus, ja maksājumi ir pamatoti ar sniegto pakalpojumu izmaksām, degvielu, kas ir uzpildīta gaisa kuģos, kuri nodrošina starptautiskos gaisa pārvadājumus starp Savienību un Amerikas Savienotajām Valstīm, lai, ņemot vērā šo tiesību normu, novērtētu Direktīvas 2008/101 spēkā esamību.

iii) Par “Atvērto debesu” nolīguma 15. panta 3. punktu, aplūkotu kopsakarā ar šī nolīguma 2. pantu un 3. panta 4. punktu

- ⁹⁵ Runājot par “Atvērto debesu” nolīguma 15. panta 3. punkta pirmo teikumu, ar to ir paredzēts noteikt ligumslēdzējām pusēm pienākumu ievērot Čikāgas konvencijas pielikumos paredzētās vides aizsardzības normas, ja vien nav paziņotas atkāpes no šīm normām. Šis pēdējais aspekts ir nevis apstāklis, kas paredz nosacījumu Savienības pienākumam ievērot minētās normas, bet gan ir iespēja atkāpties no šī pienākuma.

- ⁹⁶ Tātad šķiet, ka šis teikums ir bez nosacījumiem un pietiekami precīzs, lai Tiesa varētu pārbaudīt Direktīvas 2008/101 spēkā esamību šādas tiesību normas kontekstā (saistībā ar no konvencijas izrietošo vides aizsardzības normu ievērošanu skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Pêcheurs de l'étang de Berre*, 47. punkts).

- 97 Runājot par minētā 3. punkta otro teikumu, tajā ir paredzēts, ka līgumslēdzējas puses piemēro jebkādu vides aizsardzības pasākumus, kas ietekmē gaisa pārvadājumu pakalpojumus, uz ko attiecas šis “Atvērto debesu” nolīgums, ievērojot šī nolīguma 2. pantu un 3. panta 4. punktu.
- 98 Tātad, lai gan, piemērojot savus vides aizsardzības pasākumus, Savienība var veikt zināmus pasākumus, lai vienpusēji ierobežotu satiksmes apjomu vai arī pakalpojumu biežumu vai periodiskumu “Atvērto debesu” nolīguma 3. panta 4. punkta izpratnē, tai tomēr šādi pasākumi ir jāpiemēro ar vienveidīgiem nosacījumiem atbilstoši Čikāgas konvencijas 15. pantam, kurā būtībā ir paredzēts, ka jebkuras lidostu nodevas, kas var tikt piemērotas vai kuras piemēro gaisa kuģiem, kuri nodrošina regulāru starptautisko aviosatiksmi, nedrīkst būt lielākas par tām, kas tiek maksātas par nacionālajiem gaisa kuģiem, kuri tiek izmantoti analogiskā starptautiskā gaisa satiksmē.
- 99 No minētā izriet, ka, ņemot vērā “Atvērto debesu” nolīguma 2. pantu, atbilstoši kuram katra līgumslēdzēja puse nodrošina godīgas un vienlīdzīgas iespējas abu līgumslēdzēju pušu aviosabiedrībām konkurēt starptautisko gaisa pārvadājumu nodrošināšanā, šī nolīguma 15. panta 3. punkts, aplūkots kopsakarā ar šī nolīguma 2. pantu un 3. panta 4. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka, ja Savienība, lai ierobežotu transatlantiskās aviosatiksmes apjomu vai arī pakalpojumu biežumu vai periodiskumu, ievieš vides aizsardzības pasākumus lidostu nodevu veidā, šādas nodevas, kuras tiek piemērotas Amerikas Savienotajās Valstīs reģistrētām aviosabiedrībām, nedrīkst būt lielākas par tām, kuras tiek piemērotas Savienības aviosabiedrībām, un tādējādi, aplūkojot no šādu nodevu iespējamās piemērošanas šo abu aviosabiedrību kategorijām viedokļa, Sabiedrībai tām ir jānodrošina godīgas un vienlīdzīgas konkurences iespēja.
- 100 Tādējādi “Atvērto debesu” nolīguma 15. panta 3. punkts, aplūkots kopsakarā ar šī nolīguma 2. pantu un 3. panta 4. punktu, ietver beznosacījuma un pietiekami precīzu saistību, uz kuru var atsaukties, lai, ņemot vērā šo tiesību normu, novērtētu Direktīvas 2008/101 spēkā esamību.

2. Par starptautiskajām paražu tiesībām

¹⁰¹ Ir jāatgādina, ka no LES 3. panta 5. punkta izriet, ka Savienība atbalsta starptautisko tiesību normu stingru ievērošanu un attīstību. Tādējādi, pieņemot tiesību aktu, tai ir jāievēro starptautiskās tiesības kopumā, tostarp Savienības iestādēm saistošās starptautiskās paražu tiesības (šajā ziņā skat. 1992. gada 24. novembra spriedumu lietā C-286/90 *Poulsen* un *Diva Navigation, Recueil*, I-6019. lpp., 9. un 10. punkts, kā arī 1998. gada 16. jūnija spriedumu lietā C-162/96 *Racke, Recueil*, I-3655. lpp., 45. un 46. punkts).

¹⁰² Tātad, pirmkārt, ir jāpārbauda, vai principi, uz kuriem atsaucas iesniedzējtiesa, ir atzīti kā starptautisko paražu tiesību sastāvdaļa. Apstiprinošas atbildes gadījumā, otrkārt, būs jānosaka, vai un kādā mērā privātpersonas var atsaukties uz minētajiem principiem, lai tādā situācijā kā pamatlietā apstrīdētu tāda Savienības tiesību akta kā Direktīva 2008/101 spēkā esamību.

a) Par norādīto starptautisko paražu tiesību principu atzīšanu

¹⁰³ Šajā ziņā iesniedzējtiesa atsaucas uz principu, saskaņā ar kuru katrai valstij ir pilnīga un ekskluzīva suverenitāte attiecībā uz savu gaisa telpu, kā arī uz principu, ka neviena valsts nevar likumīgi pretendēt uz atklātās jūras daļas pakļaušanu savai suverenitātei. Tāpat tā min principu par tiesībām lidot pār atklātu jūru.

- 104 Šie trīs principi ir uzskatāmi par starptautisko jūras un gaisa paražu tiesību pašreizējā stāvokļa izpaušmi, un turklāt minētie principi ir tikuši kodificēti attiecīgi Čikāgas konvencijas 1. pantā (par šāda principa atzišanu skat. Starptautiskās Tiesas 1986. gada 27. jūnija spriedumu lietā “Militārās un paramilitārās darbības Nikaragvā un pret to” (Nikaragva/Amerikas Savienotās Valstis), *Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances*, 1986, 392. lpp., 212. punkts), Ženēvas 1958. gada 29. aprīļa Konvencijas par atklāto jūru (*Recueil des traités des Nations unies*, 450. krājums, 11. lpp.) 2. pantā (par šī principa atzišanu skat. arī Pastāvīgās starptautiskās tiesas 1927. gada 7. septembra spriedumu lietā “Lotus”, *Recueil CPJI*, 1927, A sērija, Nr. 10, 25. lpp.), kā arī Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijas, kas tikusi parakstīta 1982. gada 10. decembrī Montegobejā [*Montego Bay*], stājusies spēkā 1994. gada 16. novembrī un Eiropas Kopienas vārdā tikusi apstiprināta ar Padomes 1998. gada 23. marta Lēmumu 98/392/EK (OV L 179, 1. lpp.), 87. panta 1. punkta trešajā teikumā.
- 105 Turklāt savos rakstveida apsvērumos un Tiesas sēdē nedz dalībvalstis, nedz Savienības iestādes, nedz arī Islandes Republika un Norvēģijas Karaliste nav apstrīdējušas šo starptautisko tiesību principu esamību.
- 106 Turpretim saistībā ar iesniedzējtiesas minēto ceturto principu, t.i., principu, saskaņā ar kuru gaisa kuģis, kas šķērso atklāto jūru, ir pakļauts tās valsts ekskluzīvajai jurisdikcijai, kurā tas ir reģistrēts, ir jākonstatē, ka papildus faktam, ka Apvienotās Karalistes un — zināmā mērā — Vācijas valdība apstrīd šāda principa esamību, nepastāv pietiekami apstākļi, lai konstatētu, ka starptautisko paražu tiesību princips — kurš kā tāds ir atzīts —, saskaņā ar kuru kuģis, kas atrodas atklātā jūrā, principā ir pakļauts vienīgi sava karoga tiesībām (skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Poulsen* un *Diva Navigation*, 22. punkts), pēc analogijas būtu piemērojams gaisa kuģiem, kas šķērso atklāto jūru.

b) Par iespēju un nosacījumiem, kādos var atsaukties uz attiecīgajiem principiem

¹⁰⁷ Ir jānorāda, ka privātpersonas var atsaukties uz šī sprieduma 103. punktā minētajiem starptautisko paražu tiesību principiem, lai Tiesa pārbaudītu Savienības tiesību akta spēkā esamību, ja, pirmkārt, ar šiem principiem var tikt apšaubīta Savienības kompetence pieņemt minēto aktu (skat. 1988. gada 27. septembra spriedumu apvienotajās lietās 89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 un no 125/85 līdz 129/85 *Ahlström Osa-keyhtiö u.c./Komisija, Recueil*, 5193. lpp., 14.–18. punkts, kā arī 1993. gada 24. novembra spriedumu lietā C-405/92 *Mondiet, Recueil*, I-6133. lpp., 11.–16. punkts) un, otrkārt, attiecīgais akts var ietekmēt tiesības, kas privātpersonām izriet no Savienības tiesībām, vai radīt tām ar šīm tiesībām saistītus pienākumus.

¹⁰⁸ Pamatlietā minētie starptautisko paražu tiesību principi būtībā ir norādīti, lai Tiesa pārbaudītu, vai, ņemot vērā šos principus, Savienības kompetencē bija pieņemt Direktīvu 2008/101, ciktāl ar to Direktīvas 2003/87 piemērošana tika paplašināta attiecībā uz trešo valstu gaisa kuģu operatoriem, kuru lidojumi uz un no lidostas, kas atrodas kādas dalībvalsts teritorijā, daļēji tiek veikti virs atklātas jūras un virs šo trešo valstu teritorijas.

¹⁰⁹ Tātad, pat ja rodas iespaids, ka attiecīgo principu piemērošanas joma rada vienīgi valstu savstarpējās saistības, tādos apstākļos kā iesniedzējtiesas izskatāmajā lietā, kurā Direktīva 2008/101 prasītājām pamatlietā var radīt no Savienības tiesībām izrietošus pienākumus, nevar arī tikt izslēgts, ka šīs prasītājas var atsaukties uz minētajiem principiem un ka Tiesa, ņemot vērā šos principus, tātad var pārbaudīt šīs direktīvas spēkā esamību.

¹¹⁰ Tomēr, tā kā starptautisko paražu tiesību principiem precizitātes pakāpe nav tāda pati kā starptautiskā nolīguma tiesību normām, tiesas kontrolei obligāti ir jābūt ierobežotai ar jautājumu, vai, pieņemot attiecīgo aktu, Savienības iestādes saistībā ar šo principu piemērošanas nosacījumiem nav pieļāvušas acīmredzamu kļūdu vērtējumā (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Racke*, 52. punkts).

¹¹¹ Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka tādos apstākļos kā pamatlietā un Direktīvas 2008/101 spēkā esamības vērtējuma nolūkā no visiem iesniedzējtiesas minētajiem starptautisko tiesību principiem un tiesību normām var atsaukties vienīgi uz šādiem:

— pirmkārt, acīmredzamas kļūdas vērtējumā, par ko Savienība ir vainojama saistībā ar tās atbilstoši šiem principiem [vērtējamo] kompetenci pieņemt šo direktīvu, pārbaudes robežās:

— principu, atbilstoši kuram katrai valstij ir pilnīga un ekskluzīva suverenitāte pār savu gaisa telpu;

— principu, atbilstoši kuram neviena valsts nevar likumīgi pretendēt uz atklātās jūras daļas pakļaušanu savai suverenitātei, un

— principu, kas garantē tiesības lidot pār atklāto jūru;

— otrkārt,

— “Atvērtu debesu” nolīguma 7. pantu un 11. panta 1. punktu un 2. punkta c) apakšpunktu, kā arī

— minētā nolīguma 15. panta 3. punktu, aplūkotu kopsakarā ar šī nolīguma 2. pantu un 3. panta 4. punktu.

B — *Par otro līdz ceturto jautājumu*

¹¹² Ar savu otro līdz ceturto jautājumu un ņemot vērā Tiesas atbildi uz pirmo jautājumu, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai, ja un ciktāl ar Direktīvu 2008/101 ir paredzēta kvotu tirdzniecības sistēmas piemērošana lidojumu daļām, kuras notiek ārpus dalībvalstu gaisa telpas, tostarp lidojumiem, ko veic ar trešās valstīs reģistrētiem gaisa kuģiem, Direktīva 2008/101 ir spēkā, ņemot vērā Tiesas atbildē uz pirmo jautājumu minētos starptautisko paražu tiesību principus, kā arī Atvērtu debesu” nolīguma 7. pantu un 11. panta 1. punktu un 2. punkta c) apakšpunktu, kā arī minētā nolīguma 15. panta 3. punktu, aplūkotu kopsakarā ar šī nolīguma 2. pantu un 3. panta 4. punktu.

¹¹³ Ņemot vērā minēto jautājumu formulējumu un apstākli, ka prasītājas pamatlietā ir trešās valstīs reģistrētas aviokompānijas, pirmām kārtām ir jānosaka, vai un kādā mērā Direktīva 2008/101 ir piemērojama starptautisko lidojumu daļām, kuras šādas aviokompānijas veic ārpus dalībvalstu gaisa telpas. Otrkārt, ir jāpārbauda šīs direktīvas spēkā esamība šajā kontekstā.

1. Par Direktīvas 2008/101 piemērošanas jomu *ratione loci*

- 114 Atbilstoši Direktīvas 2003/87 2. panta 1. punktam tā ir piemērojama emisijām, kas rodas no I pielikumā minētajām darbībām, un II pielikumā minētajām sešām siltumnīcas efektu izraisošajām gāzēm, tostarp arī CO₂.
- 115 Šajā ziņā ar Direktīvu 2008/101 ir grozīts Direktīvas 2003/87 I pielikums, iekļaujot tajā darbības kategoriju ar nosaukumu “Aviācija” un šī pielikuma ievaddaļas 2. punktam pievienojot otro daļu, atbilstoši kurai “no 2012. gada 1. janvāra par aviācijas darbībām uzskata visus lidojumus uz lidlauku vai no lidlauka, kas atrodas tādas dalībvalsts teritorijā, uz ko attiecas Līgums”.
- 116 Attiecībā uz šo aspektu ir jānorāda, ka starp šajā I pielikumā iekļautajiem izņēmumiem nav atrodami kritēriji, kas gaisa kuģu, kuri izlido no kādas Savienības lidostas, gadījumā būtu saistīti ar galamērķa lidostu un gaisa kuģu, kuri ierodas kādā Savienības lidostā, gadījumā — ar izlidošanas lidostu. Tādējādi Direktīva 2008/101 bez atšķirības ir piemērojama lidojumiem uz vai no Savienības teritorijas, tostarp lidojumiem no vai uz lidostām, kas atrodas ārpus šīs teritorijas. Tas turklāt izriet no Direktīvas 2008/101 preambulas sešpadsmitā apsvēruma.
- 117 Tātad minēto direktīvu kā tādu nav paredzēts piemērot starptautiskiem lidojumiem, ar kuriem pārlidojot tiek šķērsota Savienības dalībvalstu teritorija vai trešo valstu teritorija, ja šādiem lidojumiem nav paredzēta nolaišanās vai izlidošana no kādas dalībvalsts teritorijā esošas lidostas.

- 118 Turpretim, ja lidojumam no lidostas, kas atrodas trešās valsts teritorijā, ir paredzēta nolaišanās kādas Savienības dalībvalsts teritorijā esošā lidostā vai ja lidojuma no šādas lidostas galamērķis ir trešā valstī esoša lidosta, no Direktīvas 2003/87, kurā grozījumi ir izdarīti ar Direktīvu 2008/101, IV pielikuma B daļas izriet, ka gaisa kuģu operatori, kuri veic šādus lidojumus, ir jādeklarē savas emisijas, lai atbilstoši ar Direktīvu 2008/101 ieviestajam Direktīvas 2003/87 12. panta 2.a punktam noteiktu kvotu skaitu, kas tiem ir jāatlīdzina par iepriekšējo kalendāro gadu un kas atbilst pārbaudītām emisijām, tās aprēķinot atbilstoši datiem par visiem šiem lidojumiem.
- 119 It īpaši, aprēķinot “tonnkilometrus”, vērā tiek ņemts degvielas patēriņš, kas tiek aprēķināts atbilstoši formulai, kura ir paredzēta, lai tiktāl, ciktāl tas ir iespējams, noteiktu faktisko degvielas patēriņu Direktīvas 2008/101 piemērošanas jomā ietilpstošajiem lidojumiem.
- 120 Direktīvas 2008/101 spēkā esamība saistībā ar pamatlietu ir jāpārbauda, ņemot vērā šo aspektu attiecībā uz degvielas patēriņa visiem starptautiskajiem lidojumiem uz vai no dalībvalstu teritorijā esošajām lidostām ievērošanu.

2. Par Savienības kompetenci pieņemt Direktīvu 2008/101, ņemot vērā starptautisko paražu tiesību normas, uz kurām var atsaukties pamatlietā

- 121 Kā ir atgādināts šī sprieduma 108. punktā, trīs starptautisko paražu tiesību principi, uz kuriem šajā lietā var atsaukties, lai Tiesa novērtētu Direktīvas 2008/101 spēkā esamību, lielā mērā ir saistīti ar Direktīvas 2003/87, kurā grozījumi ir izdarīti ar Direktīvu 2008/101, teritoriālo piemērošanas jomu.

- 122 Vispirms ir jānorāda, ka Savienības tiesības, it īpaši Direktīva 2008/101, nepadara Direktīvu 2003/87 kā tādu piemērojamu attiecībā uz trešās valstīs reģistrētiem gaisa kuģiem, kas lido virs šīm minētajām valstīm vai atklātas jūras.
- 123 Savienībai tās kompetence ir jāīsteno, ievērojot starptautiskās tiesības; no tā izriet, ka Direktīva 2008/101 ir jāinterpretē un tās piemērošanas joma ir jānosaka, izvērtējot to saistībā ar atbilstošajām starptautisko jūras un gaisa tiesību normām (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Poulsen* un *Diva Navigation*, 9. punkts).
- 124 Tomēr Savienības tiesības var piemērot gaisa kuģa operatoram, kad tā gaisa kuģis atrodas kādas dalībvalsts teritorijā, konkrētāk, šādā teritorijā esošā lidostā, jo šajā gadījumā minētais gaisa kuģis ir pilnībā pakļauts šīs dalībvalsts un Savienības jurisdikcijai (šajā ziņā pēc analogijas skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Poulsen* un *Diva Navigation*, 28. punkts).
- 125 Šajā ziņā, Direktīvas 2008/101 piemērojamības dalībvalstī vai trešā valstī reģistrēto gaisa kuģu operatoriem paredzot kritēriju, kas ir balstīts uz apstākli, ka šie gaisa kuģi veic lidojumu no vai uz lidostu, kas atrodas kādas dalībvalsts teritorijā, ar Direktīvu 2008/101, ciktāl ar to uz aviāciju attiecināta ar Direktīvu 2003/87 paredzētās sistēmas piemērošana, netiek ignorēts nedz teritorialitātes princips, nedz arī trešo valstu, no kurām vai uz kurām šie lidojumi tiek veikti, suverenitāte attiecībā uz gaisa telpu virs to teritorijas, jo minētie gaisa kuģi fiziski atrodas vienas no Savienības dalībvalstīm teritorijā un tādējādi šī iemesla dēļ ir pilnībā pakļauti Savienības jurisdikcijai.

- 126 Turklāt šāda Savienības tiesību piemērošana neapdraud brīvību lidot pār atklāto jūru, jo šādi lidojošs gaisa kuģis saistībā ar šo lidojumu netiek pakļauts kvotu tirdzniecības sistēmai. Turklāt šāds gaisa kuģis noteiktos apstākļos var šķērsot kādas dalībvalsts gaisa telpu, un tā operatoram šī sistēma netiek piemērota.
- 127 Vienīgi tad, ja šāda gaisa kuģa operators būs izvēlēties nodrošināt komerciālu aviolīniju uz vai no lidostas, kas atrodas kādas dalībvalsts teritorijā, šim operatoram tiks piemērota kvotu tirdzniecības sistēma, jo tā gaisa kuģis atradīsies šīs dalībvalsts teritorijā.
- 128 Saistībā ar apstākli, ka gaisa kuģa operatoram, kurš atrodas šādā situācijā, ir jāatlīdzina kvotas, kuras tiek aprēķinātas, ņemot vērā kopumā visus starptautiskos lidojumus, kurus tā gaisa kuģis ir veicis vai veiks no vai uz šādu lidostu, ir jāatgādina, ka, tā kā atbilstoši LESD 191. panta 2. punktam Savienības politikas vides jomā mērķis ir panākt augsta līmeņa aizsardzību, Savienības likumdevējs principā var izvēlēties atļaut veikt savā teritorijā komerciālu darbību, šajā gadījumā — gaisa pārvadājumus, vienīgi ar nosacījumu, ka operatori ievēro Savienības definētos kritērijus, kuri ir vērsti uz mērķu, ko Savienība ir uzņēmusies vides aizsardzības jomā, sasniegšanu, it īpaši tad, ja šie mērķi iekļaujas Savienības parakstītos starptautiskos nolīgumos, tādos kā Vispārējā konvencija un Kioto protokols.
- 129 Turklāt ar faktu, ka, piemērojot Savienības tiesības vides jomā, atsevišķus elementus, kas veicina dalībvalstu gaisa, jūras vai zemes teritorijas piesārņojumu, izraisa notikumi, kuri daļēji norit ārpus šīs teritorijas, — ņemot vērā starptautisko paražu tiesību principus, uz kuriem var atsaukties pamatlietā, — nevar atspēkot Savienības tiesību piemērojamību minētajā teritorijā pilnā apmērā (šajā ziņā saistībā ar konkurences tiesību piemērošanu skat. iepriekš minēto spriedumu apvienotajās lietās *Ahlström Osakeyhtiö* u.c./Komisija, 15.–18. punkts, kā arī saistībā ar ogļūdeņražiem, kas

negadījuma dēļ tikuši izplatīti ārpus dalībvalsts teritoriālajiem ūdeņiem, — 2008. gada 24. jūnija spriedumu lietā C-188/07 *Commune de Mesquer*, Krājums, I-4501. lpp., 60.–62. punkts).

- ¹³⁰ No minētā izriet, ka, ņemot vērā starptautisko paražu tiesību principus, uz kuriem var atsaukties pamatlietā, Savienības kompetencē bija pieņemt Direktīvu 2008/101, ciktāl ar to uz visiem lidojumiem uz vai no lidostas, kas atrodas kādā dalībvalsts teritorijā, attiecināta Direktīvā 2003/87 paredzētā kvotu tirdzniecības sistēma.

3. Par Direktīvas 2008/101 spēkā esamību saistībā ar “Atvērto debesu” nolīgumu

a) Par Direktīvas 2008/101 spēkā esamību saistībā ar “Atvērto debesu” nolīguma 7. pantu

- ¹³¹ ATA u.c. būtībā norāda, ka ar Direktīvu 2008/101 netiekot ievērots “Atvērto debesu” nolīguma 7. pants, jo, ciktāl tas attiecas uz [prasītājām], šajā pantā esot paredzēts, ka starptautiskajā aeronavigācijā iesaistītajiem gaisa kuģiem Savienības tiesību akti ir jāievēro tikai tad, kad tie ielido vai izlido no dalībvalstu teritorijas, vai, runājot par minēto gaisa kuģu ekspluatāciju un navigāciju regulējošiem tiesību aktiem, — kad gaisa kuģi atrodas šajā teritorijā. Taču šī direktīva esot vērsta uz to, lai Direktīvā 2003/87 paredzētā kvotu tirdzniecības sistēma tiktu piemērota ne tikai tad, kad gaisa kuģi ielido vai izlido no dalībvalstu teritorijas, bet arī attiecībā uz to lidojumu daļām, kas tikuši veikti virs atklātas jūras vai trešo valstu teritorijas.

- 132 Šajā ziņā ir pietiekami atgādināt, ka Direktīva 2008/101 nepadara Direktīvu 2003/87 kā tādu piemērojamu gaisa kuģiem, kas ir reģistrēti trešās valstīs un kas lido virs šo valstu teritorijas vai atklātas jūras.
- 133 Vienīgi tad, ja šādu gaisa kuģu operatori izvēlēties nodrošināt komerciālu avioliniju uz vai no lidostām, kas atrodas kādas dalībvalsts teritorijā, šim operatoram tiks piemērota kvotu tirdzniecības sistēma, jo to gaisa kuģi izmantos šādas lidostas.
- 134 Direktīvā 2008/101 ir paredzēts, ka Direktīva 2003/87 ir piemērojama lidojumiem uz vai no lidostas, kas atrodas kādas dalībvalsts teritorijā. Tātad, tā kā šis regulējums attiecas uz starptautiskajā, kā Eiropas, tā arī transatlantiskajā, aeronavigācijā iesaistīto gaisa kuģu ielidošanu dalībvalstu teritorijā un izlidošanu no tās, no “Atvērto debesu” nolīguma 7. panta 1. punkta tieši izriet, ka šāds regulējums ir piemērojams ikvienam gaisa kuģim, ko izmanto šī nolīguma otrās līgumslēdzējas puses aviosabiedrība, un ka šādam gaisa kuģim ir jāievēro šis regulējums.
- 135 No tā izriet, ka ar “Atvērto debesu” nolīguma 7. panta 1. punktu netiek aizliegts piemērot ar Direktīvu 2003/87 ieviesto kvotu tirdzniecības sistēmu attiecībā uz tādiem gaisa kuģu operatoriem kā Amerikas Savienotajās Valstīs dibinātās aviosabiedrības, ja to gaisa kuģi nodrošina lidojumus uz vai no lidostas, kas atrodas dalībvalsts teritorijā.

b) Par Direktīvas 2008/101 spēkā esamību saistībā ar “Atvērto debesu” nolīguma 11. panta 1. punktu un 2. punkta c) apakšpunktu

- 136 ATA u.c. un IATA būtībā norāda, ka ar Direktīvu 2008/101, ciktāl ar to uz starptautisko aviāciju attiecināta Direktīvā 2003/87 paredzētā kvotu tirdzniecības sistēma, netiekot

ievērots “Atvērtos debesus” nolīguma 11. panta 1. punktā un 2. punkta c) apakšpunktā paredzētais pienākums atbrīvot uzpildīto degvielu no nodevām, nodokļiem vai citiem maksājumiem. Šie pamatlīdības dalībnieki it īpaši norāda, ka Savienība drīkstot piemērot tikai maksājumus, ko nosaka sniegtā pakalpojuma izmaksas, taču šis izņēmums neiekļaujoties Direktīvā 2003/87 paredzētajā sistēmā.

137 Šajā ziņā ir jānorāda, ka minētās “Atvērtos debesus” nolīguma tiesību normas ir paredzētas, lai regulētu atsevišķus ar aviotransporta ekonomiskajām izmaksām saistītus aspektus, katrā ziņā nodrošinot aviosabiedrību līdztiesības nosacījumus. Atbilstoši savstarpējības principam ar šīm tiesību normām ir aizliegtas tostarp dažādas importa nodevu, nodokļu vai citu maksājumu saistībā ar degvielu formas.

138 Savukārt Direktīvā 2008/101 paredzēto tiesību normu mērķis ir uz gaisa kuģu operatoriem attiecināt ar Direktīvu 2003/87 ieviesto kvotu tirdzniecības sistēmu. Tātad ar šīm normām tiek lūgots īstenot labākas vides aizsardzības mērķi.

139 Turklāt ir jāatgādina, ka, lai gan kvotu tirdzniecības sistēmas galamērķis ir vides aizsardzība, samazinot siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas, šī sistēma pati par sevi nesamazina šīs emisijas, bet iedrošina un veicina rast viszemākās izmaksas, lai sasniegtu minēto emisiju samazināšanos līdz konkrētam limenim. Priekšrocība videi ir atkarīga no stingrības, ar kādu ir noteikts kopējais piešķiramo kvotu daudzums, kas ir kopējā ar šo sistēmu atļautā emisiju robeža (2008. gada 16. decembra spriedums lietā C-127/07 *Arcelor Atlantique* un *Lorraine* u.c., Krājums, I-9895. lpp., 31. punkts).

140 No tā izriet arī, ka kvotu tirdzniecības sistēmas saimniecisko loģiku veido tāda rīcība, ar ko siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju samazinājums, kas nepieciešams, lai sasniegtu iepriekš noteiktu vides rezultātu, tiek panākts ar zemākām izmaksām.

It īpaši atļaujot pārdot piešķirtās kvotas, šīs sistēmas mērķis ir mudināt visus minētās sistēmas dalībniekus izdalīt mazāku siltumnīcas efektu izraisīto gāzu daudzumu nekā tiem sākotnēji piešķirtās kvotas, lai pārpalikumu nodotu citam dalībniekam, kas radījis lielāku emisiju daudzumu, nekā tam atļauts ar piešķirtajām kvotām (iepriekš minētais spriedums lietā *Arcelor Atlantique* un *Lorraine* u.c., 32. punkts).

- ¹⁴¹ Protams, attiecībā uz aviācijas jomu Savienības likumdevējs, kā tas izriet no Direktīvas 2003/87, kurā grozījumi ir izdarīti ar Direktīvu 2008/101, IV pielikuma B daļas, lai noteiktu formulu, kas ļauj aprēķināt minēto operatoru emisijas saistībā ar lidojumiem, kuriem ir piemērojams šis pielikums un kuri ir veikti ar to gaisa kuģiem, ir izvēlēties pamatoties uz gaisa kuģu operatoru degvielas patēriņu. Tātad gaisa kuģu operatoriem ir jāatlīdzina tāds kvotu skaits, kas ir līdzvērtīgs to emisiju kopapjomam iepriekšējā kalendārā gadā, kuru aprēķina atkarībā no to degvielas patēriņa visiem lidojumiem, kuriem ir piemērojama šī direktīva, kā arī emisiju koeficienta.

- ¹⁴² Tomēr pretēji tam, kas raksturīgs obligātajām nodevām par degvielas turēšanu un patēriņu, kvotu tirdzniecības sistēmas funkcionēšanā nepastāv tieša un nesaraujama saikne starp gaisa kuģi uzpildītas vai patērētas degvielas daudzumu un šāda gaisa kuģa operatora finansiālajām izmaksām. Konkrētas šī operatora izmaksas, kas ir atkarīgas no atlīdzināmo kvotu daudzuma, kurš tiek aprēķināts tostarp atbilstoši degvielas patēriņam, ir atkarīgs, runājot par pasākumu, kas balstīts uz tirgus principiem, nevis tieši no atlīdzināmo kvotu skaita, bet gan no šim operatoram sākotnēji piešķirtā kvotu skaita, kā arī no to tirgus cenām, ja, lai segtu minētā operatora emisijas, rodas vajadzība iegādāties papildu kvotas. Turklāt nevar izslēgt iespēju, ka gaisa kuģa operatoram, lai gan tas ir turējis vai patērējis degvielu, nerodas nekādas no viņa dalības minētajā sistēmā izrietošas finansiālas izmaksas vai pat ka tas gūst peļņu, par atlīdzību nododot savas pārpalikušās kvotas.

¹⁴³ No minētā izriet, ka atšķirībā no nodevas, nodokļa vai cita maksājuma, ar ko apliek degvielas patēriņu, ar Direktīvu 2003/87, kurā grozījumi ir izdarīti ar Direktīvu 2008/101, izveidotā sistēma, līdzās tam, ka tā nav paredzēta publisko iestāžu ieņēmumu radīšanai, nekādā ziņā nedod iespēju, pamatojoties uz aprēķina bāzi un iepriekš noteiktu likmi, aprēķināt summu, kas ir jāmaksā par patērētās degvielas tonnu saistībā ar visiem kalendārajā gadā veiktajiem lidojumiem.

¹⁴⁴ Tātad šāda sistēma fundamentāli atšķiras no Zviedrijas sistēmas lietā, kas bija pamatā 1999. gada 10. jūnija spriedumam lietā C-346/97 *Braathens (Recueil, I-3419. lpp.)*, kura 23. punktā Tiesa uzskatīja, ka ar vides aizsardzības nodokli, kas tiek pilnā apmērā maksāts valstij, apliek degvielas patēriņu kā tādu, jo pastāv tieša un nesaraucama saikne starp degvielas patēriņu un piesārņojošajām vielām, uz ko šis nodoklis ir vērsts, un ka minētais nodoklis tādējādi veido akcīzes nodokli, kas tiek piemērots iekšējai komerciālai aviācijai, ignorējot šajā jomā piemērojamajās direktīvās paredzēto atbrīvojumu.

¹⁴⁵ Ņemot vērā visus šos apsvērumus, nevar atbalstīt viedokli, ka ar Direktīvu 2008/101 ir paredzēts obligāta maksājuma par labu valsts iestādēm veids, kuru var uzskatīt par gaisa kuģa operatora turētai vai patērētai degvielai piemērojamo nodevu, nodokli vai citu maksājumu.

¹⁴⁶ Šo konstatējumu nekādi nevar atspēkot apstākļi, ka gaisa kuģu operatori, lai segtu savas faktiskās emisijas, var iegādāties papildu kvotas ne tikai no citiem operatoriem, bet arī izsolēs no valsts iestādēm 15 % no visām kvotām apjomā.

¹⁴⁷ Tātad ir jākonstatē, ka, paplašinot Direktīvas 2003/87 piemērošanas jomu attiecībā uz aviāciju, ar Direktīvu 2008/101 nekādi netiek skarts “Atvērto debesu” nolīguma 11. panta 1. punktā un 2. punkta c) apakšpunktā paredzētais pienākums atbrīvot uzpildīto degvielu [no nodokļiem], jo, ņemot vērā kvotu tirdzniecības sistēmai raksturīgās īpašības, ir uzskatāms, ka tās pamatā ir nevis nodeva, nodoklis vai cits maksājums, ar ko apliek uzpildītu degvielu, bet gan uz tirgus principiem balstīts pasākums.

c) Par Direktīvas 2008/101 spēkā esamību saistībā ar “Atvērto debesu” nolīguma 15. panta 3. punktu, aplūkotu kopsakarā ar šī nolīguma 2. pantu un 3. panta 4. punktu

¹⁴⁸ ATA u.c. būtībā norāda, ka, piemērojot Direktīvu 2003/87 attiecībā uz Amerikas Savienotajās Valstīs reģistrētajām aviosabiedrībām, tiekot pārkāpts “Atvērto debesu” nolīguma 15. panta 3. punkts, jo šāds pasākums vides jomā neesot saderīgs ar ICAO šajā jomā paredzētajiem standartiem. Turklāt Direktīva 2008/101, ciktāl ar to attiecībā uz aviāciju piemērota ar Direktīvu 2003/87 paredzētā sistēma, esot pasākums, ar kuru, pārkāpjot šī nolīguma 3. panta 4. punktu, tiekot ierobežots tostarp satiksmes apjoms un pakalpojumu biežums. Visbeidzot, šādas sistēmas piemērošana veidojot nodevu, kas neesot saderīga ar Čikāgas konvencijas 15. pantu — tiesību normu, kuru Atvērto debesu” nolīguma līgumslēdzējas puses ir apņēmušas ievērot, piemērojot šī nolīguma 3. panta 4. punktu.

¹⁴⁹ Vispirms ir jānorāda, ka nedz iesniedzējtiesa, nedz arī ATA u.c. nav iesniegušas pierādījumus, ka Savienība, pieņemot Direktīvu 2008/101, ar kuru Direktīva 2003/87 kļūst piemērojama attiecībā uz aviāciju, nebūtu ievērojusi ICAO pieņemtu vides aizsardzības standartu “Atvērto debesu” nolīguma 15. panta 3. punkta izpratnē. Turklāt ICAO Rezolūcijā A/37-19, kuras pielikumā ir paredzēti uz tirgus principiem balstītu

pasākumu (“Market-Based Measures”, turpmāk tekstā — “*MBM*”), izstrādāšanas un īstenošanas pamatprincipi, nav norādīts, ka tādi *MBM* kā Savienības kvotu tirdzniecības sistēma būtu pretēji *ICAO* pieņemtajiem vides aizsardzības standartiem.

- 150 Minētā pielikuma attiecīgi b) un f) punktā ir norādīts, pirmkārt, ka šādiem *MBM* būtu jāveicina starptautiskās aviācijas siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisiju ierobežošana un, otrkārt, ka pieņemtajiem *MBM* nebūtu jādublējas, lai starptautiskās aviācijas CO₂ emisijas šādās sistēmās tiktu ņemtas vērā tikai vienu reizi.
- 151 Taču tas precīzi atbilst Direktīvas 2003/87, kurā grozījumi ir izdarīti ar Direktīvu 2008/101, 25.a pantā paredzētajam mērķim nodrošināt optimālu mijiedarbību starp Savienības kvotu tirdzniecības sistēmu un trešo valstu pieņemtajiem *MBM*, lai gaisa kuģiem, kas nodrošina starptautiskos aviosakarus un ir reģistrēti dalībvalstī vai trešā valstī, šīs sistēmas netiktu piemērotas dubulti. Šāds mērķis turklāt atbilst “Atvērto debesu” nolīguma 15. panta 7. punkta pamatā esošajam mērķim.
- 152 Saistībā ar Direktīvas 2008/101 spēkā esamību, ņemot vērā “Atvērto debesu” nolīguma 15. panta 3. punkta otro teikumu, ir jānorāda, ka šī tiesību norma, aplūkota kopsakarā ar šī nolīguma 3. panta 4. punktu, neliedz tā līgumslēdzējām pusēm veikt pasākumus, ar kuriem tiek ierobežots satiksmes apjoms, pakalpojumu biežums vai periodiskums vai arī šo līgumslēdzēju pušu teritorijā reģistrēto aviosabiedrību izmantoto gaisa kuģu veids, ja šādi pasākumi ir saistīti ar vides aizsardzību.
- 153 “Atvērto debesu” nolīguma 3. panta 4. punktā ir tieši paredzēts, ka neviena līgumslēdzēja puse neveic šādus ierobežojumus, “izņemot [...] vides iemeslu [...] dēļ”. Turklāt ir

jānorāda, ka katrā ziņā ar kvotu tirdzniecības sistēmu gaisa kuģiem, kas atstāj vai ierodas dalībvalsts teritorijā, nav noteikts nekāds emisiju ierobežojums un turklāt nedz pakalpojumu biežums, nedz arī periodiskums nav ierobežots, jo gaisa kuģu operatori uzliktais būtiskais pienākums ir vienīgi atlīdzināt kvotas atbilstoši to faktiskajām emisijām. Turklāt šī sprieduma 141.–147. punktā minēto iemeslu dēļ šādu pienākumu nevar uzskatīt par lidostas nodevu.

¹⁵⁴ Savukārt “Atvērto debesu” nolīguma 15. panta 3. punktā, aplūkojot to kopsakarā ar šī nolīguma 2. pantu un 3. panta 4. punktu, ir paredzēts, ka, ja “Atvērto debesu” nolīguma līgumslēdzējas puses īsteno šādus vides aizsardzības pasākumus, šie pasākumi, kā tas izriet no šī sprieduma 99. punkta, attiecībā uz konkrētiem gaisa kuģu operatoriem ir jāpiemēro nediskriminējoši.

¹⁵⁵ Šajā ziņā ir jākonstatē, ka Savienība, kā tas izriet arī no Direktīvas 2008/101 preambulas divdesmit pirmā apsvēruma, ir tieši paredzējusi kvotu tirdzniecības sistēmu vienādi piemērot visiem gaisa kuģu operatoriem, kuri nodrošina aviosakarus no vai uz lidostu, kas atrodas kādas dalībvalsts teritorijā, un tā it īpaši ir paredzējusi strikti ievērot noteikumus par diskriminācijas aizliegumu, kas ietverti divpusējos gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumos ar trešām valstīm, atbilstoši “Atvērto debesu” nolīguma 2. pantā un 3. panta 4. punktā noteiktajam.

¹⁵⁶ Tātad Direktīva 2008/101, ciktāl ar to tostarp ir paredzēts nediskriminējoši piemērot kvotu tirdzniecības sistēmu attiecībā uz gaisa kuģu operatoriem, kas ir reģistrēti gan Savienībā, gan arī trešās valstīs, ņemot vērā “Atvērto debesu” nolīguma 15. panta 3. punktu kopsakarā ar šī nolīguma 2. pantu un 3. panta 4. punktu, nav atzīstama par spēkā neesošu.

- 157 Nemot vērā visu iepriekš minēto, ir jāsecina, ka Direktīvas 2008/101 pārbaude nav atklājusi elementus, kas var ietekmēt tās spēkā esamību.

IV — Par tiesāšanās izdevumiem

- 158 Attiecībā uz lietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto lietas dalībnieku izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (virspalāta) nospriež:

- 1) tādos apstākļos kā pamatlietā, lai izvērtētu Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 19. novembra Direktīvas 2008/101/EK, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai aviācijas darbības iekļautu Kopienas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, spēkā esamību, no visiem iesniedzējtiesas minētajiem starptautisko tiesību principiem un tiesību normām var atsaukties vienīgi uz šādiem:

— pirmkārt, acīmredzamas kļūdas vērtējumā, par ko Savienība ir vainojama saistībā ar tās atbilstoši šiem principiem [vērtējamo] kompetenci pieņemt šo direktīvu, pārbaudes robežās:

— principu, atbilstoši kuram katrai valstij ir pilnīga un ekskluzīva suverenitāte pār savu gaisa telpu;

- principu, atbilstoši kuram neviena valsts nevar likumīgi pretendēt uz atklātās jūras daļas pakļaušanu savai suverenitātei, un
 - principu, kas garantē tiesības lidot pār atklāto jūru;
 - otrkārt,
 - 2007. gada 25. un 30. aprīļa Gaisa transporta nolīguma starp Amerikas Savienotajām Valstīm, no vienas puses, un Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no otras puses, kurā grozījumi ir izdarīti ar Protokolu, 7. pantu un 11. panta 1. punktu un 2. punkta c) apakšpunktu, kā arī
 - minētā nolīguma 15. panta 3. punktu, aplūkojot to kopsakarā ar šī nolīguma 2. pantu un 3. panta 4. punktu;
- 2) Direktīvas 2008/101 pārbaude nav atklājusi elementus, kas var ietekmēt tās spēkā esamību.

[Paraksti]