

JULIANE KOKOTT
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2011. október 6.¹

Tartalomjegyzék

I – Bevezetés	I - 13769
II – Jogi háttér	I - 13770
A – A nemzetközi jog	I - 13770
1. A Chicagói Egyezmény	I - 13770
2. A Kiotói Jegyzőkönyv	I - 13772
3. Az EU és az USA között létrejött Nyitott Égbolt Megállapodás	I - 13773
B – Az uniós jog	I - 13776
C – A nemzeti jog	I - 13781
III – Az alapeljárás	I - 13781
IV – Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem és a Bíróság előtti eljárás	I - 13782
V – Elemzés	I - 13784
A – A nemzetközi megállapodásokra és a nemzetközi szokásjogi elvekre a 2008/101 irányelv érvényessége vizsgálatának a mércéjeként történő hivatkozásról (első kérdés)	I - 13786

1 – Eredeti nyelv: német.

1. A nemzetközi megállapodások (1. e)–g) kérdés)	I - 13787
a) A Chicagói Egyezmény (1. e) kérdés)	I - 13787
i) A Chicagói Egyezmény EUMSZ 351. cikkéből fakadó kötelező erejének hiánya	I - 13787
ii) A Chicagói Egyezmény funkcionális folytonosságból fakadó kötelező erejének hiánya	I - 13789
iii) Közbenső következtetés	I - 13790
b) A Kiotói Jegyzőkönyv és a Nyitott Égbolt Megállapodás (1. f) és g) kérdés)	I - 13790
i) Előzetes észrevétel	I - 13791
ii) A Kiotói Jegyzőkönyv (1. g) kérdés)	I - 13793
– A Kiotói Jegyzőkönyv természete, illetve rendszere	I - 13794
– A Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdése	I - 13795
iii) A Nyitott Égbolt Megállapodás (1. f) kérdés)	I - 13796
– A Nyitott Égbolt Megállapodás természete, illetve rendszere	I - 13796
– A Nyitott Égbolt Megállapodás szóban forgó rendelkezéseit tartalmi vonatkozásban jellemző feltétel nélküliség és kellő pontosság	I - 13799
iv) Közbenső következtetés	I - 13802
2. A nemzetközi szokásjog (1. a)–d) kérdés)	I - 13802
a) A szóban forgó nemzetközi szokásjogi elvek fennállásáról és azok Európai Uniót kötelező jellegéről	I - 13803

i)	Az államok szuverenitása saját légterük felett (1. a) kérdés)	I - 13804
ii)	A nyílt tenger feletti szuverenitás igényeinek érvénytelensége (1. b) kérdés)	I - 13805
iii)	A nyílt tenger feletti szabad repülés (1. c) kérdés)	I - 13806
iv)	A nyílt tenger felett áthaladó légi jármű feletti állítólagos kizáró- lagos joghatóság (1. d) kérdés)44	I - 13806
b)	A szóban forgó nemzetközi szokásjogi elveknek egy természetes vagy jogi személyek által kezdeményezett jogvitában elvégzendő érvényes- ségi vizsgálat mércéjéül való felhasználhatóságáról	I - 13808
3.	Közbenső következtetés	I - 13809
B –	A 2008/101 irányelvnek a hivatkozott nemzetközi megállapodásokkal és nem- zetközi szokásjogi elvekkel való összeegyeztethetőségéről (második, harmadik és negyedik kérdés)	I - 13809
1.	A nemzetközi szokásjog bizonyos elveivel való összeegyeztethetőség (má- sodik kérdés)	I - 13809
a)	A kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszere extraterritoriális hatásának hiányáról	I - 13810
b)	A kellő mértékű kapcsolat fennállásáról	I - 13811
c)	A harmadik államok szuverenitását érintő korlátozás hiányáról	I - 13813
d)	Közbenső következtetés	I - 13813
2.	A bizonyos nemzetközi megállapodásokkal való összeegyeztethetőség (harmadik és negyedik kérdés)	I - 13814
a)	A kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerének a já- ratok EU légterén kívüli szakaszaira történő kiterjesztése jogszerűsége (harmadik kérdés)	I - 13814
		I - 13767

i)	A Chicagói Egyezmény 1., 11. és 12. cikkével való összeegyeztethetőség (3. a) kérdés)	I - 13814
ii)	A Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikkével való összeegyeztethetőség (3. b) kérdés)	I - 13816
b)	Az EU ICAO-n kívüli önálló cselekvésének jogszerűsége (4. a) kérdés)	I - 13817
i)	A Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdésével való összeegyeztethetőség	I - 13817
ii)	A Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikkének (3) bekezdésével való összeegyeztethetőség	I - 13820
–	Az ICAO ellentétes környezetvédelmi előírásainak hiánya	I - 13820
–	A hátrányos megkülönböztetés Nyitott Égbolt Megállapodás szerinti tilalma megsértésének hiánya	I - 13822
–	Az ICAO keretén kívüli önálló cselekvés tilalmának hiánya	I - 13824
c)	A légi járművek berepülését vagy távozását terhelő díjakra vonatkozó tilalom megsértésének hiánya (4. b) kérdés)	I - 13825
d)	Az üzemanyagra kivetett adókra és egyéb terhekre vonatkozó tilalom megsértésének hiánya (4. c) kérdés)	I - 13828
i)	Az üzemanyagra kivetett jövedéki adó tilalmáról	I - 13829
ii)	Az üzemanyagra kivetett vámok tilalmáról	I - 13831
iii)	Közbenső következtetés	I - 13831
C –	Összefoglalás	I - 13831
VI –	Végkövetkeztetések	I - 13832
I -	13768	

I – Bevezetés

1. Az Európai Unió által 2003-ban létrehozott, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységeinek kereskedelmi rendszere az európai éghajlatvédelmi politika egyik központi építőköve². E rendszer egyrészt az európai intézmények jelentős környezetvédelmi politikai célkitűzéseinek megvalósítására irányul, másrészt pedig az Uniót és tagállamait az 1990-es évek óta az Egyesült Nemzetek keretében, különösen az úgynevezett Kiotói Jegyzőkönyvből fakadóan terhelő kötelezettségek teljesítését szolgálja.

2. A 2008/101/EG irányelv³ 2012. január 1-jétől a légi közlekedésre is kiterjeszti a kibocsátási egységek EU-n belüli e kereskedelmi rendszerét.

- 2 – A hatodik környezetvédelmi cselekvési program például az Európai Unió éghajlatváltozás kezelésére irányuló „elsődleges intézkedéseként” jelöli meg a következőt: „törekedni kell közösségi keret létrehozására a CO₂-kibocsátás hatékony kereskedelme kidolgozásának céljából úgy, hogy az lehetőleg kiterjeszthető legyen más, üvegházhatást okozó gázokra is” (a hatodik közösségi környezetvédelmi cselekvési program megállapításáról szóló, 2002. július 22-i 1600/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozat [HL L 242., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 7. kötet, 152. o.] 5. cikke (2) bekezdése i. pontjának b) alpontja); lásd ezenkívül a „Nyerjük meg a csatát a globális éghajlatváltozás ellen” című, 2005. február 9-i bizottsági közleményt (COM[2005] 35 végleges), amelynek 7.4. pontja kifejti, hogy a „[p]iacalapú és rugalmas eszközök folyamatos használat[ának]” – a kibocsátáskereskedelmet is beleértve – „[a]z [Európai Unió] jövőre vonatkozó éghajlatváltozási stratégiájának [egyik elemét]” kell képeznie.
- 3 – A 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából történő módosításáról szóló, 2008. november 19-i 2008/101/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2009. L 8., 3. o.).

3. Ez ellen az Amerikai Egyesült Államokban (a továbbiakban: USA), illetve Kanadában letelepedett több légitársaság és légi fuvarozói egyesület is tiltakozik. A High Court of Justice of England and Wales (legfelsőbb bíróság [Anglia és Wales]) előtt az Egyesült Királyság 2008/101 irányelvhez kapcsolódó átültető intézkedéseit kifogásolják. E tekintetben kifejtik, hogy az Európai Unió a kibocsátáskereskedelmi rendszernek a nemzetközi légi közlekedésre – különösen a transzatlanti légi közlekedésre – történő kiterjesztése révén számos nemzetközi szokásjogi elvet, valamint különböző nemzetközi megállapodásokat is megsért.

4. A Bíróságot a jelen ügyben arra kérték, hogy előzetes döntéshozatal útján foglaljon állást a 2008/101 irányelv érvényességével kapcsolatban. Ítélete valószínűleg alapvető jelentőséggel bír majd nemcsak az európai éghajlatvédelmi politikai jövőbeli alakulása, hanem általánosságban az uniós jog és a nemzetközi jog közötti viszony szempontjából is. Különösen annak vizsgálatára kell majd sort keríteni, hogy a magánszemélyek közvetlenül hivatkozhatnak-e – és ha igen, mennyiben – a nemzeti bíróságok előtt bizonyos nemzetközi megállapodásokra és nemzetközi szokásjogi elvekre az Európai Unió valamely jogi aktusának megdöntése érdekében.

II – Jogi háttér

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

A – A nemzetközi jog

5. Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem egyrészt bizonyos nemzetközi szokásjogi elvekre, másrészt pedig különböző nemzetközi megállapodásokra, különösen a Chicagói Egyezményre, a Kiotói Jegyzőkönyvre, valamint az Európai Unió és az Amerikai Egyesült Államok között létrejött – úgynevezett – Nyitott Égbolt Megállapodásra hivatkozik.

7. A Chicagói Egyezmény „Repülés a Szerződő Államok területe fölött” címet viselő II. fejezetében foglalt – „Repülési szabályok alkalmazása” című – 11. cikk a következőket írja elő:

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

1. A Chicagói Egyezmény

6. Noha az Európai Unió nem részes fele a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló, Chicagóban 1944. december 7-én aláírásra megnyitott Egyezménynek⁴ (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény), az Unió mind a 27 tagállama részes fele annak. A Chicagói Egyezmény „Általános elvek és az Egyezmény alkalmazása” címet viselő I. fejezetében foglalt 1. cikk a szuverenitásra vonatkozó rendelkezést tartalmaz:

8. A Chicagói Egyezmény 12. cikke a „Repülési szabályok” tekintetében emellett a következőket írja elő:

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

⁴ – *Recueil des Traités des Nations Unies* (Az Egyesült Nemzetek Szerződéseinek Tára, a továbbiakban: *RTNU*) 15. kötet, 295. o.

az Egyezmény értelmében kiadott rendelkezések az irányadók. A Szerződő Államok a rendelkezéseket megszegő személyek üldözéséről gondoskodni kötelesek.”

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

9. A Chicagói Egyezmény 15. cikke a „Repülőtéri és egyéb díjak[kal]” foglalkozik:

Ezeket a díjtételeket közzé kell tenni és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet tudomására kell hozni. [...] A Szerződő Államok nem állapíthatnak meg illetéket, díjat vagy egyéb térítést kizárólag olyan jogcímen, hogy valamely Szerződő Állam légi járműve, illetőleg az azon levő személyek vagy javak területét átrepülnek, oda berepülnek vagy onnan távoznak.”

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

10. A Chicagói Egyezmény „Intézkedések a repülés megkönnyítésére” címet viselő IV. fejezetében foglalt 24. cikk a „Vámilletékek[kel]” foglalkozik, és többek között így rendelkezik:

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

- „a) A Szerződő Államok területe felé, területéről vagy területén repülő légi járművet ideiglenesen vámmentesen kell bebocsátani, az illető Állam vámrendelkezéseitől függően. A Szerződő Államok légi járművének fedélzetén levő üzemanyag [...] a másik Szerződő Állam területére érkezésekor mentes a vámilleték, a szemledíj vagy a hasonló állami, illetőleg helyi adó és illeték alól, feltéve hogy az illető Állam területének elhagyásakor továbbra is a fedélzetén marad. [...]”

- a) a nem menetrendszerű légi járatot lebonyolító légi járműnél, az ugyanazon osztályhoz tartozó és ugyanolyan repülést végző hazai légi jármű által fizetett díj;

[...]”

11. A Chicagói Egyezmény létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (a továbbiakban: ICAO), amely 1947. óta az ENSZ szakosított szervezeteként⁵ működik. Annak az Európai Unió mind a 27 tagállama részes fele, míg az Unió maga az ICAO-ban csak megfigyelői jogállással rendelkezik. Jogilag kötelező erejű normák létrehozása mellett az ICAO nem kötelező erejű stratégiai nyilatkozatokat is elfogadhat.

2. A Kiotói Jegyzőkönyv

12. Az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezményének Kiotói Jegyzőkönyvét (a továbbiakban: Kiotói Jegyzőkönyv)⁶ 1997. december 11-én fogadták el, és 2005. február 16-án lépett hatályba. Azt mind az akkori Európai Közösség⁷, mind pedig az Európai Unió mind a 27 tagállama ratifikálta.

13. A Kiotói Jegyzőkönyvben a „fejllett országok” közé sorolt szerződő

felek⁸ kötelezettséget vállaltak az általuk kibocsátott, emberi eredetű üvegházhatású gázok kibocsátásának korlátozására vagy csökkentésére. Az Európai Uniót és tagállamait ebből fakadóan a 2008. és 2012. közötti időszak tekintetében az általuk kibocsátott üvegházhatású gázok kibocsátásának 8%-kal az 1990. évi szint alá történő csökkentésére vonatkozó globális kötelezettség terheli⁹.

14. A Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikke (1) bekezdése a) pontjának vii. alpontja szerint a Kiotói Jegyzőkönyv részes felei által kibocsátáskorlátozási és -csökkentési kötelezettségeik teljesítése során teendő lehetséges intézkedések körébe tartoznak „a közlekedési ágazatban a Montreali Jegyzőkönyv által nem szabályozott üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának korlátozását és/vagy csökkentését célzó intézkedések” is.

15. A Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdése emellett a következő rendelkezéseket tartalmazza:

„Az I. mellékletben szereplő felek arra törekednek, hogy korlátozzák vagy csökkentseék a Montreali Jegyzőkönyvben nem szabályozott, repülésből és a hajók tartályterében tárolt

5 – Lásd ezzel összefüggésben az 1947. október 1-jén New Yorkban aláírt jegyzőkönyvet (*RTNU* 8. kötet, 315. o.).

6 – HL 2002. L 130., 4. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 42. kötet, 27. o. (*RTNU* 2303. kötet, 148. o.).

7 – Az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezménye Kiotói Jegyzőkönyvének az Európai Közösség nevében történő jóváhagyásáról, valamint az abból származó kötelezettségek közös teljesítéséről szóló, 2002. április 25-i tanácsi határozat (HL L 130., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 42. kötet, 24. o.).

8 – A fejllett országoknak minősülő és a piacgazdaságra való áttérés folyamatában lévő felek felsorolását az Egyesült Nemzetek – 1992. szeptember 9-én New Yorkban elfogadott – éghajlatváltozási keretegyezményének (HL 1994. L 33., 13. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 19. kötet, 169. o.; *RTNU* 1771. kötet, 107. o.) I. melléklete tartalmazza; e felek közé tartozik különösen a korábbi Európai Közösség, valamint annak valamennyi tagállama.

9 – A Kiotói Jegyzőkönyv I. B. és II. mellékletével összefüggésben értelmezett 3. cikkének (1) bekezdése.

üzemanyagból származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, együttműködve a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezettel és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezettel.”

módosított változatát pedig 2010. június 24-től alkalmazzák ideiglenesen¹³.

17. A Nyitott Égbolt Megállapodás 2. cikke a következőképpen rögzíti az „igazságos és egyenlő lehetőség” elvét:

3. Az EU és az USA között létrejött Nyitott Égbolt Megállapodás

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

16. Az egyrészről az Európai Közösség és tagállamai, és másrészről az Amerikai Egyesült Államok közötti légi közlekedési megállapodást¹⁰ (a továbbiakban: Nyitott Égbolt Megállapodás) 2007 áprilisában írták alá, és azt a 2010. június 24-i jegyzőkönyv (a továbbiakban: 2010. évi módosító jegyzőkönyv) több ponton módosította¹¹. A Nyitott Égbolt Megállapodás eredeti változatát 2008. március 30-tól alkalmazták ideiglenesen¹², a 2010. évi módosító jegyzőkönyvvel

18. A Nyitott Égbolt Megállapodás „Forgalmi jogok nyújtása” című 3. cikke, pontosabban e cikk (4) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A felek lehetővé teszik az egyes légitársaságok számára, hogy az általuk kínált nemzetközi légi közlekedésben a járatsűrűséget és a kapacitást a piacon érvényesülő kereskedelmi megfontolások alapján állapítsák meg. E joggal összhangban, egyik fél sem korlátozhatja egyoldalúan a forgalom nagyságát, a

10 – HL 2007. L 134., 4. o.

11 – A 2007. április 25-én és 30-án aláírt, az Amerikai Egyesült Államok és az Európai Közösség és tagállamai közötti légi közlekedési megállapodás módosításáról szóló, 2010. június 24-én Luxemburgban aláírt jegyzőkönyv (HL 2010. L 223., 3. o.).

12 – A Nyitott Égbolt Megállapodásnak az egyrészről az Európai Közösség és tagállamai, másrészről az Amerikai Egyesült Államok közötti légi közlekedési megállapodás aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról szóló, a Tanács és az Európai Unió tagállamai kormányainak a Tanács keretében ülésező képviselői által elfogadott, 2007. április 25-i 2007/339/EK határozat (HL L 134., 1. o.) 1. cikkének (3) bekezdésével összefüggésben értelmezett 25. cikkének 1. pontja.

13 – A 2010. évi módosító jegyzőkönyvnek az egyrészről az Amerikai Egyesült Államok, másrészről az Európai Közösség és tagállamai közötti légi közlekedési megállapodás módosításáról szóló jegyzőkönyv aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról szóló, a Tanács és az Európai Unió tagállamai kormányainak a Tanács keretében ülésező képviselői által elfogadott 2010. június 24-i 2010/465/EU határozat (HL L 223., 1. o.) 1. cikkének (3) bekezdésével összefüggésben értelmezett 9. cikkének (1) bekezdése.

szolgáltatás sűrűségét vagy rendszerességét, vagy a másik fél légitársaságai által üzemeltetett légi járművek típusát vagy típusait, és nem írhatja elő a másik fél légitársaságai számára, hogy azok a menetrendet, a charterrepülések programját vagy az üzemeltetési tervet benyújtsák, kivéve ha ez vámügyi, műszaki, üzemeltetési vagy (a 15. cikkel összhangban lévő) környezetvédelmi okokból, az Egyezmény 15. cikkével összhangban álló egységes feltételek alapján szükséges.”

19. A Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikke a „Jogsabályok alkalmazás[ával]” kapcsolatban a következő rendelkezést tartalmazza:

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

(2) Az egyik fél területére történő belépéskor, ott-tartózkodáskor, valamint kilépéskor a másik fél légitársaságai által szállított utasoknak, személyzetnek vagy árunak meg kell felelniük – illetve azok nevében meg kell felelni – a légi járműben szállított utasoknak, személyzetnek vagy árunak az adott fél területére történő belépésére, valamint onnan történő kilépésére vonatkozó, az adott fél területén alkalmazandó törvényeknek és rendelkezéseknek (ideértve a belépéssel, vámkezeléssel, bevándorlással, útlevéllel, vámeljárással, karanténnal vagy – postai küldemények

esetén – a postai szolgáltatásokkal kapcsolatos rendelkezéseket).”

20. A Nyitott Égbolt Megállapodás „Vámok és egyéb terhek” című 11. cikke a következőket írja elő:

„(1) Az egyik fél területére történő megérkezéskor a másik fél légitársaságai által a nemzetközi légi közlekedésben üzemeltetett légi járművek [...] – viszonyossági alapon – mentesek a) az Európai Közösség nemzeti hatóságai által kivetett és b) nem a nyújtott szolgáltatások költségén alapuló valamennyi importkorlátozás, vagyon- és tőkeadó, vám, jövedéki adó, valamint a hasonló díjak és egyéb terhek alól, feltéve hogy e berendezések és készletek a légi jármű fedélzetén maradnak.

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

[...]

c) a valamely fél területére a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légitársaságának légi járművén való felhasználás céljából bevitt vagy ott beszerzett kenőanyagok és műszaki fogyóeszközök, még abban az esetben is, ha ezeket

a készleteket a repülésnek azon fél területére eső szakaszán használják fel, ahol azokat a fedélzetre felvitték;

[...]"

21. A Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikkében foglalt, „Környezetvédelem” című – a 2010. évi módosító jegyzőkönyvvel módosított – rendelkezés többek között így rendelkezik¹⁴:

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

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

(3) Környezetvédelmi intézkedések meghatározásakor az egyezmény mellékleteiben szereplő, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által elfogadott légi közlekedési környezetvédelmi előírásokat kell követni, kivéve, ha ezekről való eltérések bevezetésére került sor. A felek e megállapodás 2. cikkével és 3. cikkének (4) bekezdésével összhangban alkalmazzák az e megállapodás hatálya alá tartozó légi szolgáltatásokat befolyásoló környezetvédelmi intézkedéseket.

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

[...]

14 – A Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikke (3) bekezdésének a kérdést előterjesztő bíróság által a kérdéseiben kifejezetten hivatkozott szövege a Nyitott Égbolt Megállapodás eredeti változatához képest nem változott. A 15. cikk (3) bekezdése első mondatának német nyelvi változatában tetten érhető csekély eltérés (az említett rendelkezésben jelenleg az „Umweltschutzstandards” kifejezés, nem pedig a korábbi „Umweltschutznormen” kifejezés szerepel) a többi nyelvi változatban nem tükröződik vissza; az angol változatban továbbra is az „aviation environmental standards”, a francia változatban pedig a „normes sur la protection de l’environnement” kifejezés szerepel.

(7) Amennyiben a felek kérik, a vegyes bizottság szakértők segítségével ajánlásokat dolgoz ki, melyek a felek által végrehajtott, a légi közlekedésből származó károsanyag-kibocsátásra

vonatkozó intézkedések közötti átfedések, illetve összhang kérdésével foglalkoznak annak érdekében, hogy elkerüljék a párhuzamos intézkedéseket és költségeket, valamint a lehető legnagyobb mértékben csökkentsék a légitársaságokra nehezedő adminisztratív terheket. Az ilyen ajánlások végrehajtására az egyes felek által adott esetben előírt belső jóváhagyási vagy ratifikálási eljárás vonatkozik.

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

B – Az uniós jog

22. Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységeinek Európai Unión belüli kereskedelmi rendszere (a továbbiakban: a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszere) az üvegházhatású gázok kibocsátásának piaci alapú eszközökkel történő korlátozását és csökkentését szolgálja. E – néha az angol „cap and trade” kifejezéssel is

jelölt – rendszert a 2003/87/EK irányelv vezette be¹⁵, és annak hatálya az Európai Gazdasági Térség (a továbbiakban: EGT) egészére kiterjed¹⁶.

23. A 2003/87 irányelv annak (5) preambulumbekzdése szerint nem utolsó sorban a Kiotói Jegyzőkönyvből eredő uniós kötelezettségek átültetését szolgálja:

„A Közösség és tagállamai megegyeztek abban, hogy a Kiotói Jegyzőkönyvben meghatározott, az emberi eredetű kibocsátások csökkentésére vonatkozó kötelezettségeiket közösen teljesítik, a 2002/358/EK határozatban foglaltaknak megfelelően. Ezen irányelv célja, hogy az üvegházhatású gázok kibocsátási egységeinek kereskedelmét hatékonyan bonyolító európai piac létrehozásával hozzájáruljon az Európai Közösség és tagállamai által vállalt kötelezettségek hatékonyabb teljesítéséhez, a gazdasági fejlődés és a munkalehetőségek lehető legkisebb csökkentése mellett.”

24. A kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszere eredetileg nem terjedt ki az üvegházhatású gázok légi közlekedésből származó kibocsátásaira. 2008-ban azonban az uniós jogalkotó a rendszernek a légi

15 – Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2003. október 13-i 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 275., 32. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 7. kötet, 631. o.).

16 – A 2003/87 irányelvet az EGT egészére az EGT-megállapodás XX. mellékletének (Környezet) módosításáról szóló, 2007. október 26-i 146/2007 EGT vegyes bizottsági határozat (HL 2008. L 100., 92. o.), a légi közlekedés tekintetében pedig az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás XX. mellékletének (Környezet) módosításáról szóló, 2011. április 1-jei 6/2011 EGT vegyes bizottsági határozat (HL L 93., 35. o.) terjesztette ki.

közlekedésre történő kiterjesztése mellett határozott, mégpedig 2012. január 1-jei hatállyal. Első alkalommal 2012-re ezért valamennyi légitársaságnak – a harmadik országok légitársaságait is beleértve – kibocsátási egységeket kell vásárolnia és beváltania az európai repülőterekről induló és oda érkező légi járataik számára. A 2008/101 irányelv e célból módosította és egészítette ki a 2003/87 irányelvet¹⁷.

25. A módosított irányelv egy új II. fejezetet is tartalmaz, amely a „Légi közlekedés” címet viseli, és a 3a–3g. cikkből áll. E fejezet hatályát a 3a. cikk a következőképpen határozza meg:

„E fejezet rendelkezései az I. mellékletben szereplő légi közlekedési tevékenységek kapcsán kiosztott és kiutalt egységekre vonatkoznak.”

A módosított irányelv I. mellékletében foglalt fogalom meghatározás értelmében a légi közlekedési tevékenységek az irányelv alkalmazásában „[a] Szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőtérrel induló vagy oda érkező légi járatok”¹⁸.

A módosított irányelv IV. mellékletének B. része rögzíti továbbá, hogy a légi közlekedési tevékenységekből származó kibocsátások számítását az „[ü]zemanyag-fogyasztás x kibocsátási tényező” képlet alkalmazásával kell végezni. Az említett mellékletből kiderül ezenkívül, hogy a légijármű-üzemeltetők által végzett légi közlekedési tevékenységek mennyiségét a „tonnakilométer = távolság x hasznos teher” képlet alapján kell megállapítani, ahol a távolság az indulási repülőtér, illetve az érkezési repülőtér között, a földrajzi főkörön mért, további 95 km rögzített tényezővel növelt távolság.

26. A módosított irányelv 3c. cikke „A légi közlekedési kibocsátási egységek teljes mennyiség[ével]” kapcsolatban a következőképpen rendelkezik:

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

(2) A [...] 2013. január 1-jén kezdődő időszakra és [...] esetleges módosítások hiányában minden ezt követő időszakra a légijármű-üzemeltetők számára kiosztandó légi közlekedési kibocsátási egységek teljes mennyisége a korábbi légi közlekedésből származó összes kibocsátás 95%-a és az adott

17 – A 2008/101 irányelvvel módosított 2003/87 irányelv a továbbiakban: módosított irányelv.

18 – A módosított irányelv I. melléklete értelmében a légi közlekedés néhány vonatkozására, például a katonai légi járművek által végzett katonai célú repülésekre, nem terjed ki a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszere.

időszakban eltelt évek száma szorzatának felel meg.

az egységek átruházása, visszaadása és törlése tekintetében a következőket írja elő:

[...]”¹⁹

27. A módosított irányelv „A légi közlekedési kibocsátási egységek árverés keretében történő kiosztásának módszere” című 3d. cikke a következő rendelkezést tartalmazza:

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

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

[...]

(4) A légi közlekedés kibocsátási egységeinek elárverezéséből származó bevételek felhasználásáról a tagállamok határoznak. A bevételeket az Unióban és harmadik országokban bekövetkező éghajlatváltozás kezelésére [...] kell fordítani. [...]

[...]”

28. A módosított irányelv „A légi közlekedésre és a helyhez kötött létesítményekre alkalmazandó rendelkezések” címet viselő IV. fejezetében foglalt 12. cikk (2a) bekezdése

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

29. A módosított irányelv 16. cikke értelmében a tagállamok kötelesek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységeinek kereskedelmi rendszerét hatékonyan végrehajtani, és a jogsértésekért hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókat megállapítani. E szankciók akár a működési tilalmat is magukban foglalhatják, amelyről a tagállam kérelmére adott esetben a Bizottság határoz. A kibocsátási jogok rendszeréből eredő kötelezettséget megsértő légi jármű-üzemeltetők névsorát közzé kell tenni.

30. A módosított irányelv „Harmadik országok által a repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentése érdekében tett intézkedések” című 25a. cikke a következőképpen rendelkezik:

19 – A módosított irányelv 3. cikkének s) pontja értelmében a légi közlekedésből származó korábbi kibocsátások a 2004–2006-os naptári években a légi járművek éves kibocsátásainak átlaga alapján számítandók ki. Azokat legutóbb a 2011. március 7-i 2011/149/EU bizottsági határozat (HL L 61.. o.) állapította meg.

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

Szükség esetén a Bizottság módosításokat fogadhat el az érintett harmadik országból érkező járatoknak az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységekből való kizárására vagy az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységek egyéb [...] módosítására [...].

[...]

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

31. Utalni kell emellett a 2008/101 irányelv preambuluma is, amelynek (8), (9), (10), (11) és (17) bekezdése az alábbiakat rögzíti:

„(8) A [...] Kiotói Jegyzőkönyv előírja, hogy a fejlett országok tűzzék ki célul a Montreali Jegyzőkönyv hatálya alá nem

tartozó, légi közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának korlátozását vagy csökkentését, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) keretében.

- (9) Noha a Közösség nem szerződő fele [a Chicagói Egyezménynek], valamennyi tagállam szerződő fele az említett egyezménynek, és tagja az ICAO-nak. A tagállamok továbbra is támogatják a más ICAO-államokkal a légi közlekedés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásainak kezelését célzó intézkedések, többek között piaci alapú eszközök kidolgozására irányuló munkát. Az ICAO légi közlekedési környezetvédelmi bizottságának 2004. évi hatodik ülésén megállapították, hogy az ICAO égisze alatti új jogi eszközre alapuló, kifejezetten a légi közlekedésre vonatkozó kibocsátáskereskedelmi rendszer nem tűnt kellőképpen vonzónak ahhoz, hogy azt a továbbiakban folytassák. Ebből következően az ICAO 2004 szeptemberében tartott 35. közgyűlésének az A35-5. határozata nem javasolt új jogi eszközt, ehelyett támogatta a nyílt kibocsátáskereskedelmet, továbbá annak lehetőségét, hogy az államok a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra is terjesszék ki kibocsátáskereskedelmi rendszereiket. Az ICAO 2007 szeptemberében tartott 36. közgyűlésének A36-22. határozata

L. függeléke nyomtatékosan arra szólítja fel a szerződő államokat, hogy más szerződő államok légijármű-üzemeltetői vonatkozásában – kivéve, ha ez az adott államok közötti kölcsönös megállapodás alapján történik – ne alkalmazzanak kibocsátáskereskedelmi rendszert. Emlékeztetve arra, hogy a Chicagói Egyezmény egyértelműen elismeri, hogy mindegyik szerződő félnek joga van saját jogszabályait megkülönböztetéstől mentesen valamennyi állam légi járművére alkalmazni, az Európai Közösség tagállamai és tizenöt másik európai állam fenntartással élt ezen állásfoglalással szemben, és a Chicagói Egyezmény értelmében fenntartotta a jogot arra, hogy piaci alapú intézkedéseket hozzon, és megkülönböztetéstől mentesen alkalmazza őket valamennyi állam valamennyi olyan légi jármű üzemeltetőjére, amely a területükre irányulón, a területükről kiindulva vagy azon belül nyújt szolgáltatásokat.

a Tanács ismételt felhívta a Bizottságot, hogy javasoljon intézkedéseket a nemzetközi légi közlekedés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásainak csökkentése érdekében.

- (11) A kibocsátások szükséges jelentős csökkentése érdekében a Közösség gazdaságának minden ágazatában tagállami és közösségi szintű politikákat és intézkedéseket kell végrehajtani. Amennyiben a légi közlekedési ágazat által az éghajlatváltozásra gyakorolt hatás a jelenlegi ütemben tovább növekszik, ez jelentősen aláássa a más ágazatok által az éghajlatváltozás elleni küzdelem érdekében végrehajtott csökkentések hatását.

[...]

- (10) Az 1600/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozattal [...] létrehozott, hatodik közösségi környezetvédelmi cselekvési program előírta, hogy a Közösség határozza meg és hajtsa végre konkrét intézkedéseket a légi közlekedésből származó üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére, ha ilyen intézkedésben az ICAO-n belül 2002-ig nem állapodtak meg. 2002. októberi, 2003. decemberi és 2004. októberi következtetéseiben
- (17) A Közösségnek és tagállamainak továbbra is törekedniük kell az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentését célzó globális intézkedésekre vonatkozó megállapodás elérésére. A közösségi rendszer modellként szolgálhat a kibocsátáskereskedelmi rendszer világméretű használatához. A Közösségnek és tagállamainak ezen irányelv végrehajtása során is kapcsolatban kell állniuk a harmadik felekkel, és a harmadik országokat hasonló

intézkedések megtételére kell ösztönöznünk. Amennyiben egy harmadik ország olyan intézkedéseket hoz a Közösségbe tartó légi járatok éghajlatra gyakorolt hatásainak csökkentése érdekében, amely legalább ezen irányelv környezeti hatásával egyenértékű, akkor a Bizottság – az adott országgal folytatott konzultációt követően – mérlegeli a közösségi rendszer és a harmadik országbeli intézkedések optimális összeegyeztetésének lehetőségeit. A harmadik országokban fejlesztés alatt álló kibocsátáskereskedelmi rendszerek a repülésre vonatkozóan kezdenek optimális interakciót biztosítani a közösségi rendszerrel. A szabályozás megkettőződésének elkerülése érdekében az egymásnak megfelelő intézkedéseket figyelembe vevő közös rendszer kialakításának érdekében a közösségi rendszer más kereskedelmi rendszerekkel történő összekapcsolásáról szóló kétoldalú megállapodások előrelépést jelenthetnek egy globális megállapodás létrejötte felé. Ahol ilyen kétoldalú megállapodás létrejön, ott a Bizottság módosíthatja a repülési tevékenységek közösségi rendszerben található típusait, ideértve a repülőgépjárművek számára engedélyezett kibocsátási egységek összmennyiségének értelemszerű kiigazítását.”

C – A nemzeti jog

32. Az Egyesült Királyság jogából a 2008/101 irányelvhez kapcsolódó nemzeti átültető intézkedések egy részét tartalmazó Aviation

Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme Regulations 2009²⁰ (a továbbiakban: 2009. évi rendelet) releváns²¹.

III – Az alapeljárás

33. A High Court of Justice of England and Wales (Queen's Bench Division, Administrative Court) – a kérdést előterjesztő bíróság – jelenleg a 2009. évi rendelettel szemben benyújtott kereset tárgyában folytat eljárást.

34. Az említett keresetet 2009. december 16-án az USA-ban letelepedett négy felperes indította. A felperesek körét a The Air Transport Association of America (a továbbiakban: ATAA), az American Airlines (a továbbiakban: AA), a Continental Airlines (a továbbiakban: Continental) és a United Air Lines (a továbbiakban: UAL) alkotja. Az ATAA az USA-beli légi közlekedési társaságok nonprofit kereskedelmi és szolgáltató egyesülete. Az AA, a Continental és az UAL az egész világra kiterjedően járatokat – beleértve európai uniós célállomásokra irányuló járatokat is – üzemeltető három, az USA-ban letelepedett légitársaság. Az e légitársaságokhoz – a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi

²⁰ – SI 2009/2301.

²¹ – További nemzeti átültető intézkedéseket tartalmaz az Aviation Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme Regulations 2010 (a továbbiakban: 2010. évi rendelet, SI 2010/1996.). Az Egyesült Királyság Kormányának tájékoztatása szerint a 2010. évi rendelet részben felváltotta és kiegészítette a 2009. évi rendeletet, és így a továbbiakban a 2010. évi rendelet tekinthető az alapügy új tárgyának.

rendszere értelmében vett – igazgatásért felelős tagállam az Egyesült Királyság²².

WWF-UK), a The European Federation for Transport and Environment (a továbbiakban: EFTE), a The Environmental Defense Fund (a továbbiakban: EDF) és az Earthjustice.

35. Az alperes az Egyesült Királyság energia- és éghajlatügyi minisztere²³ mint a 2008/101 irányelv átültetéséért elsődlegesen felelős nemzeti szerv.

37. A hozzájuk csatlakozott beavatkozók által támogatott felperesek lényegében azt kifogásolják, hogy a 2008/101 irányelv, amelynek átültetését a 2009. évi rendelet szolgálja, nem egyeztethető össze a nemzetközi joggal, és ezért érvénytelen. Az alperes és az őt támogató beavatkozók ezzel homlokegyenest ellenkező álláspontot képviselnek.

36. A felek mindegyikét beavatkozók támogatják. A felperesekhez az alapeljárásban két további egyesület csatlakozott beavatkozóként²⁴: egyrészt a The International Air Transport Association (a továbbiakban: IATA), a légitársaságok nemzetközi szövetsége, másrészt pedig a The National Airlines Council of Canada (a továbbiakban: NACC), a légitársaságok kanadai egyesülete. Az alpereshez összesen öt környezetvédelmi egyesület csatlakozott beavatkozóként²⁵, mégpedig a The Aviation Environment Federation (a továbbiakban: AEF), a World Wide Fund For Nature brit szekciója (a továbbiakban:

IV – Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem és a Bíróság előtti eljárás

38. A Bírósághoz 2010. július 22-én érkezett, 2010. július 8-i végzésével a High Court of Justice of England and Wales (Queen's Bench Division, Administrative Court) a következő kérdéseket terjesztette előzetes döntéshozatalra a Bíróság elé.

22 – Az igazgatásért felelős tagállammal kapcsolatban lásd a módosított irányelv 3. cikkének q) pontját és 18a. cikkét, valamint – legutóbb – a 2006. január 1-jén vagy azt követően a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv I. mellékletének jegyzéke értelmében légi közlekedési tevékenységet végző légi jármű-üzemeltetők listájáról és az egyes légi jármű-üzemeltetőkhez igazgatási célból rendelt tagállamok megállapításáról szóló 748/2009/EK rendelet módosításáról szóló, 2011. február 2-i 115/2011/EU bizottsági rendeletet (HL L 39., 1. o.).

23 – The Secretary of State for Energy and Climate Change.

24 – E beavatkozók „egyetlen beavatkozóként” („single intervener”) lépnek fel.

25 – E beavatkozók szintén „egyetlen beavatkozóként” („single intervener”) vesznek részt az eljárásban.

1. Lehet-e hivatkozni a jelen ügyben az alábbi nemzetközi jogi szabályok valamelyikére vagy mindegyikére a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából a 2008/101/

EK irányelvvel módosított 2003/87/EK irányelv [...] érvényességének vitatására:

a) a nemzetközi szokásjog azon elve, mely szerint minden állam teljes és kizárólagos szuverenitással rendelkezik saját légtere felett;

b) a nemzetközi szokásjog azon elve, mely szerint egyetlen állam sem támaszthat jogszerűen igényt arra, hogy a nyílt tenger valamely részét szuverenitása alá vonja;

c) a nemzetközi szokásjog azon elve, mely szerint a nyílt tenger felett szabadon lehet repülni;

d) a nemzetközi szokásjog azon elve (melynek fennállását az alperes nem fogadja el), mely szerint a nyílt tenger felett áthaladó légi jármű – nemzetközi egyezmény kifejezetten eltérő rendelkezése hiányában – annak az országnak a kizárólagos joghatósága alá tartozik, amelyben lajstromozták;

e) a Chicagói Egyezmény (különösen 1., 11., 12., 15. és 24. cikke);

f) a Nyitott Égbolt Megállapodás (különösen 7. cikke, 11. cikke (2) bekezdésének c) pontja és 15. cikkének (3) bekezdése);

g) a Kiotói Jegyzőkönyv (különösen 2. cikkének (2) bekezdése)?

Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén:

2. Érvénytelen-e a módosított irányelv akkor és annyiban, ha és amennyiben a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszerét a járatok azon szakaszaira is alkalmazza (általánosságban vagy harmadik országokban lajstromozott légi jármű tekintetében), amelyek az EU tagállamainak légterén kívül esnek, mivel ez ellentétes egy vagy több fent ismertetett nemzetközi szokásjogi elvvel?

3. Érvénytelen-e a módosított irányelv akkor és annyiban, ha és amennyiben a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszerét a járatok azon szakaszaira is alkalmazza (általánosságban vagy harmadik országokban lajstromozott légi jármű tekintetében), amelyek az EU tagállamainak légterén kívül esnek:

a) mivel ez ellentétes a Chicagói Egyezmény 1., 11. és/vagy 12. cikkével;

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

Királyság Kormánya, Izland és Norvégia kormánya, valamint az Európai Parlament, az Európai Unió Tanácsa és az Európai Bizottság vettek részt.

4. Érvénytelen-e a módosított irányelv anynyiban, amennyiben a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszerét a légi közlekedésre alkalmazza:

- a) mivel ez ellentétes a Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdésével és a Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikkének (3) bekezdésével;

- b) mivel ez ellenétes a Chicagói Egyezmény – önmagában vett vagy a Nyitott Égbolt Megállapodás 3. cikkének (4) bekezdésével és 15. cikkének (3) bekezdésével összefüggésben értelmezett – 15. cikkével;

- c) mivel ez ellentétes a Chicagói Egyezmény – önmagában vett vagy a Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikke (2) bekezdésének c) pontjával összefüggésben értelmezett – 24. cikkével?

40. 2011. július 5-én a Bíróság tárgyalást tartott, amelyen Belgium, Németország, Olaszország, Hollandia, Ausztria és Izland kormányai kivételével az írásbeli eljárás valamennyi résztvevője, valamint a dán kormány is képviseltette magát.

V – Elemzés

41. Az alapügy felperesei és az őket támogató egyesületek úgy vélik, hogy a kibocsátási egységek Európai Unión belüli kereskedelmi rendszerének a nemzetközi légi közlekedésre történő kiterjesztése számos nemzetközi szokásjogi elvvel, valamint különböző nemzetközi megállapodásokkal is összeegyeztethetetlen. A kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerét a légi közlekedésre is kiterjesztő 2008/101 irányelv ezért érvénytelen.

39. A Bíróság előtti írásbeli eljárásban az alapügy felperesei, az alapügy felpereseit és alperesét támogató beavatkozók, Belgium, Németország, Spanyolország, Franciaország, Olaszország, Hollandia, Ausztria, Lengyelország és Svédország kormányai, az Egyesült

42. Az eljárás említett résztvevői lényegében három érvcsoportra hivatkoznak a 2008/101 irányelvvel szemben: egyrészt kifejtik, hogy az Európai Unió túllépi a nemzetközi jog szerinti joghatóságát, ha a kibocsátási egységek

által alkalmazott kereskedelmi rendszerét nem a kizárólag Európán belüli járatokra korlátozza, hanem azt a nemzetközi járatok nyílt tenger vagy harmadik államok területe feletti szakaszaira is kiterjeszti²⁶. Másrészt úgy vélik, hogy a kibocsátási egységek nemzetközi légi közlekedésre vonatkozó kereskedelmi rendszerét az ICAO keretében kell kidolgozni és elfogadni; az nem vezethető be egyoldalúan²⁷. Harmadrészt pedig azon az állásponton vannak, hogy a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszere nemzetközi megállapodások által tiltott adónak vagy díjnak tekinthető²⁸.

43. Nem vitatott, hogy az Európai Uniót kötelezi a nemzetközi jog. Az Unió egyrészt jogi személy (EUSZ 47. cikk), tehát nemzetközi jogi jogok és kötelezettségek alanya lehet. Az Unió másrészt kifejezetten azon cél mellett kötelezi el magát, hogy hozzájáruljon a nemzetközi jog szigorú betartásához és fejlesztéséhez (az EUSZ 3. cikk (5) bekezdésének második mondata), valamint hogy a nemzetközi jogi elvek tiszteletben tartásának érvényesülését a világ többi részén is előbbre vigye (az EUSZ 21. cikk (1) bekezdésének első albekezdése).

44. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az Uniónak a hatásköreit ennél fogva a nemzetközi jog tiszteletben tartásával kell

gyakorolnia²⁹. Az előzetes döntéshozatali eljárásban őt megillető hatáskör keretében (az EUSZ 19. cikk (3) bekezdésének b) pontja és az EUSZ 267. cikk első bekezdésének b) pontja) a Bíróság feladata megvizsgálni, hogy vajon az uniós intézmények jogi aktusainak érvényessége csorbulhat-e azon tény folytán, hogy ellentétesek valamely nemzetközi jogi szabállyal³⁰.

45. Ez mindazonáltal nem jelenti azt, hogy a magánszemélyek (vagyis a természetes vagy jogi személyek) a bírósági eljárásokban tetszés szerint hivatkozhatnak a nemzetközi jogi rendelkezésekre vagy elvekre az uniós intézmények jogi aktusainak megdöntése érdekében. Ellenkezőleg, valamennyi konkrétan szóban forgó nemzetközi jogi rendelkezés és valamennyi konkrétan szóban forgó nemzetközi jogi elv tekintetében külön-külön kell vizsgálni, hogy azokra egy természetes vagy jogi személy által kezdeményezett jogvitában lehet-e hivatkozni – és ha igen, mennyiben – az uniós jogi aktusok jogszerűsége vizsgálatának mércéjeként³¹. Ez a kérdéskör, amely az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdés foglalkozik, logikusan megelőzi a 2008/101 irányelv érvényességének tulajdonképpeni vizsgálatát (illetve a 2008/101 irányelvvel módosított 2003/87 irányelv

26 – Ezen érv képezi az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második és harmadik kérdés tárgyát.

27 – Ezen érv képezi az előzetes döntéshozatalra előterjesztett 4. a) kérdés tárgyát.

28 – Ezen érv képezi az előzetes döntéshozatalra előterjesztett 4. b) és c) kérdés tárgyát.

29 – A C-286/90. sz., Poulsen és Diva Navigation ügyben 1992. november 24-én hozott ítélet (EBHT 1992., I-6019. o.) 9. pontja; a C-162/96. sz. Racke-ügyben 1998. június 16-án hozott ítélet (EBHT 1998., I-3655. o.) 45. pontja; a C-308/06. sz., Intertanko és társai ügyben 2008. június 3-án hozott ítélet (EBHT 2008., I-4057. o.) 51. pontja; valamint a C-402/05. P. és C-415/05. P. sz., Kadi és Al Barakaat International Foundation kontra Tanács és Bizottság egyesített ügyekben („Kadi”-ügy) 2008. szeptember 3-án hozott ítélet (EBHT 2008., I-6351. o.) 291. pontja.

30 – A 21/72–24/72. sz., International Fruit Company és társai egyesített ügyekben („International Fruit Company”-ügy) 1972. december 12-én hozott ítélet (EBHT 1972., 1219. o.) 6. pontja és a 29. lábjegyzetben hivatkozott Racke-ügyben hozott ítélet 27. pontja.

31 – A 30. lábjegyzetben hivatkozott „International Fruit Company”-ügyben hozott ítélet 8. pontja; ugyanebben az értelemben a 29. lábjegyzetben hivatkozott Intertanko-ügyben hozott ítélet 43. és 45. pontja.

érvényességének vizsgálatát); következőképpen e kérdéskört kell először megvizsgálni.

említi ugyan a beavatkozók által hivatkozott egyéb nemzetközi megállapodásokat, azokat azonban nem jelölte meg a Bírósághoz intézett érvényességi kérdések tárgyaként.

46. A felvetett jogkérdések elemzése során egyebekben a nemzetközi jog azon elveire és rendelkezéseire fogok szorítkozni, amelyeket a nemzeti bíróság konkrétan kérdéseinek tárgyaként jelölt meg. Nem tűnik célszerűnek számomra, hogy a különösen az alapügy felpereseit támogató beavatkozók által hivatkozott egyéb nemzetközi megállapodásokkal is foglalkozzak³². Jóllehet elméletileg elképzelhető, hogy a Bíróság az előzetes döntéshozatali eljárásban hivatalból olyan lehetséges érvénytelenségi okok kapcsán is állást foglaljon, amelyekkel a kérdést előterjesztő bíróság nem foglalkozott³³. Az érvényesség felülvizsgálatára irányuló előzetes döntéshozatali kérelmek esetében azonban csak takarékosan élhet e lehetőséggel. Ha az iratokból az derül ki, hogy a nemzeti bíróság hallgatólagosan elutasítja, hogy a Bírósághoz valamely rendelkezés kapcsán kérdést intézzen, akkor e rendelkezéssel a Bíróság sem foglalkozhat³⁴. Ez a helyzet a jelen ügyben is: a High Court előzetes döntéshozatalra utaló végzése többször

A – A nemzetközi megállapodásokra és a nemzetközi szokásjogi elvekre a 2008/101 irányelv érvényessége vizsgálatának a mércéjeként történő hivatkozásról (első kérdés)

47. Az első kérdés körében azt az alapvető problémát kell megvizsgálni, hogy a kérdést előterjesztő bíróság által említett nemzetközi megállapodásokra és nemzetközi szokásjogi elvekre lehet-e egyáltalán hivatkozni – és ha igen, mennyiben – a 2008/101 irányelv érvényessége vizsgálatának mércéjeként, mégpedig a természetes vagy jogi személyek – a jelen ügyben társaságok és azok egyesületei – által a nemzeti bíróságok előtt kezdeményezett jogviták tekintetében.

32 – E tekintetben különösen az egyrészről az Európai Közösség és tagállamai, és másrészről a Marokkói királyság között létrejött – 2006. december 12-én Brüsszelben aláírt – euro-mediterrán légi közlekedési megállapodásról (HL 2006. L 386., 57. o.) és a Kanada, valamint az Európai Közösség és tagállamai között létrejött – 2009. december 17-én Brüsszelben aláírt – légi közlekedési megállapodásról (HL 2010. L 207., 32. o.) van szó. A beavatkozók emellett a tagállamok által kötött néhány kétoldalú légi közlekedési megállapodásra is hivatkoznak.

33 – A C-61/98. sz. De Haan-ügyben 1999. szeptember 7-én hozott ítélet (EBHT 1999., I-5003. o.) 47. pontja.

34 – Ebben az értelemben a 247/86. sz. Alsatel-ügyben 1988. október 5-én hozott ítélet (EBHT 1988., 5987. o.) 7. és 8. pontja, valamint a C-408/95. sz., Eurotunnel és társai ügyben 1997. november 11-én hozott ítélet (EBHT 1997., I-6315. o.) 33. pontjával összefüggésben értelmezett 34. pontja.

48. E kérdéskört először a három szóban forgó megállapodás – a Chicagói Egyezmény, a Kiotói Jegyzőkönyv és a Nyitott Égbolt Megállapodás – tekintetében (lásd ezzel kapcsolatban a lenti 1. szakaszt), majd pedig a kérdést előterjesztő bíróság által megjelölt nemzetközi szokásjogi elvek vonatkozásában (lásd ezzel kapcsolatban a lenti 2. szakaszt) fogom megvizsgálni.

1. A nemzetközi megállapodások (1. e)–g) a) A Chicagói Egyezmény (1. e) kérdés) kérdés)

49. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a nemzetközi megállapodásokra két feltétel betartása mellett lehet hivatkozni az uniós intézmények jogi aktusai érvényessége vizsgálatának mércéjeként³⁵:

- Először is az adott megállapodásnak köteleznie kell az Európai Uniót.
- Másodszor az adott megállapodás természetével, illetve rendszerével nem lehet ellentétes az érvényesség efféle vizsgálata, és a megállapodás rendelkezéseinek egyébként a tartalmuk vonatkozásában feltétel nélkülinek és kellően pontosnak kell tűnniük.

50. Emellett a második kritérium körében figyelemmel kell lenni arra, hogy a 2008/101 irányelv érvényességének kérdése a jelen ügyben egy magánszemélyek – több légitársaság és azoknak egy egyesülete – által kezdeményezett jogvitában vetődik fel³⁶.

51. Ami mindenekelőtt a Chicagói Egyezményt illeti, már a fenti 49. pontban említett első kritérium sem teljesül.

52. Az Európai Unió ugyanis nem részes fele a Chicagói Egyezménynek. Ez az egyezmény tehát az Uniót formális szempontból nem kötelezi és nem is jogosítja.

53. Az alapügy felperesei és az őket támogató egyesületek mindazonáltal úgy vélik, hogy az Uniót érdemi szempontból kötelezi a Chicagói Egyezmény. Ezt egyrészt az EUMSZ 351. cikkel indokolják, másrészt pedig a funkcionális folytonosság elméletére hivatkoznak.

54. Azonban mindkét érv hatástalan.

35 – A 29. lábjegyzetben hivatkozott Intertanko-ügyben hozott ítélet 43–45. pontja; lásd továbbá a 30. lábjegyzetben hivatkozott „International Fruit Company”-ügyben hozott ítélet 7. és 8. pontját, a C-377/98. sz., Hollandia kontra Parlament és Tanács ügyben 2001. október 9-én hozott ítélet (EBHT 2001., I-7079. o.) 52. pontját, valamint – kifejezetten a második kritérium vonatkozásában – a C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet (EBHT 2006., I-403. o.) 39. pontját és a C-120/06. P. és C-121/06. P. sz., FIAMM és társai kontra Tanács és Bizottság egyesített ügyekben („FIAMM”-ügy) 2008. szeptember 9-én hozott ítélet (EBHT 2008., I-6513. o.) 110. pontját.

36 – Ugyanebben az értelemben a 30. lábjegyzetben hivatkozott „International Fruit Company”-ügyben hozott ítélet 8. pontja.

i) A Chicagói Egyezmény EUMSZ 351. cikkéből fakadó kötelező erejének hiánya

55. Az EUMSZ 351. cikk első bekezdéséből (korábban EK 307. cikk, illetve az EGK-Szerződés 234. cikke) az következik, hogy a tagállamok harmadik államokkal szembeni

jogait és kötelezettségeit a Szerződések (vagyis az EUSZ és az EUMSZ³⁷) rendelkezései nem érintik, ha és amennyiben az adott tagállam európai uniós tagságát megelőzően kötött nemzetközi megállapodásokból eredő jogokról és kötelezettségekről van szó.

maga nem válik az érintett harmadik államokkal szemben nemzetközi jogi szempontból kötelezetté⁴⁰. Alkalmazandó a szerződések relatív hatályára vonatkozó – a nemzetközi jogban is elismert – elv, miszerint a szerződések harmadik személyek vonatkozásában sem jogokat, sem kötelezettségeket nem keletkeztethetnek (*pacta tertiis nec nocent nec prosunt*)⁴¹.

56. Az uniós jog a tagállamok e harmadik államokkal kötött régi szerződéseinek az EUMSZ 351. cikk első bekezdése útján történő elismerése révén a *pacta sunt servanda* nemzetközi jogi elvének szerez érvényt³⁸. Más szóval, az európai uniós tagság nem kötelezi a tagállamokat a harmadik államokkal korábban megkötött nemzetközi megállapodások megszegésére³⁹.

57. Az uniós intézmények azonban a maguk részéről csak arra kötelesek, hogy ne akadályozzák a tagállamok ilyen régi szerződésekből eredő kötelezettségeinek teljesítését, de a tagállamok régi szerződéseit által az Unió

58. A tagállamok régi szerződéseinek az Unió szempontjából hiányzó kötelező ereje egyébként nyilvánvalóvá válik, ha az EUMSZ 351. cikkben a régi szerződések tekintetében rögzített szabályokat összevetjük az EUMSZ 216. cikk értelmében az Unió által megkötött megállapodásokra alkalmazandó szabályokkal. Míg ugyanis az EUMSZ 216. cikk (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az Unió által megkötött megállapodások kötelezőek az Unió intézményeire és tagállamaira, addig az EUMSZ 351. cikk nem tartalmaz hasonló rendelkezést a tagállamok régi szerződéseire nézve. Az EUMSZ 351. cikk nem kötelezi az uniós intézményeket arra, hogy az uniós jogot a tagállamok régi szerződéseikhez igazítsák. Az EUMSZ 351. cikk második bekezdése alapján viszont a tagállamok kötelesek megtenni a megfelelő lépéseket a régi szerződéseik és az Unió alapszerződéseit (az EUSZ és az EUMSZ) közötti esetleges összeegyeztethetlenség kiküszöbölésére. A tagállamoknak

37 – Lásd az EUSZ 1. cikk harmadik bekezdésének első mondatát és az EUMSZ 1. cikk (2) bekezdésének második mondatát.

38 – A *pacta sunt servanda* elvével kapcsolatban lásd a szerződések jogáról szóló, 1969. május 23-i Bécsi Egyezmény (RTNU 1155. kötet, 331. o.) 26. cikkét és kiegészítésképpen 30. cikke (4) bekezdésének b) pontját.

39 – Ebben az értelemben a 812/79. sz. Burgoa-ügyben 1980. október 14-én hozott ítélet (EBHT 1980., 2787. o.) 8. pontja; a C-124/95. sz. Centro-Com-ügyben 1997. január 14-én hozott ítélet (EBHT 1997., I-81. o.) 56. pontja; a C-62/98. sz., Bizottság kontra Portugália ügyben 2000. július 4-én hozott ítélet (EBHT 2000., I-5171. o.) 44. pontja; a C-216/01. sz. Budejovický Budvar ügyben 2003. november 18-án hozott ítélet (EBHT 2003., I-13617. o.) 144. és 145. pontja, valamint a C-118/07. sz., Bizottság kontra Finnország ügyben 2009. november 19-én hozott ítélet (EBHT 2009., I-10889. o.) 27. pontja.

40 – A 39. lábjegyzetben hivatkozott Burgoa-ügyben hozott ítélet 9. pontja.

41 – A C-386/08. sz. Brita-ügyben 2010. február 25-én hozott ítélet (EBHT 2010., I-1289. o.) 44. pontja.

szükség esetén ki kell igazítaniuk vagy fel kell mondaniuk a harmadik államokkal kötött régi szerződéseiket⁴².

59. Az EUMSZ 351. cikk alapján tehát az Uniót nem kötelezi a Chicagói Egyezmény.

ii) A Chicagói Egyezmény funkcionális folytonosságból fakadó kötelező erejének hiánya

60. A funkcionális folytonosság elméletének segítségével sem állapítható meg, hogy az Uniót köti a Chicagói Egyezmény.

61. A funkcionális folytonosság elmélete a Bíróság „International Fruit Company”-ügyben hozott ítéletére vezethető vissza. A Bíróság az említett ítéletben megállapította, hogy a hajdani Európai Gazdasági Közösséget az 1947. évi GATT-ban betöltött formális tagság nélkül is kötelezték e megállapodás rendelkezései, amennyiben a Közösség az EGK-Szerződés értelmében átvette az érintett területen korábban a tagállamai által gyakorolt hatásköröket⁴³.

62. Ez a GATT-ra vonatkozó ítélkezési gyakorlat azonban nem vonatkoztatható minden további nélkül más nemzetközi megállapodásokra is⁴⁴. Különösen nem alkalmazható az a légi közlekedés jelen ügyben szóban forgó területére.

63. A légi közlekedés területén ugyanis egyrészt – az alapügy felpereseinek és az őket támogató egyesületeknek az álláspontjával szemben – a tagállamok számos, de még nem minden hatásköre szállt át az Unióra⁴⁵. Ennek megfelelően például a légi közlekedési megállapodásokat egészen a közelmúltig „vegyes megállapodásokként” kötötték meg, amelyeknek az Unió mellett annak tagállamai is részes felei voltak⁴⁶.

64. Másrészt semmi sem utal arra, hogy az Európai Unió, illetve korábban az Európai Közösség az ICAO keretében tagállamainak jogutódjaként lépett volna fel, és hogy egy ilyen fellépéshez a Chicagói Egyezmény többi szerződő fele hozzájárult volna, ahogyan az

42 – A 39. lábjegyzetben hivatkozott Bizottság kontra Portugália ügyben hozott ítélet 49. és 52. pontja, valamint a 39. lábjegyzetben hivatkozott Budejovický Budvar ügyben hozott ítélet 170. pontja.

43 – A 30. lábjegyzetben hivatkozott „International Fruit Company”-ügyben hozott ítéletnek különösen a 18. pontja; a funkcionális folytonosság elméletével kapcsolatban lásd ezenkívül a C-301/08. sz. Bogiatzi-ügyben 2009. október 22-én hozott ítélet (EBHT 2009., I-10185. o.) 25. pontját és a C-533/08. sz. TNT Express Nederland ügyben 2010. május 4-én hozott ítélet (EBHT 2010., I-4107. o.) 62. pontját.

44 – A C-379/92. sz. Peralta-ügyben 1994. július 14-én hozott ítélet (EBHT 1994., I-3453. o.) 16. pontja, a C-188/07. sz. Commune de Mesquer ügyben 2008. június 24-én hozott ítélet (EBHT 2008., I-4501. o.) 85. pontja és a 29. lábjegyzetben hivatkozott Intertanko-ügyben hozott ítélet 48. pontja.

45 – Ugyanebben az értelemben – a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1929. október 12-i Varsói Egyezmény vonatkozásában – a 43. lábjegyzetben hivatkozott Bogiatzi-ügyben hozott ítélet 32. és 33. pontja.

46 – Lásd ezzel összefüggésben például a Marokkóval és Kanadával kötött – a 32. lábjegyzetben hivatkozott – légi közlekedési megállapodásokat.

az 1947. évi GATT esetében történt⁴⁷. Miként az az iratokból kiderül, az Unió az ICAO keretében csak megfigyelői jogállással rendelkezik, és az ICAO szerveinek ülését megelőzően tagállamainak álláspontját koordinálja, e testületekben azonban – legalábbis jelenleg – tagállamai helyett nem lép fel⁴⁸. Ezt a Bíróság előtti tárgyaláson elhangzott kérdésre válaszul az alapügy felperesei és az őket támogató egyesületek is elismerték.

2008/101 irányelv érvényessége vizsgálatának mércéjeként nem lehet hivatkozni. Mindazonáltal az a körülmény, hogy az Unió összes tagállama részes fele a Chicagói Egyezménynek, befolyásolhatja az uniós jog rendelkezéseinek értelmezését⁵⁰; ez a jóhiszeműség általános elvéből következik, amely a nemzetközi jogban is alkalmazandó, és ezenfelül különös jelleggel az EUSZ 4. cikk (3) bekezdésében az uniós jogban is kifejtést nyert⁵¹.

65. E körülmények között nem feltételezhető a funkcionális folytonosság, amely alapján az Unió az ICAO keretében átvette volna tagállamai szerepét, és ezáltal – érdemi szempontból – maga is a Chicagói Egyezmény kötelezettjévé vált volna. Önmagában az a körülmény, hogy az Európai Unió összes tagállama részes fele a Chicagói Egyezménynek, nem elegendő ahhoz, hogy az Unió ezen egyezmény kötelezettjévé váljon⁴⁹.

b) A Kiotói Jegyzőkönyv és a Nyitott Égbolt Megállapodás (1. f) és g) kérdés)

iii) Közbenső következtetés

66. Mivel tehát az Európai Uniót nem köti a Chicagói Egyezmény, ezen egyezményre a

67. A Kiotói Jegyzőkönyv és a Nyitott Égbolt Megállapodás kétségtelenül kötelezi az Európai Uniót – a korábbi Európai Közösséget – mint e megállapodások részes felét (lásd az EUMSZ 216. cikk – az EUSZ 1. cikk harmadik bekezdésének harmadik mondatával összefüggésben értelmezett – (2) bekezdését is). Mindkét esetben teljesül tehát a fenti 49. pontban említett első kritérium. Azt is meg kell azonban vizsgálni, hogy a második kritérium is teljesül-e, vagyis hogy a Kiotói Jegyzőkönyv és a Nyitott Égbolt Megállapodás természeténél, illetve rendszerénél fogva alkalmas-e valamely uniós jogi aktus érvényességének vizsgálatára, és hogy az említett

47 – Lásd ugyanebben az értelemben a 29. lábjegyzetben hivatkozott Intertanko-ügyben hozott ítélethez kapcsolódó, 2007. november 20-án ismertetett indítványom 44. pontját.

48 – Lásd a Bizottság angol nyelven elérhető magyarázatát is honlapján: < http://ec.europa.eu/transport/air/international_aviation/european_community_icao/european_community_icao_en.htm > (legutóbb felkeresve 2011. június 30-án).

49 – Ugyanebben az értelemben a 29. lábjegyzetben hivatkozott Intertanko-ügyben hozott ítélet 49. pontja és a 43. lábjegyzetben hivatkozott Bogiatzi-ügyben hozott ítélet 33. pontja.

50 – Lásd ezzel összefüggésben az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik és negyedik kérdés kapcsán általam a jelen indítvány lenti 161–236. pontjában kifejtetteket.

51 – A 29. lábjegyzetben hivatkozott Intertanko-ügyben hozott ítélet 52. pontjának vége.

megállapodások szóban forgó rendelkezései tartalmuk vonatkozásában feltétel nélküliek és kellően pontosak-e.

az uniós intézmények jogi aktusai érvényességének felülvizsgálatára.

i) Előzetes észrevétel

68. Nemzetközi jogi értelemben az Európai Unió által megkötött minden nemzetközi megállapodás kötelezi az Európai Uniót a többi szerződő féllel szemben. Az ilyen megállapodások Unión belüli hatálya mindazonáltal nem nemzetközi, hanem uniós jogi kérdés. E kérdésre a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata azt a választ adja, hogy az Unió által megkötött nemzetközi megállapodások hatálybalépésüktől kezdve az uniós jogrend lényeges („szerves”) részét képezik⁵². Az EUMSZ 216. cikk (2) bekezdéséből ezenfelül az következik, hogy e megállapodások kötelezőek az uniós intézményekre és a tagállamokra. A nemzetközi megállapodások pusztán hatályától mindamellet meg kell különböztetni a rendelkezéseik által egy konkrét jogvitában kifejtett hatások kérdését. Az adott megállapodás természetéből, illetve rendszeréből ugyanis kiderülhet, hogy annak rendelkezései az Unión belül vagy egyáltalán nem, vagy csak korlátozott mértékben használhatók fel

69. Az Európai Unió valamely harmadik állammal kötött megállapodása rendelkezéseinek Unión belüli hatását a szóban forgó rendelkezések nemzetközi eredetének figyelembevétele nélkül nem lehet megállapítani. Amennyiben a megállapodás – miként rendszerint – kifejezetten nem rendelkezik azon hatásokról, amelyeket e megállapodás a szerződő felek belső jogrendjében kivált, a hatáskörrel rendelkező bíróságok feladata, hogy ezeket értelmezés útján megállapítsák⁵³, többek között e megállapodás szelleme, rendszere vagy szövege alapján⁵⁴. Mindenképpen a Bíróság feladata – többek között a fenti szempontok alapján – különösen annak megállapítása, hogy valamely nemzetközi megállapodás rendelkezései jogot teremtenek-e az uniós jogalanyok számára, hogy arra bíróság előtt annak érdekében hivatkozhasanak, hogy vitassák az uniós jogi aktus érvényességét⁵⁵.

70. Így a Bíróság például a WTO szabályai és a WTO szerveinek határozatai tekintetében

52 – A 181/73. sz. Haegeman-ügyben 1974. április 30-án hozott ítélet (EBHT 1974., 449. o.) 5. pontja; a 35. lábjegyzetben hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 36. pontja; a 41. lábjegyzetben hivatkozott Brita-ügyben hozott ítélet 39. pontja és a C-240/09. sz. Lesoochranárske zoskupenie ügyben 2011. március 8-án hozott ítélet (EBHT 2011., I-1255. o.) 30. pontja.

53 – A 104/81. sz. Kupferberg-ügyben 1982. október 26-án hozott ítélet (EBHT 1982., 3641. o.) 17. pontja, a C-149/96. sz., Portugália kontra Tanács ügyben 1999. november 23-án hozott ítélet (EBHT 1999., I-8395. o.) 34. pontja és a 35. lábjegyzetben hivatkozott „FIAMM”-ügyben hozott ítélet 108. pontja.

54 – A 30. lábjegyzetben hivatkozott „International Fruit Company”-ügyben hozott ítélet 20. pontja, a C-280/93. sz., Németország kontra Tanács ügyben 1994. október 5-én hozott ítélet (EBHT 1994., I-4973. o.) 110. pontja és a 35. lábjegyzetben hivatkozott „FIAMM”-ügyben hozott ítélet 108. pontjának vége; hasonló értelemben az 53. lábjegyzetben hivatkozott Kupferberg-ügyben hozott ítélet 18. pontja.

55 – A 35. lábjegyzetben hivatkozott „FIAMM”-ügyben hozott ítélet 109. pontja.

az állandó ítélkezési gyakorlatban azt az álláspontot képviseli, hogy e szabályokra és határozatokra természetük, illetve rendszerük miatt egyáltalán nem lehet hivatkozni az uniós jogi aktusok érvényessége vizsgálatának mércéjeként. A Bíróság ezt lényegében a tárgyalások megoldásokon és a viszonyosság elvének alapuló GATT (illetve jelenleg a WTO-jog) nagyfokú „hajlékonyságával” (illetve „rugalmasságával”, franciául: „souplesse”) magyarázza⁵⁶.

71. Általánosabban fogalmazva ezenfelül megállapítható, hogy a magánszemélyek (vagyis természetes vagy jogi személyek) által kezdeményezett jogvitákban valamely nemzetközi megállapodás főszabály szerint csak akkor szolgálhat az uniós intézmények jogi aktusainak érvényességére vonatkozó vizsgálat mércéjeként, ha az természeténél, illetve rendszerénél fogva alkalmas arra, hogy a magánszemélyek által a nemzeti bíróságok előtt közvetlenül hivatkozható jogokat keletkeztessen⁵⁷. Más szóval tehát az adott nemzetközi

megállapodásnak a magánszemélyek jogi helyzetét kell érintenie⁵⁸.

72. A magánszemélyek jogi helyzete különösen akkor válik érintetté, ha számukra valamely nemzetközi megállapodás autonóm jogokat és szabadságokat biztosít⁵⁹, miként ezt például az Európai Unió által megkötött számos társulási, együttműködési vagy partnerségi megállapodás teszi⁶⁰. A környezetvédelmi megállapodások szintén tartalmazhatnak olyan rendelkezéseket, amelyekre valamennyi érintett személy közvetlenül hivatkozhat a nemzeti bíróságok előtt⁶¹.

73. A magánszemélyek csupán korlátozott lehetősége arra, hogy az érvényesség

56 – Lásd például a 30. lábjegyzetben hivatkozott „International Fruit Company”-ügyben hozott ítélet 19–27. pontját, különösen a 21. pontot; az 54. lábjegyzetben hivatkozott Németország kontra Tanács ügyben hozott ítélet 106–109. pontját; a C-469/93. sz. Chiquita Italia ügyben 1995. december 12-én hozott ítélet (EBHT 1995., I-4533. o.) 26–29. pontját; az 53. lábjegyzetben hivatkozott Portugália kontra Tanács ügyben hozott ítéletnek különösen a 47. pontját; a C-93/02. P. sz., Biret International kontra Tanács ügyben 2003. szeptember 30-án hozott ítéletnek (EBHT 2003., I-10497. o.) különösen az 52. pontját; a C-94/02. P. sz., Biret és Cie kontra Tanács ügyben 2003. szeptember 30-án hozott ítéletnek (EBHT 2003., I-10565. o.) különösen az 55. pontját; a C-377/02. sz. Van Parys ügyben 2005. március 1-jén hozott ítéletnek (EBHT 2005., I-1465. o.) különösen a 39. pontját; valamint a 35. lábjegyzetben hivatkozott „FIAMM”-ügyben hozott ítéletnek különösen a 111. pontját.

57 – A 30. lábjegyzetben hivatkozott „International Fruit Company”-ügyben hozott ítélet 8. és 19. pontja. Hasonlóképpen határoz a Bíróság akkor is, ha azt kell megvizsgálni, hogy a magánszemélyek a nemzeti szervekkel vagy nemzeti intézkedésekkel szemben hivatkozhatnak-e az Európai Unió által megkötött nemzetközi megállapodásokban foglalt rendelkezésekre: lásd legutóbb a C-160/09. sz., Ioannīs Katsivardas – Nikolaos Tsitsikas ügyben 2010. május 20-án hozott ítélet (EBHT 2010., I-4591. o.) 45. pontját.

58 – E szempont az adott esettől függően kíván alaposabb vagy kevésbé alapos elemzést. A 35. lábjegyzetben hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 39. pontjában például magától értetődőnek lehetett tekinteni, hogy a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-i Montreali Egyezmény (HL 2001. L 194., 39. o.; magyar nyelvű kiadás 7. fejezet, 5. kötet, 492. o.; RTNU 2242. kötet, 369. o.) alkalmas volt arra, hogy magánszemélyek jogállását érintse. Az egyezmény szóban forgó rendelkezéseinek tárgyát ugyanis a magánszemélyeket a légi fuvarozókkal szemben megillető polgári jogi kártérítési jogosultság és e fuvarozók polgári jogi felelősségének korlátozása képezte.

59 – Ebben az értelemben a 29. lábjegyzetben hivatkozott Intertanko-ügyben hozott ítélet 59. pontja.

60 – Lásd például a C-18/90. sz. Kziber-ügyben 1991. január 31-én hozott ítélet (EBHT 1991., I-199. o.) 15–23. pontját, a C-162/00. sz. Pokrzeptowicz-Meyer-ügyben 2002. január 29-én hozott ítélet (EBHT 2002., I-1049. o.) 19–30. pontját és a C-265/03. sz. Simutenkov-ügyben 2005. április 12-én hozott ítélet (EBHT 2005., I-2579. o.) 22–29. pontját; ugyanebben az értelemben a C-300/09. és C-301/09. sz., Toprak egyesített ügyekben 2010. december 9-én hozott ítélet (EBHT 2010., I-12845. o.); a Bíróság már a 12/86. sz. Demirel-ügyben 1987. szeptember 30-án hozott ítélet (EBHT 1987., 3719. o.) 14. pontjában elismerte, hogy az ilyen megállapodások főszabály szerint közvetlenül alkalmazhatók.

61 – A C-213/03. sz. Pêcheurs de l'étang de Berre ügyben 2004. július 15-én hozott ítéletnek (EBHT 2004., I-7357. o.) különösen a 47. pontja.

tekintetében a nemzeti bíróságok előtt nemzetközi megállapodásokra közvetlenül hivatkozhatnak, az egyéni jogok védelmének céljával magyarázható: a magánszemélyek az uniós jogban – miként a legtöbb nemzeti jogrendben is – főszabály szerint annyiban élveznek jogvédelmet, amennyiben ez a számukra biztosított jogok és szabadságok megóvásához szükséges (lásd az Európai Unió Alapjogi Chartája 47. cikkének első bekezdését is).

jogi kötelezettségeit⁶². Emellett szólna az, hogy a nemzetközi jog az uniós jogrend részét képezi, és a privilegizált keresetindításra jogosultak az Európai Unió alapszerződéseinek rendszerében nem csupán saját jogukat érvényesíthetik, hanem közérdekből eljárva az uniós intézmények jogi aktusai jogszerűségének felülvizsgálatához is hozzájárulnak. Az EUSZ 3. cikk (5) bekezdésének második mondata értelmében ebbe a körbe tartozik nem utolsósorban a nemzetközi jog szigorú betartásának biztosítása is.

74. A Nyitott Égbolt Megállapodást és a Kiotói Jegyzőkönyvet erre tekintettel a jelen ügyben is elsőként abból a szempontból kell megvizsgálni, hogy természetüknél, illetve rendszerüknél fogva alkalmasak-e arra, hogy a magánszemélyek által a nemzeti bíróságok előtt közvetlenül hivatkozható jogokat keletkeztessenek; majd ezt követően konkrétan azt kell megvizsgálni, hogy az említett megállapodások szóban forgó rendelkezései tartalmuk vonatkozásában feltétel nélküliek és kellően pontosak-e ahhoz, hogy azokra a magánszemélyek a nemzeti bíróságok előtt közvetlenül hivatkozassanak.

ii) A Kiotói Jegyzőkönyv (1. g) kérdés)

76. Ami mindenekelőtt a Kiotói Jegyzőkönyvet illeti, csak az alapügy felperesei és az őket támogató egyesületek vélik úgy, hogy az közvetlenül alkalmazható. Az előzetes döntéshozatali eljárásban részt vevő intézmények és kormányok, valamint környezetvédelmi egyesületek ezzel homlokegyenest ellenkező álláspontot képviselnek, és abból indulnak ki, hogy a Kiotói Jegyzőkönyv nem szolgálhat

75. A jelen ügyben nem szükséges választ adni arra, hogy más, kedvezőbb feltételeket kellene-e alkalmazni akkor, ha az EUMSZ 263. cikk második bekezdése értelmében vett privilegizált keresetindításra jogosultak megsemmisítés iránti kereset útján hivatkoznának arra, hogy az Unió valamely jogi aktusa sérti annak nemzetközi

62 – A Bíróság a 35. lábjegyzetben hivatkozott Hollandia kontra Parlament és Tanács ügyben hozott ítéletnek különösen az 53. és 54. pontjában megengedhetőnek tekintette, hogy valamely tagállam keresetet nyújtson be a Parlament és a Tanács által elfogadott valamely irányelvvel szemben, és abban arra hivatkozzon, hogy az adott irányelv sérti az Európai Közösségnek (jelenleg: az Európai Uniónak) a Rio de Janeiróban 1992. június 5-én aláírt biológiai sokféleség egyezményből (HL 1993. L 309., 3. o.; magyar nyelvű kiadás 11. fejezet, 19. kötet, 128. o.; RTNU 1760. kötet, 79. o.) eredő nemzetközi jogi kötelezettségeit. E felülvizsgálatot a Bíróság kifejezetten abban az esetben is lehetségesnek vélte, ha az említett egyezmény rendelkezéseinek nincsen közvetlen hatálya, vagyis nem teremt olyan jogokat, amelyekre magánszemélyek közvetlenül hivatkozhatnak a bíróság előtt (az említett ítélet 54. pontja).

mércéül a 2008/101 irányelv érvényességére vonatkozó vizsgálathoz.

77. Az utóbbi álláspont meggyőző számomra. Sem általánosságban a Kiotói Jegyzőkönyv természete, illetve rendszere, sem különösképpen a konkrétan szóban forgó rendelkezés (a Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdése) nem enged a közvetlen alkalmazhatóságra következtetni.

– A Kiotói Jegyzőkönyv természete, illetve rendszere

78. A Kiotói Jegyzőkönyv egy környezet- és éghajlatvédelmi egyezmény. Az az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezményének kiegészítő jegyzőkönyve⁶³.

79. A keretegyezmény és minden egyéb kapcsolódó jogi okmány végső célja, hogy olyan szinten stabilizálják az üvegházhatást okozó gázok koncentrációját a légkörben, amely meggátolja az éghajlati rendszerre gyakorolt veszélyes, emberi eredetű hatást⁶⁴. A keretegyezmény preambuluma hangsúlyozza

többek között, hogy a Föld éghajlata megváltozásának káros hatásai az emberiség közös problémáit képezik⁶⁵, hogy szükség van minden ország lehető legszélesebb együttműködésére⁶⁶, és hogy az államok szuverenitást élveznek az éghajlatváltozás kérdésének kezelését célzó nemzetközi együttműködésük esetében⁶⁷.

80. Már e célkitűzés és a Kiotói Jegyzőkönyv tágabb összefüggései is arra utalnak, hogy egy olyan jogi okmányról van szó, amely kizárólag az államközi kapcsolatokat⁶⁸ és az államokat az éghajlatváltozás kérdésének kezelését célzó világméretű erőfeszítések keretében terhelő kötelezettségeket szabályozza.

81. E benyomás megszilárdul, ha szemügyre vesszük a Kiotói Jegyzőkönyv legfontosabb rendelkezéseit: ezekben a fenntartható fejlődés elősegítése érdekében a politikák és intézkedések nem kimerítő felsorolására kerül sor, amelyeket bizonyos feleknek (lényegében a fejlett országoknak) kibocsátáskorlátozási és -csökkentési kötelezettségeik teljesítésekor meg kell valósítaniuk⁶⁹.

65 – A keretegyezmény preambulumának első bekezdése.

66 – A keretegyezmény preambulumának hatodik bekezdése.

67 – A keretegyezmény preambulumának kilencedik bekezdése.

68 – Az államok mellett regionális gazdasági integrációs szervezetek is a Kiotói Jegyzőkönyv részes felei lehetnek. Ez különösen vonatkozik az Európai Unióra (a korábbi Európai Közösségre).

69 – A Kiotói Jegyzőkönyv 3. cikkével összefüggésben értelmezett 2. cikkének (1) és (3) bekezdése.

63 – Lásd például a Kiotói Jegyzőkönyv címét és preambulumának első bekezdését.

64 – Lásd a keretegyezménynek a Kiotói Jegyzőkönyv preambuluma által is hivatkozott 2. cikkét.

82. Kétségtől ki lehet indulni abból, hogy a Kiotói Jegyzőkönyv keretében a szerződő felek által megtett éghajlatvédelmi intézkedések közép- és hosszútávon a magánszemélyek számára kedvező hatást gyakorolnak majd, mert azok a környezet minőségének megőrzését szolgálják. Szintén valószínű, hogy a megtett intézkedések némelyike terhet ró majd a magánszemélyekre. E hatások azonban csupán közvetett jellegűek. Sem a keretegyezmény, sem a Kiotói Jegyzőkönyv nem tartalmaz a magánszemélyek jogi helyzetét közvetlenül érintő konkrét rendelkezéseket. Az „emberiségre” és az „emberi” jellegre⁷⁰ történő néhány általános hivatkozásnál többet e jogi okmányok egyike sem tartalmaz.

83. Mindez azon feltevés ellen szól, hogy a magánszemélyek a nemzeti bíróságok előtt közvetlenül hivatkozhatnak a Kiotói Jegyzőkönyvre, különösen ha olyan államhoz tartoznak, amely e jegyzőkönyvet nem ratifikálta⁷¹.

84. A Kiotói Jegyzőkönyvben rögzített kibocsátáskorlátozási és -csökkentési kötelezettségek ezenfelül mennyiségileg megvannak ugyan határozva, de a szerződő felek számára széles körű mérlegelési jogkört biztosítanak a konkrétan megvalósítandó politikák és a konkrétan megteendő intézkedések tekintetében saját nemzeti adottságaiknak

megfelelően⁷². A Kiotói Jegyzőkönyvben foglalt kötelezettségeket mindegyike a nemzeti jogba való átültetést igényel, és azok egyébként sem kellően pontosak ahhoz, hogy közvetlen hatást fejthessenek ki a magánszemélyek előnyére vagy hátrányára⁷³.

– A Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdése

85. A Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikke (2) bekezdésének a kérdést előterjesztő bíróság által hivatkozott konkrét rendelkezése megfelelően illeszkedik az imént vázolt általános képbe. A szerződő felek megállapodnak abban, hogy (ami itt bennünket érdekel) arra törekednek, hogy korlátozzák vagy csökkentsek a légi közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, együttműködve az ICAO-val.

86. A szóban forgó rendelkezés tehát a Kiotói Jegyzőkönyv részes felei között fennálló

70 – Lásd például a keretegyezmény preambulumaának első, második és hetedik bekezdését.

71 – Az alapügy felperesei az USA-ban rendelkeznek székhellyel, amely állam a Kiotói Jegyzőkönyvet nem ratifikálta.

72 – Lásd különösen a Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikke (1) bekezdése a) pontjának megfogalmazását, amely szerint a keretegyezmény I. mellékletében szereplő valamennyi fél megteszi „[a] következő politikák és intézkedések végrehajtás[át] és/ vagy részletesebb kidolgozás[át] saját nemzeti adottságainak megfelelően”.

73 – Ebben az értelemben például a 60. lábjegyzetben hivatkozott Demirel-ügyben hozott ítélet 14. pontja, a 61. lábjegyzetben hivatkozott Pêcheurs de l'étang de Berre ügyben hozott ítélet 39. pontja és az 52. lábjegyzetben hivatkozott Lesoochranárske zoskupenie ügyben hozott ítélet 44. pontja; ezen ítéletek szerint az Unió harmadik országokkal kötött nemzetközi megállapodásának rendelkezését közvetlenül alkalmazhatónak kell tekinteni, amennyiben világos és pontosan meghatározott kötelezettséget tartalmaz, amelynek végrehajtása vagy hatálya semmilyen későbbi aktusnak nincs alárendelve.

bizonyos jogi kapcsolatok szabályozására szorítkozik. Az rögzíti azokat a szervezeti kereteket, amelyek között a szerződő felek együtt kívánnak működni a repülésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának korlátozása vagy csökkentése érdekében. A magánszemélyek jogi helyzetét ez mindazonáltal nem érinti. A Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás mód – a szerződő felek együttműködése az ICAO-val – különösen nem tekinthető a magánszemélyek bármiféle jogainak vagy érdekeinek védelmére szolgáló – vagy akár arra csak alkalmas – eljárási garanciának.

87. A magánszemélyek ennél fogva nem hivatkozhatnak közvetlenül a Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdésére a nemzeti bíróságok előtt, és így e rendelkezésre a jelen ügyben nem lehet hivatkozni a 2008/101 irányelv érvényessége vizsgálatának mércéjeként.

iii) A Nyitott Égbolt Megállapodás (1. f) kérdés)

88. Ami a Nyitott Égbolt Megállapodást illeti, az előzetes döntéshozatali eljárásban részt vevő intézmények és kormányok többsége általánosságban e megállapodást sem tartja alkalmasnak arra, hogy a magánszemélyek jogi helyzetét befolyásolja. A Bizottság és a francia kormány mindazonáltal elismeri, hogy a természetes és jogi személyek a nemzeti

bíróságok előtt közvetlenül hivatkozhatnak a Nyitott Égbolt Megállapodásra⁷⁴.

89. Az utóbbi állásponttal egyetértek. Az jobban megfelel mind a Nyitott Égbolt Megállapodás természetének, illetve rendszerének, mind pedig az említett megállapodás különböző szóban forgó rendelkezéseinek.

– A Nyitott Égbolt Megállapodás természete, illetve rendszere

90. A Nyitott Égbolt Megállapodás egyes szövegrészei kétségtől úgy értelmezhetők, hogy e légi közlekedési megállapodás a szerződő felek, tehát egyrészt az Európai Unió – a korábbi Európai Közösség –, valamint annak tagállamai, másrészt pedig az USA közötti kapcsolatokat szabályozza⁷⁵.

74 – Pontosabban, a Bizottság véleménye szerint a Nyitott Égbolt Megállapodásnak a kérdést előterjesztő bíróság által hivatkozott valamennyi rendelkezésére lehet hivatkozni a 2008/101 irányelv érvényességének vizsgálata érdekében, a francia kormány ellenben csak az említett megállapodás 7. cikkét és 11. cikkének (2) bekezdését ismeri el a vizsgálat alapjaként, a megállapodás 15. cikkének (3) bekezdését azonban nem.

75 – Lásd például a Nyitott Égbolt Megállapodás 3. cikkének (1) bekezdését („Mindegyik fél megadja a másik félnek az alábbi jogokat a másik fél légitársaságai által folytatott nemzetközi légi közlekedés tekintetében: [...]”), 3. cikkének (4) bekezdését („A felek lehetővé teszik az egyes légitársaságok számára, hogy az általuk kínált nemzetközi légi közlekedésben a járatsűrűséget és a kapacitást [...] [meg] állapítsák [...]”) vagy 11. cikkének (7) bekezdését („A felek kérhetik légitársaságuk vagy légitársaságaik nevében a másik fél együttműködését [...]”).

91. A Nyitott Égbolt Megállapodás számos más szövegrésze azonban kifejezetten a magánszemélyek – különösen a légitársaságok és egyéb szolgáltatók – jogaira és kötelezettségeire hivatkozik⁷⁶. A megállapodás néhol még „bármely személy” számára is jogokat biztosít⁷⁷. E szövegrészek arra engednek következtetni, hogy a Nyitott Égbolt Megállapodás legalábbis a magánszemélyek, különösen a társaságok jogi helyzetét is érinti.

óvni⁸⁰. Megfogalmazódik annak szándéka, hogy „megnyissák a piacokat”⁸¹, és kifejezésre jut annak óhaja, hogy „lehetővé tegyék a légitársaságok számára, hogy nyílt piacon versenyképes árakat és szolgáltatásokat nyújthassanak az utazóközönségnek és a fuvaroztatóknak”⁸²; ezenkívül fokozni kell a légitársaságok globális tőkepiacokhoz való hozzáférését⁸³. Klasszikus gazdasági szabadságok megvalósításáról van tehát szó. Az efféle célkitűzések jellemzőek az olyan nemzetközi megállapodásokra, amelyek tartalma nem merül ki a szerződő felek közötti kapcsolatok szabályozásában, hanem azon felül az egyes gazdasági szereplők jogi helyzetére is tekintettel van. Különösen szembevetendő ezenkívül az egyén szerepe a Nyitott Égbolt Megállapodásban mindenütt, ahol (légi)társaságokról, utasokról, utazóközönségről, fuvaroztatókról, fogyasztókról vagy akár munkavállalókról és munkaerőről esik szó⁸⁴.

92. E benyomás megszilárdul, ha a Nyitott Égbolt Megállapodás preambulumát is figyelembe vesszük. A preambulumban „a légitársaságok közötti piaci verseny[ről]” esik szó, amelyet „minimális kormányzati beavatkozás[sal] és szabályozás[sal]” kell előmozdítani⁷⁸, megerősíteni⁷⁹ és az állami támogatások hátrányos befolyásától meg-

93. A Bíróság előtt észrevételeikben több intézmény és kormány által is hivatkozott Intertanko-ügyben hozott ítélet⁸⁵ nem zárja ki annak feltevését, hogy a Nyitott Égbolt Megállapodás befolyásolja a magánszemélyek jogi helyzetét.

76 – Lásd például a Nyitott Égbolt Megállapodás 3. cikkének (2) bekezdését („Valamennyi légitársaság bármely, illetve valamennyi járatán választása szerint: [...]”), 3. cikkének (5) bekezdését („A nemzetközi légi közlekedést folytató légitársaságok [...] bármilyen korlátozás nélkül végezhetik tevékenységüket [...]”), 10. cikkének (1) bekezdését („A felek légitársaságai képviselőket hozhatnak létre a másik fél területén a légi közlekedés, valamint a kapcsolódó tevékenységek hirdetése és értékesítése céljából.”), 10. cikke (4) bekezdésének második mondatát („Minden légitársaság jogosult [...] légi közlekedési szolgáltatást értékesíteni [...]”), 10. cikkének (5) bekezdését („Minden légitársaság jogosult a [...] helyi bevételek átváltására és [...] saját országa [...] területére történő átutalására.”) és 17. cikkének (1) bekezdését („[...] számítógépes helyfoglalási rendszerek [...] szállítói jogosultak [...]”).

77 – A Nyitott Égbolt Megállapodás 10. cikke (4) bekezdésének második mondata: „[...] bármely személy jogosult [...]”.

78 – A Nyitott Égbolt Megállapodás preambulumának első bekezdése.

79 – A Nyitott Égbolt Megállapodás preambulumának tizenegyedik bekezdése.

80 – A Nyitott Égbolt Megállapodás preambulumának hetedik bekezdése.

81 – A Nyitott Égbolt Megállapodás preambulumának tizedik bekezdése.

82 – A Nyitott Égbolt Megállapodás preambulumának harmadik bekezdése.

83 – A Nyitott Égbolt Megállapodás preambulumának tizenegyedik bekezdése.

84 – Lásd ezzel összefüggésben a Nyitott Égbolt Megállapodás preambulumának második, harmadik, negyedik és tizedik bekezdését.

85 – Hivatkozás a 29. lábjegyzetben.

94. Kétségtelen, hogy a Bíróság az Intertanko-ügyben az Egyesült Nemzetek tengerjogi egyezményének⁸⁶ természetéből, illetve rendszeréből arra a következtetésre jutott, hogy az említett egyezmény csak a szerződő felek közötti kapcsolatokat szabályozza, és a magánszemélyek számára nem biztosít autonóm jogokat és szabadságokat, még ha abban olykor hajókról és azok jogairól van is szó⁸⁷. A hajókkal tengeri vizeken hajózók jogait és kötelezettségeit az Intertanko-ügyben hozott ítélet csupán a lobogó szerinti államot megillető jogok és kötelezettségek származékának tekinti⁸⁸.

95. Azonban önmagában az a körülmény, hogy valamely nemzetközi megállapodásból eredő bizonyos jogok gyakorlása az érintett személy állampolgárságához vagy a hajó, illetve a légi jármű nemzeti hovatartozásához kapcsolódik, nem zárja ki a megállapodás adott rendelkezésének közvetlen alkalmazhatóságát⁸⁹. Az az általánosan elismert elv, amely szerint minden állam megállapítja azokat a feltételeket, amelyek alapján a hozzá kapcsolódó állampolgárságot vagy nemzeti

hovatartozást megadja⁹⁰, önmagában szintén nem zárja ki, hogy a nemzetközi megállapodások állampolgársághoz vagy nemzeti hovatartozáshoz kapcsolódó rendelkezései befolyásolják a magánszemélyek jogi helyzetét.

96. A legtöbb nemzetközi megállapodás csak a szerződő felek állampolgárai számára ír elő jogokat és kötelezettségeket. Ha már pusztán ezen állampolgársági kapcsolat miatt ki kívánnánk zárni a közvetlen alkalmazhatóságot, akkor a magánszemélyek aligha hivatkozhatnának bármikor is a nemzetközi megállapodások őket érintő rendelkezéseire.

97. Ettől függetlenül sem vonatkoztatható azonban az Intertanko-ügyben hozott ítéletben a tengerjogi egyezmény tekintetében talált megoldás minden további nélkül a jelen ügyben szóban forgó Nyitott Égbolt Megállapodásra.

98. A tengerjogi egyezmény ugyanis sokkal nagyobb súlyt fektet az államközi kapcsolatok szabályozására, és sokkal kisebb jelentőséget tulajdonít a magánszemélyek jogi helyzetének, mint a Nyitott Égbolt Megállapodás. A Montego Bay-i egyezmény alapvető célja ugyanis a nemzetközi közösségnek a tengeri területek felkutatása, használata és

86 – Az Egyesült Nemzetek tengerjogi egyezményét (HL 1998. L 179., 3. o.; magyar nyelvű kiadás 4. fejezet, 3. kötet, 262. o.; RTNU 1833. kötet, 397. o.) 1982. december 10-én Montego Bay-ben írták alá, és az 1994. november 16-én lépett hatályba. Azt az 1998. március 23-i 98/392/EK tanácsi határozat (HL L 179., 1. o.; magyar nyelvű kiadás 4. fejezet, 3. kötet, 260. o.) hagyta jóvá az akkori Európai Közösség nevében.

87 – A 29. lábjegyzetben hivatkozott Intertanko-ügyben hozott ítélet 58., 59., 61. és 64. pontja.

88 – A 29. lábjegyzetben hivatkozott Intertanko-ügyben hozott ítélet 60–62. pontja.

89 – Ebben az értelemben például a Nemzetközi Bíróság *LaGrand* (Németország kontra Amerikai Egyesült Államok) ügyben hozott 2001. június 27-i ítélete (*I.C.J. Reports* 2001., 466. o.) 76. pontjának végével összefüggésben értelmezett 77. pontjának vége, ahol megállapítást nyer, hogy a konzuli kapcsolatokról szóló, 1963. április 24-i Bécsi Egyezmény (RTNU 596. kötet, 261. o.) 36. cikkének (1) bekezdése elidegeníthetetlen egyéni jogokat biztosít az államok jogából levezetett egyéni jogokkal szemben (franciául: „des droits intransmissibles de l'individu par opposition à des droits individuels dérivés des droits des États”; angolul: „immutable individual rights, as opposed to individual rights derivative of the rights of States”).

90 – Ez az elv fejeződik ki például a Chicagói Egyezmény 19. cikkében és a tengerjogi egyezmény 91. cikkének (1) bekezdésében.

kiaknázása során tanúsított békés együttműködésére vonatkozó nemzetközi jogi szabályok kodifikálása, pontos meghatározása és továbbfejlesztése⁹¹, valamint a „tengerek alkotmányának” létrehozása⁹². Ezen egyezmény a parti államok és a hajó lobogója szerinti államok érdekei közötti igazságos egyensúly megteremtésére törekszik, amelyek egymással ütközhetnek; e tekintetben a szerződő felek szuverén jogaik tárgyi és területi határainak megállapítására törekednek⁹³.

99. A Nyitott Égbolt Megállapodásban a magánszemélyekre és a társaságokra vonatkozó hivatkozások egyértelműen határozottabbak, mint a tengerjogi egyezményben⁹⁴, és a Nyitott Égbolt Megállapodás preambuluma – miként már említést nyert⁹⁵ – a tengerjogi egyezményben nem tetten érhető egyértelműséggel hangsúlyozza az egyén és a vállalkozások jelentőségét.

100. Egyébként a szerződő felek között a Nyitott Égbolt Megállapodás alkalmazásával vagy értelmezésével összefüggésben felmerülő viták rendezését szolgáló vegyes bizottság és választottbíráskodás fennállása⁹⁶ sem zárja ki szükségszerűen azt, hogy e megállapodás a magánszemélyek jogi helyzetét is

befolyásolhatja, és hogy annak néhány rendelkezése a természetes vagy jogi személyekkel szemben közvetlenül is alkalmazhatóvá válhat⁹⁷. A Nyitott Égbolt Megállapodás ugyanis a WTO jogától eltérően sokkal kevésbé alapul a szerződő felek közötti tárgyalásokon és a viszonyosságon⁹⁸.

101. Mindent egybevetve ezért úgy vélem, hogy a Nyitott Égbolt Megállapodás természeténél, illetve rendszerénél fogva érintheti a magánszemélyek jogi helyzetét. A magánszemélyek által kezdeményezett jogvitákban a Nyitott Égbolt Megállapodásra tehát elvben lehet hivatkozni az uniós jogi aktusok érvényessége vizsgálatának mércéjeként.

– A Nyitott Égbolt Megállapodás szóban forgó rendelkezéseit tartalmi vonatkozásban jellemző feltétel nélküliség és kellő pontosság

102. A kérdést előterjesztő bíróság konkrétan a Nyitott Égbolt Megállapodás három rendelkezése – a 7. cikk, a 11. cikk (2) bekezdésének c) pontja és a 15. cikk

91 – A 29. lábjegyzetben hivatkozott Intertanko-ügyben hozott ítélet 55. pontja; lásd a tengerjogi egyezmény negyedik preambulumbekendését is.

92 – Lásd ezzel összefüggésben a 29. lábjegyzetben hivatkozott Intertanko-ügyben hozott ítélethez kapcsolódó indítványom 55. pontját.

93 – A 29. lábjegyzetben hivatkozott Intertanko-ügyben hozott ítélet 58. pontja.

94 – Lásd ezzel összefüggésben a jelen indítvány fenti 91. pontját.

95 – Lásd ezzel összefüggésben a jelen indítvány fenti 92. pontját.

96 – A Nyitott Égbolt Megállapodás 18. és 19. cikke.

97 – Az Európai Unió által harmadik államokkal kötött számos társulási, együttműködési vagy partnerségi megállapodás is tartalmaz vegyes bizottságokra és választottbíráskodásra vonatkozó efféle rendelkezéseket, anélkül hogy ezeket a Bíróság az e megállapodások közvetlen alkalmazhatósága ellen szóló érvek tekintette volna; lásd például az Európai Gazdasági Közösség és Törökország közötti társulás létrehozásáról szóló, 1963. szeptember 12-i megállapodás (HL 1964. 217. sz., 3687. o.) 22–25. cikkét, valamint az Európai Gazdasági Térségről szóló, 1992. május 2-i megállapodás (HL 1994. L 1., 3. o.) 105. és 111. cikkét.

98 – Ennélfogva a jelen előzetes döntéshozatali eljárás egyetlen résztvevője sem hivatkozott a vegyes bizottságra vagy a választottbíráskodásra vonatkozó rendelkezésekre a Nyitott Égbolt Megállapodás közvetlen alkalmazhatóságának megkérdőjelezése érdekében.

(3) bekezdése – tekintetében tesz fel kérdéseket. E rendelkezések mindegyike esetében külön-külön vizsgálandó, hogy tartalmuk vonatkozásában feltétel nélküliek és kellően pontosak-e ahhoz, hogy a 2008/101 irányelv érvényességére vonatkozó vizsgálat alapjául szolgálhassanak.

felsoroltaknak kell betartaniuk. A Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikke tehát a közvetlen alkalmazás valamennyi feltételét kielégíti.

103. A Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikke – egyszerűen szólva – azt írja elő, hogy valamely fél törvényei és rendelkezései e fél területén a másik fél légi járműveire, valamint a másik fél légi járműveiben szállított utasokra, személyzetre és árura is alkalmazandók, és azokat a felsoroltaknak be kell tartaniuk. E rendelkezés tartalma vonatkozásában feltétel nélküli; az különösen nem kívánja meg szükségszerűen a Nyitott Égbolt Megállapodás részes feleitől nemzeti végrehajtási rendelkezések elfogadását. A rendelkezés ezenkívül kellően pontos is ahhoz, hogy abból konkrét jogkövetkezmények legyenek levezethetők a magánszemélyekre nézve: az részletesen rögzíti, hogy mely törvényekről és rendelkezésekről van szó⁹⁹, és kategorikusan elrendeli, hogy e törvényeket és rendelkezéseket „alkalmazni[...] kell” és „be kell tartani[...]”. A magánszemélyeket emellett konkrétan címzettékként szólítja meg, ugyanis az érintett törvényeket és rendelkezéseket kifejezetten a légitársaságokra (illetve azok légi járműveire és árura), valamint az utasokra és a személyzetre kell alkalmazni, és azokat a

104. A Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikke (2) bekezdésének c) pontja – egyszerűen szólva – a többi fél légi járműveire használt kenőanyagok és műszaki fogyóeszközök adók, vámok, díjak és egyéb terhek alóli mentességét írja elő. Jóllehet e rendelkezés kellően pontos a közvetlen alkalmazáshoz, mivel konkrétan meghatározza, hogy mely termékek élveznek mentességet, és hogy azok mi alól élveznek mentességet. A rendelkezés azonban nem feltétel nélküli, mivel a mentességet csak „[v]iszonossági alapon” biztosítja¹⁰⁰. Az tehát, hogy valamely légitársaság egy meghatározott időpontban hivatkozhat-e a mentességre a Nyitott Égbolt Megállapodás valamely részes felével szemben, a másik szerződő fél adott időpontbeli magatartásától függ. Egy amerikai egyesült államokbeli légitársaság csak akkor hivatkozhat a Nyitott Égbolt Megállapodásban előírt mentességre az európai hatóságokkal szemben, ha és amennyiben az adott időpontban a saját letelepedési helye szerinti állam hatóságai is megfelelő mentességeket biztosítanak az európai légitársaságok számára. E követelmény fennállására tekintettel nem teljesülnek a Nyitott

99 – A légi járművek belépésével, valamint kilépésével kapcsolatos, illetve az azok üzemeltetésére és navigálására vonatkozó törvényekről és rendelkezésekről van szó (a Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikkének (1) és (2) bekezdése); ide kell továbbá érteni a belépéssel, vámkezeléssel, bevándorlással, útlevéllel, vámjárással, karanténal és postai küldeményekkel kapcsolatos rendelkezéseket is (a Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikkének (2) bekezdése).

100 – A Bíróság a 30. lábjegyzetben hivatkozott „International Fruit Company”-ügyben hozott ítélet 21. pontjában az 1947. évi GATT preambulumban megfogalmazott viszonyosság elvét („a viszonyosság és a kölcsönös előnyök alapján”) az 1947. évi GATT szerinti rendelkezések közvetlen alkalmazhatósága ellen szóló jelek egyikének tekintette.

Égbolt Megállapodás 11. cikke (2) bekezdése c) pontja közvetlen alkalmazásának feltételei.

105. A Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikke (3) bekezdésének első mondata környezetvédelmi intézkedések meghatározása esetében az ICAO által rögzített légi közlekedési környezetvédelmi előírások követését írja elő, „kivéve ha ezektől való eltérések bevezetésére került sor”. E rendelkezés sem feltétel nélkülinek, sem kellően pontosnak nem tűnik ahhoz, hogy közvetlenül alkalmazható legyen: annak utolsó fordulata („kivéve ha [...]”) az ICAO jogára utal, és nem maga szabályozza, hogy mely feltételek mellett lehet eltérni az ICAO környezetvédelmi előírásaitól. Ezenkívül nem tűnik úgy, hogy e rendelkezés egyáltalán képes lenne befolyásolni a magánszemélyek jogi helyzetét: környezetvédelmi intézkedések közérdekelt szolgáló „meghatározásáról”, nem pedig ezen intézkedések légitársaságokkal szembeni alkalmazásáról van szó.

106. A Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikke (3) bekezdésének második mondatában a felek kötelezettséget vállalnak arra, hogy a Nyitott Égbolt Megállapodás 2. cikkével és 3. cikkével (4) bekezdésével összhangban alkalmazzák a légi szolgáltatásokat befolyásoló környezetvédelmi intézkedéseket. E rendelkezés a 15. cikk (3) bekezdésének első mondatától eltérően kifejezetten a környezetvédelmi

intézkedések légitársaságokkal szembeni alkalmazását érinti, képes tehát konkrétan befolyásolni azok jogi helyzetét. Az említett rendelkezés tartalmi szempontból azt rögzíti, hogy a környezetvédelmi intézkedéseket a légitársaságok számára biztosított igazságos és egyenlő lehetőség elvével összhangban kell alkalmazni (a Nyitott Égbolt Megállapodás 2. cikke). A légitársaságok számára ezenkívül különösen biztosítani kell a jogot, hogy az általuk kínált nemzetközi légi közlekedésben a járatsűrűséget és a kapacitást a piacon érvényesülő kereskedelmi megfontolások alapján állapítsák meg (a Nyitott Égbolt Megállapodás 3. cikke (4) bekezdésének első mondata). Továbbá a Chicagói Egyezmény („Egyezmény”) 15. cikkével összhangban álló egységes feltételeket kell alkalmazni (a Nyitott Égbolt Megállapodás 3. cikke (4) bekezdésének második mondata). Végül soron mindezen követelményekben közös, hogy a környezetvédelmi intézkedéseket a légitársaságokkal szemben hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon kell alkalmazni, és azok nem korlátozhatják a légitársaságok versenybeli esélyeit. E követelmények feltétel nélküliek és kellően pontosak. A hátrányos megkülönböztetés különböző társulási, együttműködési és partnerségi megállapodásokból ismert tilalmához és az európai belső piacon érvényesülő versenylvekhöz hasonlóan¹⁰¹ azok közvetlenül alkalmazhatók.

101 – A hátrányos megkülönböztetés tilalmával összefüggésben lásd a 60. lábjegyzetben hivatkozott ítélkezési gyakorlatot. Ami a versenylveket illeti, az EUMSZ 101. és 102. cikk kétségkívül közvetlenül alkalmazható (lásd a 127/73. sz., BRT és Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs ügyben 1974. január 30-án hozott ítélet [EBHT 1974., 51. o.] 15–17. pontját).

iv) Közbenső következtetés

107. Tehát csak a Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikkére és 15. cikke (3) bekezdésének második mondatára lehet hivatkozni a jelen ügyben a 2008/101 irányelv érvényessége vizsgálatának mércéjeként.

olyan egyértelmű kritériumok, amelyek alapján megállapítható lehet, hogy a nemzetközi szokásjog valamely elve az uniós jogi aktusok érvényességére vonatkozó vizsgálat alapjául szolgálhat-e, és ha igen, mennyiben. Az uniós bíróságoknak ugyanis a múltban – amennyire megállapítható – még nem volt alkalmuk ilyen érvényességi vizsgálat elvégzésére; a nemzetközi szokásjogot az ítélkezési gyakorlat mindaddig csupán az uniós jog rendelkezéseinek és elveinek értelmezésére hívta fel¹⁰⁴.

2. A nemzetközi szokásjog (1. a)–d) kérdés)

108. Általánosan elismert, hogy az Európai Uniót a rá vonatkozó nemzetközi megállapodások mellett a nemzetközi szokásjog is kötelezi¹⁰², és ezt az EUSZ 3. cikk (5) bekezdésének második mondata („a nemzetközi jog szigorú betartás[a] és fejlesztés[e]”) is megerősíti. A nemzetközi szokásjog érintett elvei az uniós jogrend részét képezik¹⁰³.

110. Miként azt az eljárásban részt vevő számos intézmény és kormány helyesen kifejti, e kritériumok nem különbözhetnek azoktól, amelyek annak vizsgálatakor alkalmazandók, hogy az uniós jogi aktusok érvényessége

109. Az uniós bíróságok eddigi ítélkezési gyakorlatából azonban nem szűrhetők le

104 – A C-405/92. sz. Mondiet-ügyben 1993. november 24-én hozott ítélet (EBHT 1993., I-6133. o.) 11–16. pontjában, a 29. lábjegyzetben hivatkozott Poulsen és Diva Navigation ügyben hozott ítélet 11. pontjának utolsó mondatában és a 41. lábjegyzetben hivatkozott Brita-ügyben hozott ítéletnek különösen a 45. pontjában a Bíróság a nemzetközi szokásjogra csupán az uniós intézmények jogi aktusainak értelmezése céljából hivatkozik. A 29. lábjegyzetben hivatkozott Racke-ügyben hozott ítélet 47. pontja hangsúlyozza, hogy valamely rendelet érvényességének kérdése csak előkérdésként merül fel, holott a felperes az általa tulajdonképpen érvényesített jogokat közvetlenül a Közösségnek valamely harmadik országgal kötött megállapodásából származtatja. Az Elsőfokú Bíróság a 102. lábjegyzetben hivatkozott Opel Austria kontra Tanács ügyben hozott ítélet 93. és 94. pontjában a bizalomvédelem uniós jogban elismert általános jogelvét alkalmazta, amely véleménye szerint a jóhiszeműség nemzetközi szokásjogi elvének felel meg; a vitatott uniós jogi aktus érvényességét végül azonban egy nemzetközi megállapodás (az EGT-megállapodás), nem pedig az uniós jog vagy a nemzetközi szokásjog valamely általános elve tekintetében vizsgálta meg (az Opel Austria kontra Tanács ügyben hozott ítélet 95. pontja).

102 – A Bíróság 29. lábjegyzetben hivatkozott Poulsen és Diva Navigation ügyben hozott ítéletének 9. és 10. pontja, a Racke-ügyben hozott ítéletének 45. és 46. pontja és az Intertanko-ügyben hozott ítéletének 51. pontja, valamint a 41. lábjegyzetben hivatkozott Brita-ügyben hozott ítéletének 40–42. pontja; lásd továbbá a T-115/94. sz., Opel Austria kontra Tanács ügyben 1997. január 22-én hozott ítéletnek (EBHT 1997., II-39. o.) különösen a 90. pontját.

103 – A 29. lábjegyzetben hivatkozott Racke-ügyben hozott ítélet 46. pontja.

vizsgálható-e – és ha igen, mennyiben – nemzetközi megállapodások alapján.

uniós jogi aktusok érvényességének vizsgálata, ha két feltétel teljesül:

111. Egyrészt ugyanis nem állapítható meg azt alátámasztó nyomás ok, hogy a magánszemélyek számára miért kellene a nemzetközi szokásjog elveire történő hivatkozást a nemzetközi megállapodásokra történő hivatkozásra vonatkozóktól kevésbé szigorú feltételek mellett lehetővé tenni. Az alapügy felperesei és az őket támogató egyesületek sem jelöltek meg ilyen okot a Bíróság előtti eljárásban.

112. Másrészt időközben a nemzetközi szokásjog számos elvét kodifikálták egyes nemzetközi megállapodások¹⁰⁵. Értelmetlen lenne, ha a magánszemély egy és ugyanazon nemzetközi jogi elvre történő hivatkozása tekintetében különböző feltételek állnának fenn attól függően, hogy az említett elvre nemzetközi szokásjogi vagy nemzetközi szerződési elvként hivatkoznak-e.

113. A nemzetközi megállapodásokkal kapcsolatos – már megvizsgált – ítélkezési gyakorlat¹⁰⁶ kapcsolódva tehát azt javasolom a Bíróságnak, hogy a nemzetközi szokásjog elveit csak akkor ítélje alkalmazhatónak az

– Először is fenn kell állnia egy nemzetközi szokásjogi elvnek, amely kötelezi az Európai Uniót.

– Másodszor az adott nemzetközi szokásjogi elv természetével, illetve rendszerével nem lehet ellentétes az érvényesség efféle vizsgálata, és emellett az adott elvnek tartalma vonatkozásában feltétel nélkülnek és kellően pontosnak kell tűnnie.

114. A második kritérium körében másfelől figyelemmel kell lenni arra, hogy a 2008/101 irányelv érvényességének kérdése a jelen ügyben egy magánszemélyek – több légitársaság és azok egyesülete – által kezdeményezett jogvitában vetődik fel¹⁰⁷.

a) A szóban forgó nemzetközi szokásjogi elvek fennállásáról és azok Európai Uniót kötelező jellegéről

115. Miként az többek között a Nemzetközi Bíróság Statútuma¹⁰⁸ 38. cikke (1) bekezdésének b) pontjából kitűnik, a nemzetközi

105 – Lásd ezzel összefüggésben például a 29. lábjegyzetben hivatkozott Poulsen és Diva Navigation ügyben hozott ítélet 10. pontját, a 104. lábjegyzetben hivatkozott Mondiet ügyben hozott ítélet 13. pontját és a 41. lábjegyzetben hivatkozott Brita-ügyben hozott ítélet 40. pontját.

106 – A fenti 35. lábjegyzetben hivatkozott ítélkezési gyakorlat; hasonló értelemben Jacobs főtanácsnoknak a 29. lábjegyzetben hivatkozott Racke-ügyben hozott ítélethez kapcsolódó, 1997. december 4-én ismertetett indítványának különösen a 84. és 85. pontja.

107 – Lásd ezzel összefüggésben már a jelen indítvány fenti 50. pontját; ugyanebben az értelemben Jacobs főtanácsnoknak a 29. lábjegyzetben hivatkozott Racke-ügyben hozott ítélethez kapcsolódó indítványának különösen a 71. és 84. pontja.

108 – A Nemzetközi Bíróság 1945. június 26-i Statútuma az ENSZ Alapokmányának részét képezi (RTNU 1. kötet, XVI. o.).

szokásjog a nemzetközi jog egyik általánosan elismert forrása. Kialakulásához a nemzetközi jog érintett alanyainak általános gyakorlata szükséges (*consuetudo*; objektív elem), amelyet később jogként ismernek el (*opinio iuris sive necessitatis*; szubjektív elem)¹⁰⁹.

116. A nemzetközi jog rendkívül magas, reprezentatív számú alanyának részvételével kötött multilaterális megállapodások olykor kodifikálják a nemzetközi szokásjog bizonyos elveit. Ez különösen igaz a Chicagói Egyezmény néhány rendelkezésére¹¹⁰, a nyílt tengerről szóló egyezményre¹¹¹ és a tengerjogi egyezmény egyes részeire¹¹².

117. A jelen előzetes döntéshozatali eljárás résztvevői elvben egyetértenek abban, hogy nem utolsósorban a Chicagói Egyezmény és a tengerjogi egyezmény szolgálhat felvilágosítással a szóban forgó nemzetközi szokásjogi elvek fennállását vagy fenn nem állását és azok Európai Unióra nézve kötelező jellegét illetően.

i) Az államok szuverenitása saját légterük felett (1. a) kérdés)

109 – Lásd ezzel összefüggésben különösen a Nemzetközi Bíróság *északi-tengeri kontinentális talapat* (Németország kontra Hollandia és Németország kontra Dánia) ügyekben 1969. február 20-án hozott ítéletének (*I.C.J. Reports* 1969., 4. o.) 77. pontját és a *katonai és félkatonai tevékenységek Nicaraguában és Nicaragua ellen* (Nicaragua kontra Amerikai Egyesült Államok) ügyben („Nicaragua”-ügy) 1986. június 27-én hozott ítéletének (*I.C.J. Reports* 1986., 14. o.) 183. és 184. pontját.

110 – A Chicagói Egyezmény jelen ügyben szóban forgó 1. cikke „A Szerződő Államok elismerik, hogy [...]” fordulatot tartalmazza, amely a nemzetközi jog egy már korábban létező elvének kodifikációjára utal.

111 – A nyílt tengerről szóló, 1958. április 29-én Genfben aláírt megnyitott és 1962. szeptember 30-án hatályba lépett nemzetközi egyezmény (*RTNU* 450. kötet, 11. [82.] o.) már preambulumának első bekezdésében a szerződésben részes államok azon kívánságára utal, hogy „a nemzetközi jognak a nyílt tengerre vonatkozó szabályait kodifikálják”; ezt a Bíróság is elismeri a 29. lábjegyzetben hivatkozott Poulsen és Diva Navigation ügyben hozott ítélet 10. pontjában.

112 – A tengerjogi egyezmény preambulumának hetedik bekezdésében „a tengerjognak az ezen egyezményben elért kodifikálás[áról] és fokozatos továbbfejlesztés[éről]” esik szó. Ezt az ítélkezési gyakorlat is megerősíti; lásd például a Nemzetközi Bíróság 109. lábjegyzetben hivatkozott „Nicaragua”-ügyben hozott ítéletének 212. pontját és az Európai Unió Bíróságának a 29. lábjegyzetben hivatkozott Poulsen és Diva Navigation ügyben hozott ítélete 10. pontját, a 104. lábjegyzetben hivatkozott Mondiet-ügyben hozott ítéletének 13. pontját és a 29. lábjegyzetben hivatkozott Intertanko-ügyben hozott ítéletének 55. pontját.

118. Az államok saját légterük feletti (olykor „légi szuverenitásnak” is nevezett) szuverenitásának elve az államok saját területük feletti szuverenitásából fakad¹¹³. Ezen elvet a párizsi légi közlekedési megállapodás¹¹⁴ 1. cikke már 1919-ben lefektette; az jelenleg a Chicagói Egyezmény 1. cikkében van kodifikálva, amely egyezménynek jelenleg 190 állam részese, köztük az Európai Unió valamennyi tagállama. A Chicagói Egyezményben foglalt nemzetközi szerződési szabályozás e

113 – A Nemzetközi Bíróság 109. lábjegyzetben hivatkozott „Nicaragua”-ügyben hozott ítéletének 212. pontja.

114 – Az 1919. október 13-án Párizsban megkötött és 1922-ben hatályba lépett *convention portant réglementation de la navigation aérienne* (Az Egyesült Nemzetek Szerződésének Tára, XI. sorozat [1922.], 173. és azt követő oldalak). E megállapodást annak idején összesen 33 állam ratifikálta. Annak 1. cikke és a Chicagói Egyezmény 1. cikke lényegében azonos módon vannak megfogalmazva.

tekintetben – miként azt a Nemzetközi Bíróság is elismerte – csupán egy régóta megszilárdult nemzetközi szokásjogi elvet rögzít¹¹⁵.

alá vonja, a nyílt tenger szabadságának kifejeződése, amelynek koncepcionális eredete legalább az 1609-es évre nyúlik vissza¹¹⁸. A nyílt tenger szabadsága legkésőbb a 20. század eleje óta nemzetközileg is elismert¹¹⁹.

119. Az, hogy az Európai Unió maga nem részes fele a Chicagói Egyezménynek, nem zárja ki, hogy kösse az államok saját légtérük feletti szuverenitásának ezen egyezményben kodifikált nemzetközi szokásjogi elve¹¹⁶. A nemzetközi szokásjogi elvek ugyanis önállóan is továbbélnek azon nemzetközi megállapodások mellett, amelyekben kodifikálták őket¹¹⁷.

ii) A nyílt tenger feletti szuverenitás igényeinek érvénytelensége (1. b) kérdés)

120. Azon elv, amely szerint egyetlen állam sem támaszthat jogszerűen igényt arra, hogy a nyílt tenger valamely részét szuverenitása

121. Azon elvet, amely szerint egyetlen állam sem támaszthat jogszerűen igényt arra, hogy a nyílt tenger valamely részét szuverenitása alá vonja, 1958-ban a nyílt tengerről szóló egyezmény 2. cikkének első mondata kodifikálta, és az később a tengerjogi egyezmény „A nyílt tenger feletti szuverenitás igényeinek érvénytelensége” című 89. cikkében jelent meg. A tengerjogi egyezménynek jelenleg 162 részes fele van, köztük az Európai Unió – a korábbi Európai Közösség –¹²⁰ és annak valamennyi tagállama.

115 – Franciaül: „Il est hors de doute pour la Cour que ces prescriptions du droit conventionnel ne font que correspondre à des convictions qui, depuis longtemps, sont bien établies en droit international coutumier”; angolul: „The Court has no doubt that these prescriptions of treaty-law merely respond to firmly established and longstanding tenets of customary international law” (a Nemzetközi Bíróság 109. lábjegyzetben hivatkozott „Nicaragua”-ügyben hozott ítélete 212. pontjának vége).

116 – Ugyanebben az értelemben a szerződések jogáról szóló Bécsi Egyezmény tekintetében a 29. lábjegyzetben hivatkozott Racke-ügyben hozott ítélet 24., 45. és 46. pontja, valamint a 41. lábjegyzetben hivatkozott Brita-ügyben hozott ítélet 42. pontja; hasonló értelemben a tengerjog tekintetében a 104. lábjegyzetben hivatkozott Mondiet-ügyben hozott ítélet 13. pontja.

117 – Ugyanebben az értelemben a Nemzetközi Bíróság 109. lábjegyzetben hivatkozott „Nicaragua”-ügyben hozott ítéletének 174–179. pontja.

122. A legalább egy évszázadra – ha nem hosszabb időre – visszatekintő állami gyakorlatra és annak többek között az Európai Unió és annak valamennyi tagállama körében tapasztalható széles körű elismertségére tekintettel feltételezhető, hogy a tengerjogi egyezmény 89. cikke esetében egy nemzetközi

118 – Lásd ezzel összefüggésben Hugo Grotius mai napig iránymutató „*Mare liberum*” („A szabad tenger”) című művét.

119 – Lásd ezzel összefüggésben például az Állandó Nemzetközi Bíróság *Lotus* (Franciaország kontra Törökország) ügyben hozott 1927. szeptember 7-i ítéletét (*PCIJ Publications* 1927., A. sorozat, 10. sz. [25. o.]).

120 – Lásd ezzel összefüggésben a 86. lábjegyzetben hivatkozott jóváhagyó tanácsi határozatot.

szokásjogi elv kodifikációjáról van szó¹²¹, amely köti az Uniót. Ezt a jelen előzetes döntéshozatali eljárás egyetlen résztvevője sem vonta kétségbe.

szóló egyezmény 2. cikke harmadik mondatának 4. pontjában, és az jelenleg a tengerjogi egyezmény 87. cikke (1) bekezdése harmadik mondatának b) pontjában van kodifikálva.

123. Az előzetes döntéshozatali eljárás során némi kétség merült fel azt illetően, hogy a nyílt tenger feletti szuverenitás igényei érvénytelenségének elve jelentőséggel bírhat-e a 2008/101 irányelv érvénytelenségének vizsgálata szempontjából. Ennek kapcsán mindazonáltal elegendő arra utalni, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében a kérdést előterjesztő bíróság kérdéseinek releváns voltát vélelmezni kell¹²². Mivel nem nyilvánvaló, hogy az 1. b) kérdés az alapügy eldöntése szempontjából irreleváns lenne, azt a Bíróságnak meg kell vizsgálnia.

125. A nyílt tenger feletti szuverenitás igényeinek érvénytelenségével összefüggésben imént már kifejtettekkel azonos okokból¹²³ a nyílt tenger feletti szabad repülést is a nemzetközi szokásjog elvének kell tekinteni, amely köti az Uniót.

iv) A nyílt tenger felett áthaladó légi jármű feletti állítólagos kizárólagos joghatóság (1. d) kérdés)

iii) A nyílt tenger feletti szabad repülés (1. c) kérdés)

126. Az eddig tárgyalt nemzetközi szokásjogi elvektől eltérően a kérdést előterjesztő bíróság által megjelölt negyedik elv fennállása vitatott.

124. A nyílt tenger feletti szabad repülés („a tenger feletti átrepülés szabadsága”) szintén már 1958-ban említést nyert a nyílt tengerről

127. Az alapügy felperesei és az őket támogató egyesületek kifejtik, hogy a nemzetközi szokásjogból az következik, hogy a nyílt tenger felett áthaladó légi jármű – nemzetközi egyezmény kifejezetten eltérő rendelkezése hiányában – annak az országnak a kizárólagos joghatósága alá tartozik, amelyben

121 – Ugyanebben az értelemben a Nemzetközi Bíróság *halátszati joghatóságok* (Egyesült Királyság kontra Izland) ügyben hozott 1974. július 25-i ítéletének (*I.C.J. Reports* 1974., 3. o.) 50. pontja.

122 – A C-333/07. sz. *Régie Networks* ügyben 2008. december 22-én hozott ítélet (EBHT 2008., I-10807. o.) 46. és 47. pontja, a C-45/09. sz. *Rosenbladt*-ügyben 2010. október 12-én hozott ítélet (EBHT 2010., I-9391. o.) 33. pontja és a C-119/09. sz. *Société fiduciaire nationale d'expertise comptable* ügyben 2011. április 5-én hozott ítélet (EBHT 2011., I-2551. o.) 21. pontja.

123 – A jelen indítvány 120–122. pontja.

lajstromozták. Míg a kormányok és intézmények némelyike ezt nem boncolgatta tovább, addig az eljárás más résztvevői – mégpedig Németország és Franciaország kormányai, az Egyesült Királyság Kormánya, valamint Norvégia kormánya, de a Bizottság és a környezetvédelmi egyesületek is – határozottan úgy vélik, hogy nem létezik ilyen nemzetközi szokásjogi elv.

128. Valóban létezik olyan elv, amely szerint – egyszerűen szólva – a nyílt tengeren közlekedő járművek a lobogójuk szerinti állam kizárólagos joghatósága alatt állnak, ezen elvet azonban csak a hajók tekintetében kodifikálták, a légi járművek tekintetében nem. Ez derül ki a tengerjogi egyezmény 92. cikke (1) bekezdésének első mondatából, de annak a nyílt tengerről szóló, 1958. évi egyezmény 6. cikke (1) bekezdésének első mondatában foglalt előrendelkezéséből is.

129. A nyílt tengerről szóló egyezmény 6. cikkének (1) bekezdése és a tengerjogi egyezmény 92. cikke szerinti rendelkezések nem alkalmazhatók minden további nélkül analógia útján a légi járművekre is. Miként az ugyanis e két multilaterális megállapodás együttes vizsgálatából kiderül, azok szerzői egyértelműen különbséget tettek a hajók és a légi járművek között, és azokban a rendelkezésekben, amelyek a járművek mindkét

típusára vagy konkrétan csak a légi járművekre vonatkoznak, a légi járműveket kifejezetten megemlítték¹²⁴.

130. E körülmények között a nyílt tengeréről szóló egyezmény 6. cikke és a tengerjogi egyezmény 92. cikke az e rendelkezésekben nem említett légi járművek tekintetében nem szolgálhat egy állítólagos nemzetközi szokásjogi elv fennállásának megbízható bizonyítékaul. Ez azért is így van, mert a kifejezetten a légi közlekedéssel foglalkozó Chicagói Egyezmény szintén nem rögzíti a lajstromozás szerinti államnak a nyílt tenger felett áthaladó légi járművei feletti kizárólagos joghatóságának elvét. A Chicagói Egyezményhez hasonlóan úgyszólván világszerte hatályos Tokiói Egyezmény¹²⁵ 4. cikke ezenfelül olyan rendelkezést tartalmaz, amely az államok számára büntetőjogi célból bizonyos korlátokon belül lehetővé teszi a légi járművek repülésének korlátozását akkor is, ha azokat nem náluk lajstromozták.

124 – Lásd például a nyílt tengerről szóló egyezmény 15., 17., 19–21. cikkét, 23. cikkének (4) bekezdését és 23. cikke (5) bekezdésének b) pontját, valamint a tengerjogi egyezmény 1. cikkének 5) pontját, 18. cikkének (2) bekezdését, 19. cikke (2) bekezdésének e) pontját, 38., 39. cikkét, 42. cikkének (4) bekezdését, 53. cikkének (1) és (5) bekezdését, valamint 12., 54. cikkét, 58. cikkének (1) bekezdését, 87. cikke (1) bekezdésének b) pontját, 101–107. cikkét, 110. cikkének (4) és (5) bekezdését, 111. cikkét, 212. cikkének (1) bekezdését, 216. cikke (1) bekezdésének b) pontját, 222., 224., 236., 262. cikkét és 298. cikke (1) bekezdésének b) pontját.

125 – A légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló egyezményt (a továbbiakban: Tokiói Egyezmény; *RTNU* 704. kötet, 219. o.) 1963. szeptember 14-én Tokióban kötötték meg, és az 1969. december 4-én lépett hatályba. Annak jelenleg 185 részes fele van.

131. A vitatott elvvel kapcsolatos eddigi ítélezési gyakorlat – amennyire megállapítható – csak hajókkal foglalkozott, légi járművekkel azonban nem¹²⁶.

132. A fentiekre tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság úgy határozzon, hogy jelenleg nem áll rendelkezésre elegendő bizonyíték azon nemzetközi szokásjogi elv fennállásának alátámasztására, amely szerint „a nyílt tenger felett áthaladó légi jármű – nemzetközi egyezmény kifejezetten eltérő rendelkezése hiányában – annak az országnak a kizárólagos joghatósága alá tartozik, amelyben lajstromozták”.

133. Ezen elv következtésképpen a 2008/101 irányelvhez hasonló uniós jogi aktusok érvényességére vonatkozó vizsgálat alapjául sem szolgálhat.

b) A szóban forgó nemzetközi szokásjogi elveknek egy természetes vagy jogi személyek által kezdeményezett jogvitában elvégzendő érvényességi vizsgálat mércéjéül való felhasználhatóságáról

134. Még ha nemzetközi jogi értelemben az Európai Uniót kötelező valamennyi

nemzetközi szokásjogi elv kötelező is az Európai Unióra nézve, az adott elv természetéből, illetve rendszeréből kiderülhet, hogy az az Unión belül vagy egyáltalán nem, vagy csak korlátozott mértékben használható fel az uniós intézmények jogi aktusai érvényességének felülvizsgálatára¹²⁷, különösen a természetes vagy jogi személyek által kezdeményezett jogvitákban.

135. A High Court által az 1. a)–c) kérdésben az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyaként megjelölt három nemzetközi szokásjogi elvben közös, hogy azok az államok szuverén jogainak terjedelmét határozzák meg, és az államok joghatóságát határolják körül.

136. Az ilyen elvek természetüknél, illetve rendszerüknél fogva semmiképpen sem alkalmasak arra, hogy a magánszemélyek jogi helyzetét befolyásolják¹²⁸. Helyesen mutattak rá erre az eljárásban részt vevő intézmények, és helyesen utalt erre a részt vevő kormányok többsége is.

137. Az ilyen elvekre ennél fogva nem lehet hivatkozni az uniós jogi aktusok érvényessége vizsgálatának mércéjeként a természetes vagy jogi személyek által kezdeményezett jogvitákban¹²⁹.

126 – Lásd különösen az Állandó Nemzetközi Bíróság 119. lábjegyzetben hivatkozott *Lotus*-ügyben hozott ítéletét és az Európai Unió Bíróságának a 29. lábjegyzetben hivatkozott *Poulsen és Diva Navigation* ügyben hozott ítéletét. Amennyiben a jelen eljárás szempontjából jelentőséget kívánunk tulajdonítani az új-zélandi fellebbviteli bíróság (*New Zealand Court of Appeal*) *Sellers* kontra *Maritime Safety Inspector* ügyben hozott 1998. november 5-i – az alapügy felperesei által hivatkozott – ítéletének, úgy elegendő arra utalni, hogy – amennyire megállapítható – az említett ítéletben sem légi járművekről volt szó.

127 – Lásd ezzel összefüggésben – a nemzetközi megállapodások tekintetében – a jelen indítvány 68. és 69. pontját.

128 – Más lehet a helyzet például a humanitárius nemzetközi szokásjog bizonyos szabályai esetében; lásd ezzel összefüggésben *Jacobs* főtanácsnoknak a 29. lábjegyzetben hivatkozott *Racke*-ügyben hozott ítélethez kapcsolódó indítványa 84. pontja utolsó mondatát.

129 – Más lehet a helyzet az EUMSZ 263. cikk második bekezdése értelmében vett privilegizált felperesek által kezdeményezett jogviták esetében (lásd ezzel összefüggésben a jelen indítvány fenti 75. pontját).

3. Közbenső következtetés

138. Mindent egybevetve tehát az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésben említett nemzetközi jogi rendelkezések és elvek közül csak a Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikkére és 15. cikke (3) bekezdésének második mondatára lehet hivatkozni az uniós jogi aktusok érvényessége vizsgálatának mércéjeként a természetes vagy jogi személyek által kezdeményezett jogvitákban.

B – A 2008/101 irányelvnek a hivatkozott nemzetközi megállapodásokkal és nemzetközi szokásjogi elvekkel való összeegyeztethetőségéről (második, harmadik és negyedik kérdés)

139. A második, harmadik és negyedik kérdés a 2008/101 irányelvnek a kérdést előterjesztő bíróság által megjelölt nemzetközi megállapodásokkal és nemzetközi szokásjogi elvekkel való összeegyeztethetőségével foglalkozik. E kérdések csak arra az esetre vonatkoznak, ha az első kérdésre adott válasz igenlő. Az általam fent kifejtettek alapján ez a helyzet csak a Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikke és 15. cikke (3) bekezdésének második mondata vonatkozásában áll fenn. Másodlagosan és a teljesség kedvéért mindazonáltal a 2008/101 irányelvnek a kérdést előterjesztő bíróság által megjelölt egyéb nemzetközi jogi rendelkezésekkel és elvekkel való összeegyeztethetőségét is meg fogom vizsgálni.

140. A Bíróság előtti eljárásban e kérdéskör kapcsán szögesen ellentétes jogi álláspontok

kifejtésére került sor. Míg ugyanis az alapügy felperesei és az őket támogató egyesületek úgy vélik, hogy valamennyi szóban forgó nemzetközi megállapodás és nemzetközi szokásjogi elv megsértésére sor került, addig az eljárásban részt vevő intézmények és kormányok, valamint környezetvédelmi egyesületek egyhangúan ezzel homlokegyenest ellenkező álláspontot képviselnek.

1. A nemzetközi szokásjog bizonyos elveivel való összeegyeztethetőség (második kérdés)

141. A kérdést előterjesztő bíróság a második kérdésével arról kér felvilágosítást, hogy az alapügy felperesei által hivatkozott nemzetközi szokásjogi elvek a 2008/101 irányelv érvénytelenségét idézik-e elő annyiban, amennyiben az említett irányelv a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerét a járatok azon szakaszaira is kiterjeszti, amelyek az Európai Unió tagállamainak légtérén kívül esnek.

142. Általánosan elismert, hogy az Európai Unió hatásköreit a nemzetközi szokásjog tiszteletben tartásával kell gyakorolni¹³⁰.

130 – A 29. lábjegyzetben hivatkozott Poulsen és Diva Navigation ügyben hozott ítélet 9. pontja, a 29. lábjegyzetben hivatkozott Racke-ügyben hozott ítélet 45. pontja és a 89/85., 104/85., 114/85., 116/85., 117/85. és 125/85–129/85. sz., Ahlström Osakeyhtiö és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben („farost”-ügy) 1988. szeptember 27-én hozott ítélet (EBHT 1988., 5193. o.) 15–18. pontja.

143. A jelen ügyben az alapügy felperesei és az őket támogató egyesületek lényegében azt róják fel az uniós jogalkotónak, hogy ellentétbe került az államok joghatóságának elhatárolására vonatkozó nemzetközi szokásjogi elvekkel. A kibocsátáskereskedelmi rendszernek a járatok Európa Unión kívüli légtérre eső szakaszaira történő kiterjesztése révén ugyanis egy extraterritoriális szabályozás elfogadására került sor, amely egyrészt sérti a harmadik államok szuverén jogait, másrészt pedig a nyílt tenger szabadságát.

144. E kifogás nem fogadható el. Az a 2008/101 irányelv rendelkezéseinek téves és rendkívül felületes olvasatán alapul.

a) A kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszere extraterritoriális hatásának hiányáról

145. Miként azt az eljárásban részt vevő számos intézmény és kormány helyesen kifejtette, a 2008/101 irányelv egyáltalán nem tartalmaz extraterritoriális rendelkezéseket. Ez az irányelv a légitársaságok tevékenységét sem a harmadik államok légterében, sem a nyílt tenger felett nem veti kötelező erejű uniós jogi rendelkezések hatálya alá. A 2008/101 irányelv különösen nem ró a légitársaságokra semmiféle arra vonatkozó kötelezettséget,

hogy légi járműveikkel bizonyos útvonalakon repüljenek, hogy bizonyos sebességhatárokat tiszteletben tartsanak, vagy hogy bizonyos üzemanyag-fogyasztási és égéstermék-kibocsátási határértékeket betartsanak.

146. A 2008/101 irányelv szabályozási tárgyát kizárólag a légi járműveknek az Európai Unióban található repülőtérrel történő indulása és oda történő érkezése képezi, és csak az ilyen indulások és érkezések tekintetében kerül sor a joghatóság légitársaságokkal szembeni gyakorlására is: e társaságok kötelesek a járatról függően különböző mennyiségű kibocsátási egységet beváltani¹³¹, ennek körében velük szemben a szabályok megszegése esetén akár a működési tilalmat is magukban foglaló szankciók szabhatók ki¹³².

147. Az, hogy a beváltandó kibocsátási jogok megállapításának alapjául az adott járatall megített teljes távolság szolgál, nem kölcsönöz a 2008/101 irányelv rendelkezéseinek extraterritoriális jelleget. Kétségtelen, hogy ily módon részben olyan *események figyelembevételére* is sor kerül, amelyek a nyílt tenger felett vagy harmadik államok területén játszódhatnak le. Ez közvetve alkalmas arra ösztönözheti a légitársaságokat, hogy a nyílt

¹³¹ – Lásd a 2008/101 irányelvvel módosított 2003/87 irányelv IV. mellékletének B. részével összefüggésben értelmezett 12. cikke (2a) bekezdését.

¹³² – A 2008/101 irányelvvel módosított 2003/87 irányelv 16. cikke.

tenger vagy harmadik államok területe feletti repülés során meghatározott magatartást tanúsítsanak, különösen hogy minél kevesebb üzemanyagot fogyasszanak, és minél kevesebb üvegházhatást okozó gázt bocsássanak ki. Az Európai Unión kívüli légtérben tanúsítandó magatartásuk konkrét *szabályozására* azonban nem kerül sor.

lobogója alatt közlekedő érintett hajó befut egy Európai Unió belüli kikötőbe¹³⁴.

149. Nemzetközi jogi szempontból az bír döntő jelentőséggel, hogy az adott tényállás kellő mértékben kötődik-e az érintett államhoz, illetve az érintett nemzetközi szervezet-hez. A kapcsolat a területiség elvén¹³⁵, a személyiség elvén¹³⁶ vagy – ritkább esetben – az egyetemesség elvén alapulhat.

148. Semmiképpen sem szokatlan, hogy valamely állam vagy nemzetközi szervezet joghatóságának gyakorlása során a saját területi joghatóságán kívül bekövetkező vagy bekövetkezett körülményeket is figyelembe vesz. Így több állam jövedelemadó-jogában él a világjövedelem elve. A kartelljogban, valamint az összefonódások ellenőrzésének területén is világszerte bevett gyakorlat, hogy a versenyhatóságok fellépnek a vállalkozások megállapodásaival szemben, még ha ezeket a versenyhatóságok területi joghatóságán kívül kötötték is meg, és még ha e megállapodások alkalmasint – akár jelentős mértékben – a versenyhatóságok joghatóságán kívül eső területen fejtik is ki hatásaikat¹³³. A Bíróság egy halászati ügyben egyenesen úgy határozott, hogy a nyílt tengeren kifogott hal elko-bozható, mihelyt a valamely harmadik állam

b) A kellő mértékű kapcsolat fennállásáról

150. A jelen ügyben az Európai Unió a területiség elvére támaszkodhat.

151. Az Unió általánosságban megkövetelheti a területén szolgáltatást nyújtani kívánó

133 – Az összefonódások európai ellenőrzésének területéről származó két ismert példával szolgál az Elsőfokú Bíróság T-102/96. sz., Gencor kontra Bizottság ügyben 1999. március 25-én hozott ítéletének (EBHT 1999, II-753. o.) 88. és 90. pontja, valamint a T-210/01. sz., General Electric kontra Bizottság ügyben 2005. december 14-én hozott ítélete (EBHT 2005., II-5575. o.).

134 – A 29. lábjegyzetben hivatkozott Poulsen és Diva Navigation ügyben hozott ítélet 3., 4. és 30–34. pontja; hasonló értelemben a 44. lábjegyzetben hivatkozott Commune de Mesquer ügyben hozott ítélet 60. és 61. pontja a kőolaj tekintetében, amely egy hajótörés során egy tagállam kizárólagos gazdasági övezetében kiömlött, majd az említett tagállam partjára sodródott.

135 – A 130. lábjegyzetben hivatkozott „farost”-ügyben hozott ítélet 18. pontja; a hajó rakományának elkobzásához való jogot végső soron a 29. lábjegyzetben hivatkozott – már említett – Poulsen és Diva Navigation ügyben hozott ítélet 30–34. pontja is a területiség elvére vezeti vissza.

136 – Ebben az értelemben a 104. lábjegyzetben hivatkozott Mondiet-ügyben hozott ítélet 15. pontja, amely az akkori Európai Közösségnek a nyílt tengeri halállomány megőrzését szolgáló intézkedések megtételére vonatkozó joghatóságát a lobogó szerinti állam joghatóságából vezeti le.

vállalkozásoktól, hogy azok betartsanak bizonyos uniós jogi követelményeket. Ennélfogva megkövetelheti a légitársaságoktól, hogy az Európai Unióban található repülőtérrel történő indulások és az oda történő érkezések alkalmával vegyenek részt az uniós jog által előírt környezet- és éghajlatvédelmi intézkedésekben¹³⁷, a jelen esetben a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerében.

152. Az indulás és az érkezés ugyanis minden repülés lényeges és különösen jellemző része. Ha az indulás vagy az érkezés helye az Európai Unió területén található, kellő mértékű területi kapcsolat áll fenn a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerének az adott járatra történő kiterjesztéséhez.

153. A kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerének alkalmazása során megkövetelhető az adott légitársaságtól, hogy az az európai repülőterekről történő induláskor és az oda történő érkezéskor annál nagyobb mennyiségű kibocsátási egységet váltson be, minél távolabb van a járat indulásának helye az érkezési helytől. A teljes megtett távolság efféle figyelembevételében végső soron az arányosság elve fejeződik ki, és az

megfelel a környezetvédelmi jogi „szennyező fizet”-elvnek.

154. A területiség elve nem tiltja meg, hogy a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerének alkalmazása során a járatok által az Európai Unió területén kívül megtett szakaszok figyelembevételére is sor kerüljön. Ez az eljárás mód megfelel a természetnek, valamint a környezet- és éghajlatvédelmet szolgáló intézkedések értelmének és céljának is. A légszennyezés tudvalevően nem ismer határokat, és az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásuk helyétől függetlenül világszerte hozzájárulnak az éghajlatváltozáshoz; azok minden államban vagy államszövetségben – az Európai Unióban is – hatást gyakorolhatnak a környezetre és az éghajlatra.

155. Ezen összefüggésben a már említett halászáti üggyel történő összevetés is hasznosnak bizonyulhat. Ha a területiség elve alapján lehetőség van az Európai Uniótól kívül fogott halnak egy harmadik állam lobogója alatt közlekedő hajón az Európai Uniótól belüli kikötőben történő elkobzására¹³⁸, akkor annak sem lehet akadálya, hogy az Európai Uniótól légtérén kívül valamely légi jármű által kibocsátott égéstermék a légi jármű Európai Uniótól belül található repülőtérrel történő indulásakor vagy oda érkezésekor a beváltandó kibocsátási egységek kiszámítása céljából figyelembe vegyék.

137 – Annak vizsgálatára, hogy e lehetőség a konkrét esetben nemzetközi megállapodások alapján korlátozások hatálya alá tartozik-e, az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik és negyedik kérdés körében elkülönülten kerül majd sor; lásd ezzel összefüggésben a jelen indítvány lenti 161–236. pontját.

138 – A 29. lábjegyzetben hivatkozott Poulens és Diva Navigation ügyben hozott ítélet 3., 4. és 30–34. pontja.

c) A harmadik államok szuverenitását érintő korlátozás hiányáról

területén a kettős adóztatás széles körben elterjedt jelenségét, elfogadja¹³⁹.

156. Az alapügy felperesei és az őket támogató egyesületek által képviselt állásponttal szemben a 2008/101 irányelv sem jogi, sem gyakorlati szempontból nem akadályozza a harmadik államokat abban, hogy adott esetben saját kibocsátáskereskedelmi rendszert léptessenek hatályba és alkalmazzanak a légi közlekedés tekintetében.

159. Csak egyoldalú intézkedések vagy az érintett államok és nemzetközi szervezetek közötti szerződéses megállapodások révén küszöbölhető ki egy és ugyanazon járatnak két különböző kibocsátáskereskedelmi rendszeren belüli kettős figyelembevétele. Az uniós jogalkotó – noha rá a nemzetközi szokásjog e tekintetben nem ró kötelezettséget – a 2008/101 irányelvben kifejezetten jelezte ez irányú szándékát, és egy konkrét nyitottsági záradékot is megfogalmazott¹⁴⁰.

157. Kétségtelen, hogy a kibocsátáskereskedelmi rendszernek a járatok által a nyílt tenger és harmadik államok területe felett megtett szakaszokra történő kiterjesztése a „kettős szabályozás”, vagyis egy és ugyanazon szakasznak két különböző állam kibocsátáskereskedelmi rendszerén belüli kettős figyelembevétele veszélyét rejti magában. Ez különösen akkor fordulhat elő, ha valamely nemzetközi járatnak mind az indulási, mind pedig az érkezési helyén olyan kibocsátáskereskedelmi rendszer van hatályban, amely – akárcsak a 2008/101 irányelv – a teljes távolságot számításba veszi.

d) Közbenső következtetés

160. Mindent egybevetve tehát a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerének a járatok által az Európai Unió területén kívül megtett szakaszokra történő kiterjesztése nem ad okot kételyekre a 2008/101 irányelvnek a szóban forgó nemzetközi szokásjogi elvekkel való összeegyeztethetőségét illetően.

158. Mindazonáltal az ilyen kettős figyelembevétel, bármily megterhelő is az érintett légitársaságok számára, a jelen ügyben szóban forgó nemzetközi szokásjogi elvek alapján nem tiltott. Ellenkezőleg, azt a nemzetközi szokásjog, akárcsak a közvetlen adók

139 – A közvetlen adók területén még magán az Európai Unión belül sem áll fenn jelen állás szerint a kettős adóztatás általános tilalma (a C-513/04. sz., Kerckhaert és Morres ügyben 2006. november 14-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-10967. o.] 20–24. pontja és a C-67/08. sz. Block-ügyben 2009. február 12-én hozott ítélet [EBHT 2009., I-883. o.] 28–31. pontja).

140 – Lásd a 2008/101 irányelv (17) preambulumbekzdését és a 2008/101 irányelvvel módosított 2003/87 irányelv 25a. cikkét.

2. A bizonyos nemzetközi megállapodásokkal való összeegyeztethetőség (harmadik és negyedik kérdés)

161. A kérdést előterjesztő bíróság harmadik és negyedik kérdésével lényegében arra vár választ, hogy a 2008/101 irányelv összeegyeztethető-e különböző, nemzetközi megállapodásokban foglalt rendelkezésekkel. A kérdést előterjesztő bíróság e tekintetben a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerének a nemzetközi légi közlekedésre – a 2008/101 irányelv által – történő kiterjesztése kérdéskörét négy szempontból – egyrészt a járatok EU légterén kívüli szakaszainak figyelembevétele (harmadik kérdés), másrészt az Európai Unió ICAO-n kívüli önálló cselekvése (4. a) kérdés), harmadrészt a berepülés vagy távozás jogcímén fizetendő térítések tilalma (4. b) kérdés), negyedrészt pedig a nemzetközi légi közlekedésben felhasznált üzemanyagra kivetett adók és vámok tilalma (4. c) kérdés) szempontjából – terjeszti a Bíróság elé a jogszerűség vizsgálata céljából.

a) A kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerének a járatok EU légterén kívüli szakaszaira történő kiterjesztése jogszerűsége (harmadik kérdés)

162. A kérdést előterjesztő bíróság a harmadik kérdésével arról kér felvilágosítást, hogy a Chicagói Egyezmény és a Nyitott Égbolt Megállapodás különböző rendelkezései a

2008/101 irányelv érvénytelenségét idézik-e elő annyiban, amennyiben az említett irányelv a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerét a járatok azon szakaszaira is kiterjeszti, amelyek az Európai Unió tagállamainak légterén kívül esnek.

i) A Chicagói Egyezmény 1., 11. és 12. cikkével való összeegyeztethetőség (3. a) kérdés)

163. Miként az már az első kérdés körében említést nyert, az Európai Uniót nem kötelezi a Chicagói Egyezmény; ezen egyezmény tehát nem szolgálhat az uniós jogi aktusok érvényességi vizsgálatának alapjául¹⁴¹. Mivel azonban az Unió valamennyi tagállama részes fele a Chicagói Egyezménynek, a másodlagos uniós jog rendelkezéseit annak figyelembevételével kell értelmezni¹⁴². A 2008/101 irányelvet (illetve a 2008/101 irányelvvel módosított 2003/87 irányelvet) tehát lehetőség szerint úgy kell értelmezni, hogy az összhangban álljon a Chicagói Egyezménnyel.

164. A Chicagói Egyezmény kérdést előterjesztő bíróság által megjelölt rendelkezéseinek vizsgálata alapján mindazonáltal megállapítható, hogy azokkal egyébként sem ellentétes a 2008/101 irányelv.

¹⁴¹ – Lásd a jelen indítvány fenti 51–66. pontját.

¹⁴² – Ebben az értelemben a 29. lábjegyzetben hivatkozott Intertanko-ügyben hozott ítélet 52. pontjának vége.

165. Ami mindenekelőtt a Chicagói Egyezmény 1. cikkét illeti, e rendelkezés csupán az államok szuverenitásának elvét és különösen azok légi szuverenitását rögzíti¹⁴³. Miként az már korábban¹⁴⁴ a nemzetközi szokás-jog kapcsán megállapítást nyert, a 2008/101 irányelv nem tartalmaz extraterritoriális rendelkezéseket, és nem sérti harmadik államok szuverén jogait. E megállapítások a Chicagói Egyezmény 1. cikkére minden további nélkül alkalmazhatók.

illetve távozására, valamint repülésére vonatkozó szabályai tekintetében rögzített egyetlen érdemi rendelkezés a légi járművek állami hovatartozás szempontjából történő megkülönböztetésének tilalma: a vonatkozó szabályokat „állami hovatartozás szempontjából történő megkülönböztetés nélkül minden Szerződő Állam légi járművére alkalmazni kell”. Az eljárás résztvevőinek egyike sem vonta kétségbe, hogy a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszere megfelel e követelményeknek.

166. A Chicagói Egyezmény 11. cikkével kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy az abban foglalt rendelkezések már csupán szövegük szerint is kizárólag a nemzetközi légi forgalomban részt vevő légi járműveknek a szerződő államba történő belépésére, illetve onnan történő távozására, valamint az ilyen légi járműveknek a szerződő állam területe fölött végzett repülésére vonatkoznak. Ezt a 11. cikk tágabb összefüggéseinek vizsgálata is megerősíti: a rendelkezést a Chicagói Egyezmény „Repülés a Szerződő Államok területe fölött” címet viselő II. fejezete tartalmazza. A Chicagói Egyezmény 11. cikke nem rendelkezik arról, hogy a szerződő államok egyike által alkalmazott kibocsátáskereskedelmi rendszer figyelembe veheti-e a járatok által ezen állam területén kívül megtett szakaszokat.

168. A Chicagói Egyezmény 11. cikkének utolsó fordulatából sem következik, hogy tiltott lenne a szerződő államok egyike által alkalmazott kibocsátáskereskedelmi rendszer keretében figyelembe venni a járatok által ezen állam területén kívül megtett szakaszokat. E szövegrész csak azt rögzíti, hogy az említett szabályokat „a másik Államba történő belépés, az onnan távozás és a területén tartózkodás során kötele[ző] megtartani”. Pontosan ezt és csak ezt – a szabályok belépés és távozás során történő megtartását – követeli meg az Európai Unió a légitársaságoktól kibocsátáskereskedelmi rendszere keretében. A kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszere nem tartalmaz a járatok Európai Unió területén kívüli szakaszaira vonatkozó rendelkezéseket.

167. A Chicagói Egyezmény 11. cikke által a szerződő állam légi járművek belépésére,

169. Ami végezetül a Chicagói Egyezmény 12. cikkét illeti, e rendelkezés a repülési szabályokkal foglalkozik. A 2008/101 irányelvvel módosított 2003/87 irányelv azonban sem az Európai Unió területe, sem pedig a harmadik államok vagy az egyezmény 12. cikkének harmadik mondatában kifejezetten megemlített

143 – Lásd a jelen indítvány fenti 118. pontját.

144 – Lásd az általam az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdés kapcsán a jelen indítvány 145–160. pontjában kifejtetteket.

nyílt tenger feletti légtér vonatkozásában nem tartalmaz ilyen repülési szabályokat. A kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszere – miként az már említést nyert – különösen nem ír elő a légitársaságok és az általuk üzemeltetett légi járművek számára bizonyos útvonalakat, bizonyos sebességhatárokat vagy bizonyos üzemanyag-fogyasztási és égéstermék-kibocsátási határértékeket.

szükséges a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerének hatályát a járatok Európai Unió területén belüli szakaszaira korlátozni.

ii) A Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikkével való összeegyeztethetőség (3. b) kérdés)

170. Az alapügy felpereseinek a Chicagói Egyezmény bizonyos repülési szabályokat tartalmazó 2. mellékletére¹⁴⁵ történő hivatkozása sem alkalmas érveik alátámasztására. Jóllehet az említett melléklet 3.1.4. pontja a légi járművekből a repülés során történő „kidobás[ra] és kiszórás[ra]”¹⁴⁶ vonatkozó rendelkezést tartalmaz. A kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszere azonban semmiképpen sem hasonlítható össze az anyagok kidobására vagy kiszórására vonatkozó szabályozással, mivel az említett rendszer éppen nem tartalmaz az Európai Unión belüli repülőterekről induló vagy oda érkező légi járművek hajtóműveiből származó, üveg-házhatást okozó gázok kibocsátására vonatkozó rendelkezéseket vagy határértékeket.

171. Mivel tehát nem áll fenn a Chicagói Egyezmény 1., 11. és 12. cikkével való ellentét veszélye, arra sincs ok, hogy a 2008/101 irányelvet a Chicagói Egyezmény fényében megszorítóan értelmezzük és alkalmazzuk. Ezen egyezményre tekintettel különösen nem

172. A Chicagói Egyezmény imént vizsgált rendelkezéseitől eltérően a Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikkére közvetlenül lehet hivatkozni a 2008/101 irányelv érvényessége vizsgálatának mércéjeként¹⁴⁷.

173. Érdemben azonban nem állnak fenn kétfeltesítések a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerének e nemzetközi jogi rendelkezéssel való összeegyeztethetőségét illetően. A Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikke ugyanis lényegében azt írja elő, hogy az egyik fél területén alkalmazni kell és be kell tartani az adott félnek a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi járművek belépésével, valamint kilépésével kapcsolatos, illetve az ilyen légi járművek üzemeltetésére vonatkozó törvényeit és rendelkezéseit. A Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikke tehát (a bennünket érdeklő szempontból) a Chicagói Egyezmény 11. cikkében foglalttal nagymértékben megegyező rendelkezést tartalmaz.

¹⁴⁵ – Az ICAO által közzétéve: „Rules of the Air”, 10. kiadás, 2005. július.

¹⁴⁶ – Angolul: „dropping or spraying”.

¹⁴⁷ – Lásd a jelen indítványnak különösen a fenti 103. pontját.

Az utóbbi rendelkezés kapcsán kifejtettek¹⁴⁸ tehát a Nyitott Égbolt Megállapodás 7. cikkére is minden további nélkül alkalmazhatók.

Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdése megtiltja az Európai Unió számára, hogy az ICAO keretén kívül törekedjen a repülésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának korlátozására vagy csökkentésére.

b) Az EU ICAO-n kívüli önálló cselekvésének jogszerűsége (4. a) kérdés)

174. A negyedik kérdés első része (4. a) kérdés) annak tisztázására irányul, hogy az Európai Uniónak lehetősége volt-e arra, hogy kibocsátáskereskedelmi rendszerét önállóan cselekedve terjessze ki a nemzetközi légi közlekedésre, anélkül hogy előtte megvárta volna egy multilaterális megoldás ICAO-n belüli kidolgozását. A kérdést előterjesztő bíróság e célból a Bíróságtól a 2008/101 irányelv érvényességének két szempontból – egyrészt annak a Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikke (2) bekezdésével való összeegyeztethetősége, másrészt pedig a Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikkének (3) bekezdésével való esetleges ellentét szempontjából – történő vizsgálatát kéri.

i) A Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdésével való összeegyeztethetőség

175. Az alapügy felpereseinek és az őket támogató egyesületeknek az olvasata szerint a

176. Nem biztos, hogy ez az érv meggyőző. Miként azt ugyanis az eljárásban részt vevő számos intézmény és kormány helyesen hangsúlyozta, a Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdése a repülésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának korlátozását és csökkentését nem utalja az ICAO kizárólagos hatáskörébe. Ez egyértelműen következik mind az említett rendelkezés szövegéből, mind pedig annak összefüggéseiből és céljaiból.

177. Már a Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikke (2) bekezdésének szövege sem tartalmaz bármiféle kizárólagosságra történő utalást. A repülésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának korlátozására vagy csökkentésére irányuló törekvés éppen nem lehet „kizárólagos” vagy „csak” az ICAO keretében folytatható. Ha a Kiotói Jegyzőkönyv részes felei az ICAO számára kizárólagos hatáskört kívántak volna biztosítani, akkor elvárható lett volna, hogy ez a kívánt egyértelműséggel a rendelkezés szövegében is kifejezésre jusson.

178. A Kiotói Jegyzőkönyv ezenfelül az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezményének tágabb összefüggésébe illeszkedik, amelynek végrehajtása céljából a

148 – Lásd a jelen indítvány fenti 166–168. pontját.

jegyzőkönyvet elfogadták¹⁴⁹, és amelynek fényében ezért a jegyzőkönyvet értelmezni kell. A keretegyezmény az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának korlátozása vagy csökkentése tekintetében nem csupán multilaterális, hanem nemzeti és regionális politikák-
nak és intézkedéseknek is teret enged.

179. Így a keretegyezmény 4. cikke (1) bekezdésének b) pontja kifejezetten úgy rendelkezik, hogy valamennyi fél „kidolgozza, végrehajtja, közzéteszi és rendszeresen frissíti azokat a nemzeti és – adott esetben – regionális programokat, amelyek a Montreali jegyzőkönyv által nem szabályozott összes üvegházhatást okozó gáz [...] emberi eredetű kibocsátásának [kezelése] révén az éghajlatváltozás enyhítésére szolgáló [...] intézkedéseket tartalmaznak”. A keretegyezmény 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja ugyanilyen értelemben úgy rendelkezik, hogy a fejlettségi országok körébe tartozó felek mindegyike „nemzeti politikát fogad el”, és „meghozza az [...] intézkedéseket az éghajlatváltozás enyhítésére”, ennek körében egy lábjegyzet kifejezetten leszögezi, hogy ide tartoznak a regionális gazdasági integrációs szervezetek által elfogadott politikák és intézkedések is.

180. Az alapügy felperesei által a Bíróság előtti tárgyaláson kifejtett állásponttal szemben semmi sem utal arra, hogy a Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdésével el kívántak volna térni a keretegyezmény 4. cikkében foglalt – említett – elvektől.

181. A keretegyezmény általános és a Kiotói Jegyzőkönyv különös céljaival ellentétes lenne ugyanis a repülésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának korlátozására vagy csökkentésére szolgáló esetleges intézkedéseket kizárólag az ICAO keretén belüli multilaterális szinten meghozni. Nem esik ugyanis egybe egyrészt a keretegyezmény és a Kiotói Jegyzőkönyv, másrészt a Chicagói Egyezmény és az azon alapuló ICAO részes feleinek köre. Az ICAO kizárólagos hatáskörének fennállása esetén az ICAO Kiotói Jegyzőkönyv által nem kötelezett tagjai akadályozhatnák a kiotói célok megvalósítását. Másfelől nehezebbé válna a Kiotói Jegyzőkönyv részes felei számára a kiotói célok megvalósításához való hozzájárulás, ha maguk – miként az Európai Unió – egyáltalán nem lennének az ICAO tagjai.

182. E körülmények között abból kell kiindulni, hogy a Kiotói Jegyzőkönyv részes felei annak 2. cikke (2) bekezdésében *nem* vállaltak kötelezettséget arra, hogy *kizárólag* az ICAO keretében törekedjenek a repülésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának korlátozására vagy csökkentésére.

183. A Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdésében kétségtől a szerződő felek azon óhaja jut kifejezésre, hogy a légi közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának korlátozására vagy csökkentésére az ICAO keretében találjanak

¹⁴⁹ – Lásd például a Kiotói Jegyzőkönyv címét és preambuluma-
nak első bekezdését.

multilaterális megoldást. Ezt az Európai Unió sem hagyhatja figyelmen kívül környezet- és éghajlatvédelmi politikájának kidolgozása és végrehajtása során, jóllehet maga nem, hanem csak tagállamai tartoznak az ICAO-hoz¹⁵⁰.

184. Mindazonáltal a szerződő felek azon óhaját, hogy az ICAO keretében találjanak multilaterális megoldást, a Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdése csupán egy rendkívül általánosan megfogalmazott magatartási szabállyá (franciául: „obligation de moyen”, angolul: „obligation of conduct”) formálja át. Ha az ICAO keretében nem jön létre az egyezség megfelelő időben, akkor a Kiotói Jegyzőkönyv részes feleinek lehetőséggel kell rendelkezniük arra, hogy a kiotói célok megvalósításához szükséges intézkedéseket nemzeti vagy regionális szinten hozzák meg¹⁵¹. Más különben súlyos veszélybe kerülne a célok megvalósítása.

185. Az, hogy az Európai Unió hoz-e a légi közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának korlátozására vagy csökkentésére szolgáló egyoldalú intézkedéseket az ICAO keretén kívül – és ha igen, mely időpontban –, végső soron célszerűségi kérdés, amelynek eldöntése az Unió politikai szerveinek feladata. Ez nem jelenti azt, hogy

az érintett uniós intézmények e tekintetben a bírósági felülvizsgálat lehetősége nélkül cselekedhetnének. Figyelembe kell venni azonban, hogy őket az összetett gazdasági és szociális összefüggések értékelését igénylő döntések – éppen úgy, mint az összetett külkereskedelmi döntések – tekintetében széles körű mérlegelési jogkör illeti meg¹⁵². Éppen a légi közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának korlátozását vagy csökkentését célzó regionális cselekvés előnyeinek és hátrányainak mérlegelése, valamint az önálló cselekvés időpontjának megválasztása tekintetében kell a hatáskörrel rendelkező uniós intézmények számára mérlegelési jogkört biztosítani.

186. A jelen ügyben megállapítást nyert, és nem is vitatott, hogy az Európai Unió tagállamai régóta részt vesznek az ICAO keretében a légi közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának korlátozására és csökkentésére szolgáló esetleges intézkedések tárgyában folytatott multilaterális tárgyalásokon¹⁵³. Az uniós intézményektől nem volt ésszerűen elvárható, hogy az ICAO testületeinek korlátlanul hosszú időt biztosítsanak egy multilaterális megoldás kidolgozására.

150 – Ebben az értelemben a 29. lábjegyzetben hivatkozott Intertanko-ügyben hozott ítélet 52. pontjának vége.

151 – Ugyanígy értelmezhető a keretegyezmény 4. cikke (2) bekezdése e) pontjának i. alpontja is, amelynek értelmében a felek mindegyike más fent említett felekkel „megfelelő módon koordinálja” gazdasági és közigazgatási eszközeit.

152 – Az uniós intézményeket az összetett gazdasági és szociális összefüggések értékelése tekintetében megillető mérlegelési jogkör kapcsán lásd a 35. lábjegyzetben hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 80. pontját, a C-413/06. P. sz., Bertelsmann és Sony Corporation of America/Impala ügyben 2008. július 10-én hozott ítélet (EBHT 2008., I-4951. o.) 69. és 144. pontját, valamint a C-58/08. sz., Vodafone és társai ügyben 2010. június 8-án hozott ítélet (EBHT 2010., I-4999. o.) 52. pontját; az uniós intézményeket a külkereskedelem területén megillető mérlegelési jogkör kapcsán lásd a 29. lábjegyzetben hivatkozott Racke-ügyben hozott ítélet 52. pontját és a C-351/04. sz. Ikea Wholesale ügyben 2007. szeptember 27-én hozott ítélet (EBHT 2007., I-7723. o.) 40. pontját.

153 – Lásd a 2008/101 irányelv (9) preambulumbekezdését is.

Figyelembe kell ugyanis venni a Kiotói Jegyzőkönyv által az Európai Unióra és számos más szerződő félre a kibocsátáskorlátozás és -csökkentés számszerűsített céljainak elérése tekintetében helyezett időbeli nyomást: a Kiotói Jegyzőkönyv egy teljesen konkrét kötelezettségvállalási időszakot rögzít, amely 2008-tól 2012-ig tart.

túl az őket a Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdése tekintetében megillető mérlegelési jogkör korlátait. Az irányelv nem ellentétes a Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdésével.

ii) A Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikkének (3) bekezdésével való összeegyeztethetőség

187. E körülmények között semmiképpen sem tekinthető elhamarkodottnak, hogy az uniós jogalkotó 2008-ban úgy határozott, hogy 2012-től a légi közlekedésre is kiterjeszti a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerét. Ez azért is így van, mert a 2008/101 irányelvvel semmiképpen sem zárult be az ajtó egy későbbi, az ICAO keretén belüli multilaterális megoldás előtt. Ellenkezőleg, az Unió és a tagállamok „továbbra is [kifejezetten] törekszenek a légi közlekedésből származó üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentését célzó globális intézkedésekre vonatkozó megállapodás elérésére”¹⁵⁴. A módosított irányelvben foglalt nyitottsági záradék¹⁵⁵ ezenfelül lehetővé teszi a kettős szabályozások elkerülését célzó gyors intézkedések megtételét.

189. A Nyitott Égbolt Megállapodás úgy rendelkezik, hogy környezetvédelmi intézkedések meghatározásakor az Egyezmény¹⁵⁶ mellékleteiben szereplő, az ICAO által elfogadott légi közlekedési környezetvédelmi előírásokat kell követni, kivéve ha ezektől való eltérések bevezetésére került sor (a Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikke (3) bekezdésének első mondata). A környezetvédelmi intézkedéseket ezenkívül a Nyitott Égbolt Megállapodás 2. cikkével és 3. cikkének (4) bekezdésével összhangban kell alkalmazni (a Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikke (3) bekezdésének második mondata).

– Az ICAO ellentétes környezetvédelmi előírásainak hiánya

188. Mindent egybevetve tehát az Európai Parlament és az Európai Unió Tanácsa a 2008/101 irányelv elfogadásakor nem lépte

190. Ami mindenekelőtt a Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikke (3) bekezdésének első mondatát illeti, elegendő megállapítani, hogy

¹⁵⁴ – A 2008/101 irányelv (17) preambulumbekezdése.

¹⁵⁵ – A 2008/101 irányelvvel módosított 2003/87 irányelv 25a. cikke.

¹⁵⁶ – A Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikkének (3) bekezdése [a német nyelvű változatban] a Chicagói Egyezményre némileg szokatlanul „ICAO-Abkommen”-ként (ICAO-egyezményként) hivatkozik.

jelenleg – legalábbis a jelen előzetes döntéshozatali eljárásban a Bíróság rendelkezésére bocsátott információk szerint – az ICAO-nak nincsenek olyan légi közlekedésre vonatkozó környezetvédelmi előírásai, amelyekkel ellentétes lenne az EU-n belülihez hasonló kibocsátáskereskedelmi rendszer légi közlekedésre történő kiterjesztése; ez a Chicagói Egyezmény 16. mellékletére is igaz.

ezen állásfoglalással szemben; a tagállamok fenntartották a jogot arra, hogy piaci alapú intézkedéseket hozzanak, és megkülönböztetéstől mentesen alkalmazzák őket valamilyeni állam valamilyeni olyan légijármű-üzemeltetőjére, amely a területükre irányulóan, a területükről kiindulva vagy azon belül nyújt szolgáltatásokat¹⁵⁸.

191. Jóllehet az ICAO 2007 szeptemberében tartott 36. közgyűlése nyomatékosan felszólította a Chicagói Egyezmény részes feleit arra, hogy más szerződő államok légijármű-üzemeltetőire csak az érintett államokkal való kölcsönös egyetértés alapján terjesszék ki a kibocsátáskereskedelmi rendszert¹⁵⁷. Ennek révén mindazonáltal nem került sor egy jogilag kötelező erejű légi közlekedési előírás és különösen nem a Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikke (3) bekezdésének első mondata értelmében vett környezetvédelmi előírás rögzítésére. Ellenkezőleg, csupán az ICAO közgyűlésében képviselt szerződő államok kötelező jelleggel nélküli politikai nyilatkozatáról van szó.

192. Még ha azonban az ICAO 36. közgyűlése említett határozatának joghatást kívánánk is tulajdonítani, az az Európai Unió szempontjából akkor sem bírna jelentőséggel, mert a Chicagói Egyezmény részes feleként annak valamilyeni tagállama fenntartással élt

193. Az ICAO 36. közgyűlésének említett 2007. évi határozatát ezenfelül időközben az ICAO 37. közgyűlésének egy újabb, 2010. évi határozata váltotta fel¹⁵⁹. Ez utóbbi határozat, amelynek meghozatalában elvben az ICAO európai tagjai is részt vettek, elismeri a piaci alapú intézkedések, mint például a kibocsátáskereskedelmi rendszerek szerepének jelentőségét, és függelékében iránymutatásokat ajánl az efféle rendszereknek a Chicagói Egyezmény részes államai általi bevezetéséhez. Eltekintve attól, hogy az ICAO 37. közgyűlésének határozata szintén nem bír jogi kötelező jelleggel, a jelen előzetes döntéshozatali eljárás egyetlen résztvevője sem hivatkozott arra, hogy a 2008/101 irányelv összeegyeztethetetlen lenne azzal. Az utóbb említett határozat ezenfelül arra utal, hogy az ICAO-n belül immár pozitív hozzáállás kezd érvényesülni a nemzeti és regionális

157 – Az ICAO 36. közgyűlése által hozott (a 2008/101 irányelv (9) preambulumbekkezdésében hivatkozott) A36-22. határozat L. függelékének 1. b) 1. pontja.

158 – Lásd ezzel összefüggésben a 2008/101 irányelv (9) preambulumbekkezdését.

159 – Az ICAO 2010 októberében tartott 37. közgyűlése által hozott A37-19. határozat.

kibocsátáskereskedelmi rendszerek légi közlekedésre történő kiterjesztésével szemben.

légitársaságokkal szemben hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon kell alkalmazni¹⁶¹, és azok nem korlátozhatják a légitársaságok versenyteli esélyeit.

194. A Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikke (3) bekezdésének első mondatában foglalt, az ICAO környezetvédelmi előírásaira történő hivatkozásból tehát összességében nem vonhatók le a 2008/101 irányelv érvényességét megkérdőjelező következtetések.

– A hátrányos megkülönböztetés Nyitott Égbolt Megállapodás szerinti tilalma megsértésének hiánya

195. Ami ezek után a Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikke (3) bekezdésének második mondatát illeti, e rendelkezés a légi közlekedésre vonatkozó környezetvédelmi előírások alkalmazását a légitársaságok számára biztosított igazságos és egyenlő lehetőség elvének (a Nyitott Égbolt Megállapodás 2. cikke) és a légitársaságoknak a járatsűrűség és a kapacitás általuk kínált nemzetközi légi közlekedésben történő megállapításához való jogának (a Nyitott Égbolt Megállapodás 3. cikkének (4) bekezdése) tiszteletben tartásától teszi függővé. Miként azt már említettem¹⁶⁰, végső soron mindezen követelményekben közös, hogy a környezetvédelmi intézkedéseket a

196. A hátrányos megkülönböztetésnek a Nyitott Égbolt Megállapodás 2. cikkében és 3. cikkének (4) bekezdésében megfogalmazott tilalmában egy – az uniós jogban is elismert és az Alapjogi Charta 20. és 21. cikkében rögzített – általános jogelv jut kifejezésre¹⁶². Semmi sem utal arra, hogy ezen elvet a Nyitott Égbolt Megállapodás keretében az uniós jogban alkalmazottól eltérő módon kellene értelmezni. Az állandó ítélkezési gyakorlatból az következik, hogy a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elve az uniós jogban megköveteli, hogy hasonló helyzeteket ne kezeljenek eltérő módon, és hogy az eltérő helyzeteket ne kezeljék egyenlő módon, kivéve ha az ilyen bánásmód objektíven igazolható¹⁶³.

197. A 2008/101 irányelv a kibocsátási egy-
ségek EU-n belüli kereskedelmi rendszerét
anélkül terjeszti ki valamennyi légitársaság

161 – Lásd ezzel összefüggésben a Nyitott Égbolt Megállapodás 3. cikke (4) bekezdése második mondatának végén szereplő „egységes feltételek[re]” való utalást is.

162 – A C-550/07. P. sz., Akzo Nobel Chemicals és Akros Chemicals kontra Bizottság és társai ügyben („Akzo”-ügy) 2010. szeptember 14-én hozott ítélet (EBHT 2010, I-8301. o.) 54. pontja.

163 – A 35. lábjegyzetben hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 95. pontja; a C-127/07. sz., Arcelor Atlantique és Lorraine és társai ügyben („Arcelor”-ügy) 2008. december 16-án hozott ítélet (EBHT 2008, I-9895. o.) 23. pontja; a 162. lábjegyzetben hivatkozott „Akzo”-ügyben hozott ítélet 55. pontja és a C-236/09. sz., Association Belge des Consommateurs Test-Achats és társai ügyben („Test-Achats”-ügy) 2011. március 1-jén hozott ítélet (EBHT 2011, I-773. o.) 28. pontja.

160 – Lásd a jelen indítvány fenti 106. pontját.

európai repülőterekről induló és oda érkező járatára, hogy e tekintetben különbséget tenne a légitársaságok nemzeti hovatartozása vagy az adott járat indulási, illetve érkezési helye szerint. A Nyitott Égbolt Megállapodás 2. cikke és 3. cikkének (4) bekezdése szerint tiltott hátrányos megkülönböztetést tehát az irányelv csak akkor idézhetne elő, ha a helyzetek nem lennének hasonlóak.

198. A helyzetek hasonló jellegét főként a szóban forgó különbségtételt létrehozó uniós jogi aktus tárgyának és céljának fényében kell meghatározni és értékelni¹⁶⁴. A nemzetközi légi közlekedés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásainak csökkentésére szolgáló intézkedésként a 2008/101 irányelv célja az üvegházhatást okozó gázok e gazdasági ágazat által okozott kibocsátásainak csökkentése¹⁶⁵. Az az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezményének és a Kiotói Jegyzőkönyvnek az átültetését szolgálja¹⁶⁶. E célok szempontjából nem bír jelentőséggel az adott légitársaság nemzeti hovatartozása. Az említett célok szempontjából éppily csekély jelentőséggel bír a valamely európai repülőtérről irányuló járat indulási helye és a valamely európai repülőtérrel induló járat érkezési helye. A

helyzetek hasonlóak. A Nyitott Égbolt Megállapodás 2. cikke és 3. cikkének (4) bekezdése megkívánta tehát az érintett helyzetek egyenlő módon történő kezelését, és ennek a 2008/101 irányelv eleget is tett.

199. Ha az uniós jogalkotó kivonta volna a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerének hatálya alól a valamely harmadik államhoz tartozó légitársaságokat, akkor e társaságok indokolatlan versenyelőnyhöz jutottak volna európai versenytársaikkal szemben. A Nyitott Égbolt Megállapodás 2. cikkében rögzített és egyébként a 2008/101 irányelv alapjául is szolgáló¹⁶⁷ igazságos és egyenlő lehetőség elvével ez az eljárás mód nem lett volna összeegyeztethető.

200. Ha az uniós jogalkotó kivonta volna a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerének hatálya alól a valamely harmadik állam repülőteréről induló vagy oda érkező járatokat, akkor – például a transzatlanti járatok esetében – a hosszú távú járatok rövid távú járatokkal szembeni előnyben részesítésének veszélye állt volna fenn. Egy ilyen előnyben részesítés szintén nem lett volna indokolt a 2008/101 irányelv céljára tekintettel: az uniós jogalkotó a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerét a lehető legteljesebb mértékben ki kívánta terjeszteni

164 – A 163. lábjegyzetben hivatkozott „Arcelor”-ügyben hozott ítélet 26. pontja; a 163. lábjegyzetben hivatkozott „Test-Achats”-ügyben hozott ítélet 29. pontja; a C-221/09. sz. AJD Tuna ügyben 2011. március 17-én hozott ítélet (EBHT 2011., I-1655. o.) 93. pontja és a C-176/09. sz., Luxemburg kontra Parlament és Tanács ügyben 2011. május 12-én hozott ítélet (EBHT 2011., I-3727. o.) 32. pontja.

165 – A 2008/101 irányelv (3), (4), (10) és (11) preambulumbekkezdése.

166 – A 2008/101 irányelvnek a 2003/87 irányelv (5) preambulumbekkezdésével összefüggésben értelmezett (2), (7) és (8) preambulumbekkezdése.

167 – A 2008/101 irányelv (16) preambulumbekkezdése.

a légi közlekedésre az abból származó üveg-házhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése céljából.

201. Összességében nem állapítható meg tehát a hátrányos megkülönböztetés tilalmának a Nyitott Égbolt Megállapodás 2. cikkében és 3. cikke (4) bekezdésében rögzített elve megsértése.

– Az ICAO keretén kívüli önálló cselekvés tilalmának hiánya

202. Az alapügy felperesei mindezen túl azért hivatkoznak még a Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikkének (3) bekezdésére, mert az – a Nyitott Égbolt Megállapodás 3. cikkének (4) bekezdésére való hivatkozás útján – hivatkozik a Chicagói Egyezmény 15. cikkére. E hivatkozási láncra tekintettel – hasonló módon, mint már korábban a Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben – kifejtik, hogy véleményük szerint az Európai Unió önállóan nem terjeszthette volna ki a kibocsátáskereskedelmi rendszert a légi közlekedésre, hanem meg kellett volna várnia egy ICAO-n belüli multilaterális megoldás kidolgozását.

203. Ennek kapcsán meg kell jegyezni, hogy a Chicagói Egyezmény repülőtéri és egyéb díjakkal, valamint általánosságban a repülőterekhez való hozzáféréssel foglalkozó

15. cikke nem tartalmaz konkrét rendelkezést a kibocsátáskereskedelmi rendszer légi közlekedésre történő kiterjesztése során végzett egyoldalú cselekmények megengedhetőségével vagy megengedhetetlenségével kapcsolatban. Kevésbé valószínű ezért, hogy a Nyitott Égbolt Megállapodás részes felei a Chicagói Egyezmény 15. cikkére való pusztán hivatkozás révén ilyen szabályozást kívántak volna „kerülő úton” bevezetni, kivált hogy közöttük e kérdésben egyébként sem volt egyetértés¹⁶⁸.

204. Ellenkezőleg, a 2010. évi módosító jegyzőkönyvvel módosított Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikkének új (7) bekezdése alapján megállapítható, hogy a szerződő felek semmiképpen sem kívánták kizárni a „légi közlekedésből származó károsanyag-kibocsátásra vonatkozó [piaci alapú] intézkedések” alkalmazását, még akkor sem, ha ezek

168 – A Nyitott Égbolt Megállapodáshoz kapcsolódó tárgyalási feljegyzés (HL 2007. L 134., 33. o.) 54. pontjában és a 2010. évi módosító jegyzőkönyvhöz kapcsolódó tárgyalási feljegyzés (HL 2010. L 223., 16. o.) 11. pontjában mindkét delegáció elismeri, hogy a Nyitott Égbolt Megállapodás „egyetlen rendelkezése sem érinti semmilyen módon a légi közlekedéssel összefüggő egyes környezetvédelmi kérdésekkel kapcsolatos jogi és politikai állásfoglalásukat”. Jóllehet a 2007. évi feljegyzés 35. pontja a Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikkével kapcsolatban hangsúlyozza a környezetvédelmi ügyekben az ICAO keretében kialakítandó nemzetközi konszenzus fontosságát, és figyelmeztet az ICAO 2004 szeptemberében tartott 35. közgyűlése által hozott A35-5. határozat betartására. Sem e feljegyzésből, sem pedig az A35-5. határozatból nem vezethető le azonban a kibocsátáskereskedelem területén hozandó egyoldalú intézkedések kifejezett, jogilag közteljesítő erejű tilalma. Ellenkezőleg, az A35-5. határozat H. függelékének 2. c) pontja a nyílt kibocsátáskereskedelem mellett emel szót, és nem zárja ki, hogy az államok kibocsátáskereskedelmi rendszereiket kiterjesszék a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra (lásd ezzel összefüggésben a 2008/101 irányelv (9) preambulumbekzdését is).

bevezetésére egyoldalúan kerül sor. Az említett új bekezdésben ugyanis kifejezetten átfedésekről és a „párhuzamos intézkedések[...] és költségek[...]” elkerülését szolgáló vegyes bizottsági ajánlásokról esik szó.

205. A Chicagói Egyezmény 15. cikke végezetül csak annyiban játszhat szerepet a Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikkének (3) bekezdésével összefüggésben értelmezett 3. cikke (4) bekezdése keretében, amennyiben valamely szerződő fél környezetvédelmi okokból egyoldalúan korlátozza a forgalom nagyságát, a szolgáltatás sűrűségét vagy rendszerességét, vagy az üzemeltetett légi járművek típusát, vagy pedig a menetrendnek, a charterrepülések programjának vagy az üzemeltetési tervnek a benyújtását írja elő. A Nyitott Égbolt Megállapodás 3. cikkének (4) bekezdése ezekre az esetekre a „[Chicagói] Egyezmény 15. cikkével összhangban álló egységes feltételek” alkalmazását írja elő, tehát csak a hátrányos megkülönböztetés tilalmát rögzíti, amelyet – miként az az imént megállapítást nyert¹⁶⁹ – a 2008/101 irányelv nem sért meg.

206. Ami végezetül azt a kérdést illeti, hogy a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszere a Chicagói Egyezmény 15. cikke értelmében vett repülőtéri vagy egyéb díjnak tekintendő-e, utalok a negyedik kérdés második részével (4. b) kérdés) kapcsolatban az alábbiakban kifejtettetekre¹⁷⁰.

c) A légi járművek berepülését vagy távozását terhelő díjakra vonatkozó tilalom megsértésének hiánya (4. b) kérdés)

207. A negyedik kérdés második részének tárgyát az a probléma képezi, hogy a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerének a nemzetközi légi közlekedésre történő kiterjesztése ellentétes-e a légi járművek berepülése vagy távozása jogcímén fizetendő térítések – a Chicagói Egyezmény 15. cikkében rögzített – nemzetközi jogi tilalmával, amelynek körében az utóbbi rendelkezés vizsgálatára „önmagában [véve]” vagy a Nyitott Égbolt Megállapodás 3. cikkének (4) bekezdésével és 15. cikkének (3) bekezdésével „összefüggésben értelmez[ve]” kerül majd sor.

208. A Chicagói Egyezmény önmagában véve – miként azt már említettem – nem szolgálhat az uniós jogi aktusok érvényességére vonatkozó vizsgálat alapjául¹⁷¹. Annak 15. cikke azonban a Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikkének (3) bekezdésével összefüggésben értelmezett 3. cikke (4) bekezdésében foglalt hivatkozás révén alkalmazandó.

209. A jelen összefüggésben különös jelentőséggel a Chicagói Egyezmény 15. cikkének utolsó mondata bír, amelynek értelmében a Szerződő Államok nem állapíthatnak meg illetéket, díjat vagy egyéb térítést kizárólag olyan jogcímén, hogy valamely Szerződő Állam légi járműve, illetőleg az azon levő

169 – Lásd ezzel összefüggésben a jelen indítvány fenti 195–201. pontját.

170 – Lásd a jelen indítvány lenti 207–221. pontját.

171 – Lásd a jelen indítvány fenti 51–66. pontját.

személyek vagy javak területét átrepülik, oda berepülnek vagy onnan távoznak.

210. Az alapügy felperesei és az őket támogató egyesületek úgy vélik, hogy a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerével éppen egy ilyen, a berepülést vagy távozást terhelő díj bevezetésére kerül sor, ami ellentétes a Chicagói Egyezmény 15. cikkének utolsó mondatával.

211. Ennek kapcsán meg kell jegyezni, hogy a Chicagói Egyezmény 15. cikkének utolsó mondata nem vizsgálható e rendelkezés tágabb összefüggésein kívül. Miként az ugyanis a 15. cikk első bekezdéséből következik, e rendelkezés összességében arra irányul, hogy nemzeti hovatartozásától függetlenül valamennyi légi jármű számára „azonos feltételekkel” biztosítson hozzáférést a szerződő államok közforgalmú repülőtereire. A 15. cikk második bekezdése ezzel összefüggésben előírja, hogy a repülőterek és repülési berendezések használatáért más szerződő államok légi járművétől beszedendő díj nem lehet magasabb, mint a hazai légi jármű által fizetett díj. A 15. cikk tehát végeredményben a szerződő államok repülőtereire való hozzáférés tekintetében a légi járművek nemzeti hovatartozás alapján történő hátrányos megkülönböztetésének tilalmát rögzíti. Az „Ezeket a díjtételeket” megfogalmazás használatával ehhez kapcsolódik a 15. cikk harmadik bekezdése.

212. Ha a 15. cikket – a maga összességében – a nemzeti hovatartozás alapján történő hátrányos megkülönböztetés tilalmának pusztá kifejeződéseként értelmezzük, akkor semmiféle kétség nem áll fenn a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerének az említett rendelkezéssel való összeegyeztethetőségét illetően, mivel e rendszer nemzeti hovatartozásától függetlenül minden légi járműre egyformán alkalmazandó.

213. A Chicagói Egyezmény 15. cikkének utolsó mondatával azonban még abban az esetben sem ellentétes a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszere, ha e rendelkezés több, mint a hátrányos megkülönböztetés tilalmának pusztá kifejeződése, és abból bizonyos díjak és térítések széles körű tilalma vezethető le. A kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerének keretében ugyanis a légitársaságoktól nem szednek be díjakat vagy egyéb térítéseket, különösen nem olyanokat, amelyeket „kizárólag [az átrepülés, berepülés vagy távozás] jogcím[én]” állapítanak meg.

214. A díjakat egy igénybe vett közszolgáltatás ellenszolgáltatásaként szedik be¹⁷². Azok összegét az állami szervek egyoldalúan rögzítik,

¹⁷² – Úgy tűnik, hogy ugyanebben az értelemben alkalmazandó a díj fogalma az ICAO-n belül is: „a charge is a levy that is designed and applied specifically to recover the costs of providing facilities and services for civil aviation”; lásd az ICAO-tanács közleményét: „ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services”, 7. kiadás, 2004., (Doc. 9082/7.), előszó, 3. pont; lásd továbbá az ICAO-tanács környezetvédelmi díjakról és adókról szóló, 1996. december 9-i határozatának (ICAO Council Resolution on environmental charges and taxes) (5) preambulumbekendését.

és az előre megállapítható. Az egyéb terheket – különösen az adókat – szintén az állami szervek rögzítik egyoldalúan, és azok előre meghatározott kritériumokhoz – például az adókulcshoz és az adóalaphoz – igazodnak.

215. Az Európai Unió belülihez hasonló kibocsátáskereskedelmi rendszer esetében ezzel szemben egy piaci alapú intézkedésről van szó. A kibocsátási egységek megszerzéséért nem kell díjat vagy illetéket fizetni. Ellenkezőleg, először a kibocsátási egységek 85%-át teljesen ingyenesen osztják ki, és csak a kibocsátási egységek fennmaradó 15%-a kerül árverésre (a 2003/87 irányelv 3d. cikkének (1) és (2) bekezdése). Az ellenérték az utóbbi kibocsátási egységek tekintetében sincs előre megállapítva, hanem az kizárólag a kínálathoz és a kereslethez igazodik. Ha a hatáskörrel rendelkező hatóságok a kibocsátási egységekkel azok kiosztását követően a piacon kereskednek, az ár ebben az esetben is a kínálathoz és a kereslethez igazodik, és nincs előre meghatározva.

216. Enyhén szólva szokatlan lenne a kibocsátási egységért fizetett vételárat, amely a piaci erők szabad játékának eredményeként a kínálat és a kereslet alapján alakul ki, díjnak vagy adónak tekinteni annak ellenére, hogy a tagállamokat a bevételek felhasználása tekintetében bizonyos mértékű mérlegelési jogkör illeti meg (a 2003/87 irányelv 3d. cikkének (4) bekezdése).

217. A kibocsátási egységek ellenértéke egyébként nem „kizárólag [az átrepülés,

berepülés vagy távozás] jogcím[é]n” fizetendő, ahogy azt a Chicagói Egyezmény 15. cikke utolsó mondatának alkalmazása megkíváná. Jóllehet a légi járművek által az Európai Unióban található repülőtereken végrehajtott minden egyes indulás és érkezés arra kötelezi a légi jármű üzemeltetőjét, hogy meghatározott határidőn belül váltsa be a szükséges kibocsátási egységeket (a 2003/87 irányelv 12. cikkének (2a) bekezdése). Ennek révén azonban nem az adott indulás vagy érkezés mint olyan „megfizetésére”, hanem az üveg-házhatást okozó gázok járatok általi kibocsátásának figyelembevételére kerül sor, mégpedig attól függetlenül, hogy Unión belüli vagy az Unió határait átlépő járatokról van-e szó.

218. Az ICAO testületei is különbséget tesznek egyrészt a környezetvédelmi díjak, másrészt a kibocsátáskereskedelmi rendszerek között¹⁷³. Erre az előzetes döntéshozatali eljárásban részt vevő számos intézmény és kormány is rámutatott.

219. Ha az ICAO a kibocsátáskereskedelmi rendszereket a díjnak és egyéb térítéseknek a Chicagói Egyezmény 15. cikke szerinti tilalma alá vonná, akkor testületei ezenkívül aligha ajánlhatnának iránymutatásokat éppen

173 – Ilyen különbségtétel található például az ICAO 2007 szeptemberében tartott 36. közgyűlése által hozott A36-22. határozat L. függelékének 1. pontjában; e pont a) alpontja kibocsátással kapcsolatos díjakról és adókról („Emissions-related charges and taxes”), b) alpontja pedig kibocsátáskereskedelemről („Emissions trading”) tesz említést.

az ilyen rendszerek szerződő államok általi esetleges bevezetéséhez¹⁷⁴.

220. A Nyitott Égbolt Megállapodás részes felei, miként az a 2010. évi jegyzőkönyvvel módosított Nyitott Égbolt Megállapodás 15. cikkének új (7) bekezdéséből kiderül, szintén a piaci alapú intézkedések főszabály szerinti lehetőségéből indulnak ki. Az említett új rendelkezésnek nem lenne értelme, ha a szerződő felek az ilyen intézkedéseket a Chicagói Egyezmény 15. cikkének megsértéseként értékelnék, amely rendelkezésre a Nyitott Égbolt Megállapodás tudvalevően hivatkozik.

221. E körülmények között nem lehet abból kiindulni, hogy a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszere ellentétes lenne a Chicagói Egyezménynek a Nyitott Égbolt Megállapodás 3. cikke (4) bekezdésével és 15. cikke (3) bekezdésével összefüggésben értelmezett 15. cikkével.

d) Az üzemanyagra kivetett adókra és egyéb terhekre vonatkozó tilalom megsértésének hiánya (4. c) kérdés)

222. A negyedik kérdés harmadik része végezetül annak tisztázására irányul, hogy az uniós

jogalkotó a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerének a nemzetközi légi közlekedésre történő kiterjesztése révén megsértette-e a nemzetközi légi közlekedésben felhasznált üzemanyagra kivetett adók és vámok – a Chicagói Egyezmény 24. cikkének a) pontjában és a Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikke (2) bekezdésének c) pontjában rögzített – nemzetközi jogi tilalmát.

223. Mivel a Chicagói Egyezmény – miként azt már említettem – nem szolgálhat az uniós jogi aktusok érvényességére vonatkozó vizsgálat alapjául¹⁷⁵, a kérdést előterjesztő bíróság ezen utolsó kérdése csak a Nyitott Égbolt Megállapodás szempontjából válaszolható meg¹⁷⁶. A Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikke (2) bekezdésének c) pontját mindazonáltal a Chicagói Egyezmény 24. cikkének a) pontja fényében kell értelmezni, amely egyezménynek az USA és az Európai Unió tagállamai is részes felei¹⁷⁷.

224. A Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikkének (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 11. cikke (2) bekezdése c) pontja értelmében a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi járművön való felhasználás céljából bevitt vagy beszerzett üzemanyag viszonyossági alapon mentes bizonyos terhek, különösen a vámok és jövedéki adók alól. A Chicagói Egyezmény 24. cikke a) pontjának második mondata úgy rendelkezik, hogy a légi jármű

¹⁷⁵ – Lásd a jelen indítvány fenti 51–66. pontját.

¹⁷⁶ – Miként azt mindazonáltal fent megállapítottam (lásd a jelen indítvány 104. pontját), a magánszemélyek nem hivatkozhatnak közvetlenül a Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikke (2) bekezdésének c) pontjára.

¹⁷⁷ – Ebben az értelemben a 29. lábjegyzetben hivatkozott Intertanko-ügyben hozott ítélet 52. pontjának vége.

¹⁷⁴ – Ezen iránymutatásokat az ICAO 2010 októberében tartott 37. közgyűlése által hozott A37-19. határozat függeléke tartalmazza.

fedélzetén levő üzemanyag mentes a vámilleték, a szemledíj vagy a hasonló állami, illetőleg helyi adó és illeték alól. Lényegében tehát mindkét rendelkezés megtiltja többek között a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi járműveken felhasznált üzemanyag vámkok és jövedéki adó alá vetését.

i) Az üzemanyagra kivetett jövedéki adó tilalmáról

225. Az alapügy felperesei és az őket támogató egyesületek úgy vélik, hogy a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszere révén az üzemanyagra kivetett – a Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikke (2) bekezdésének c) pontja és a Chicagói Egyezmény 24. cikkének a) pontja szerint tiltott – jövedéki adó bevezetésére kerül sor.

226. Ez az értelmezés számomra nem meggyőző.

227. A kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszere egyáltalán nem tekinthető adónak, mégpedig ugyanazon okokból, amiért az díjnak sem minősíthető¹⁷⁸.

178 – Lásd ezzel összefüggésben az általam a 4. b) kérdéssel kapcsolatban a jelen indítvány 213–221. pontjában kifejtetteket.

228. A Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikke (2) bekezdése c) pontjának és a Chicagói Egyezmény 24. cikke a) pontjának szabályozási céljai és tárgya egyébként is különböznek a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerének szabályozási céljaitól és tárgyától.

229. Ami mindenekelőtt a szabályozási célokat illeti, a Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikke és a Chicagói Egyezmény 24. cikke attól védik a szerződő államok légitársaságait, hogy légi járműveiket és készleteiket a valamely másik szerződő államba történő pusztta megérkezésükor „importárúként” kezeljék; a légitársaságokat tehát mentesíteni kell az importált áruk után főszabály szerint megfizetendő bizonyos terhek alól. A kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszere ezzel szemben teljesen eltérő célokat követ: az a környezet- és éghajlatvédelmet szolgálja, és semmiféle kapcsolatban nem áll a termékek behozatalával vagy kivitelével. Az Európai Unióban található repülőterekről induló vagy oda érkező járatok tekintetében beváltandó kibocsátási egységeket ennél fogva az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása, nem pedig a pusztta üzemanyag-fogyasztás miatt szedik be.

230. A szabályozási tárgy kapcsán megjegyzendő, hogy a Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikkének és a Chicagói Egyezmény 24. cikke a) pontjának tárgyát az adott légi jármű fedélzetén levő vagy az e légi jármű számára beszerzett üzemanyag-mennyiség, vagyis a légi jármű *üzemanyagkészlete* képezi. A

kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerének alapjául ezzel szemben a légi jármű által egy konkrét járat lebonyolítása során *ténylegesen felhasznált üzemanyag-mennyiség* szolgál. Önmagában a légi járműnek a Nyitott Égbolt Megállapodás és a Chicagói Egyezmény tárgyát képező üzemanyagkészletéből nem vonható le közvetlen következtetés az e légi jármű által lebonyolított konkrét járatból származó, üvegházhatást okozó gázok tényleges kibocsátására nézve¹⁷⁹. A kibocsátási egységeket nem azért kell beváltani, mert a légi jármű fedélzetén üzemanyag van, vagy az üzemanyagot tölt fel, hanem mert a légi jármű az üzemanyag repülés során történő elégetése folytán üvegházhatást okozó gázokat bocsát ki.

231. Az a feltevés, amely szerint a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszere révén a légi járművek üzemanyaga jövedéki adó alá kerül, az alapügy felperesei és az őket támogató egyesületek által hivatkozott Braathens-ügyben hozott ítélettel¹⁸⁰ sem támasztható alá. A Bíróság az említett ügyben a belföldi légi közlekedésre kivetett svéd környezetvédelmi adó tekintetében kétségkívül úgy határozott, hogy az jövedéki adónak tekintendő, mert az – legalábbis részben – a légi járművek üzemanyag-fogyasztásához kapcsolódott. A Braathens-ügyben hozott ítélet azonban két okból sem vonatkoztatható a jelen ügyre.

232. A Braathens-ügyben hozott ítélet tárgyát először is az európai piac létrehozását célzó két irányelv képezte, amelyek az Unión belül az ásványolajok jövedéki adójának szerkezeti jellemzőit hangolják össze¹⁸¹. E belső piaci célkitűzésre tekintettel érthetőbbé válik a Bíróság által az említett ítéletben a jövedéki adó fogalma kapcsán alkalmazott viszonylag tág értelmezés. Ennek szükségessége a jelen ügyben nem áll fenn. Ugyanis sem a Nyitott Égbolt Megállapodás, sem pedig a Chicagói Egyezmény nem foglalkozik a nemzeti jövedékiadó-jog szerkezeti jellemzőinek az európai uniós belső piaci irányelvek által elvégzetthez hasonló összehangolásával.

233. A Braathens-ügyben másrészt közvetlen, megbonthatatlan kapcsolat állt fenn az üzemanyag-fogyasztás és a légi járművek által kibocsátott káros anyagok között, és éppen erre tekintettel került sor a svéd környezetvédelmi adó kivetésére¹⁸². A kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszerében ezzel szemben nincs ilyen közvetlen és megbonthatatlan kapcsolat. Önmagában az üzemanyag-fogyasztásból ugyanis nem vonható le közvetlen következtetés az adott járat által kibocsátott üvegházhatást okozó gázokra nézve, ellenkezőleg, a felhasznált üzemanyagtól függően emellett a kibocsátási tényezőt is számításba kell venni. A kibocsátási tényező

179 – A tényleges üzemanyag-fogyasztás úgy számítandó ki, hogy a légi jármű üzemanyagtartályaiban a repülés előtti üzemanyag-feltöltés befejezésekor található üzemanyag-mennyiségből le kell vonni a következő repülés előtti üzemanyag-feltöltés befejezésekor rendelkezésre álló üzemanyag-mennyiséget, majd ehhez hozzá kell adni az említett következő repülés előtti üzemanyag-feltöltést (a 2008/101 irányelvvel módosított 2003/87 irányelv IV. melléklete B. része harmadik bekezdésének utolsó mondata).

180 – A C-346/97. sz. Braathens-ügyben 1999. június 10-én hozott ítélet (EBHT 1999., I-3419. o.).

181 – Az ásványolajok jövedéki adója szerkezetének összehangolásáról szóló, 1992. október 19-i 92/81/EGK tanácsi irányelv (HL L 316., 12. o.) és a jövedékiadó-köteles termékekre vonatkozó általános rendelkezésekről és e termékek tartásáról, szállításáról és ellenőrzéséről szóló, 1992. február 25-i 92/12/EGK tanácsi irányelv (HL L 76., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 9. fejezet, 1. kötet, 179. o.).

182 – A 180. lábjegyzetben hivatkozott Braathens-ügyben hozott ítélet 23. pontja.

az uniós jogalkotó által különösen környezet-barátnak tekintett üzemanyagok – például a biomasz – esetében akár nulla is lehet¹⁸³.

iii) Közbenső következtetés

234. A kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszere tehát összességében nem tekinthető az üzemanyagra kivetett – a Nyitott Égbolt Megállapodás 11. cikke (2) bekezdésének c) pontja vagy a Chicagói Egyezmény 24. cikkének a) pontja értelmében vett – tiltott jövedéki adónak.

236. A 2008/101 irányelv nem ellentétes a Nyitott Égbolt Megállapodásnak a Chicagói Egyezmény 24. cikke a) pontjával összefüggésben értelmezett 11. cikke (2) bekezdése c) pontjával.

C – Összefoglalás

ii) Az üzemanyagra kivetett vámok tilalmáról

237. Mindent egybevetve tehát a 2008/101 irányelv (illetve a 2008/101 irányelvvel módosított 2003/87 irányelv) az előzetes döntéshozatal iránti kérelemben megjelölt valamennyi nemzetközi jogi rendelkezéssel és elvvel összeegyeztethető.

235. Csak a teljesség kedvéért jegyzem meg, hogy a kibocsátási egységek EU-n belüli kereskedelmi rendszere révén vám kivetésére sem kerül sor az üzemanyag tekintetében. A vámok ugyanis olyan terhek, amelyeket az árura a határ átlépése, vagyis az áru behozatala vagy kivitele miatt kell megfizetni. A kibocsátási egységeket ezzel szemben éppen nem az üzemanyag vámhatárokat átlépő szállítása, hanem az adott járatból származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátása miatt kell beváltani. A kibocsátási egységeket az Unión belüli, vámhatárokon tehát egyáltalán nem átrepülő járatok esetében is be kell váltani.

238. A jelen eljárásban megvizsgált kérdések ennél fogva az irányelvnek az említett rendelkezések bármelyikére vagy az említett elvek bármelyikére tekintettel történő megszorító értelmezését vagy alkalmazását sem indokolják.

239. A kérdést előterjesztő bíróság számára összességében azt a választ kell adni, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések vizsgálata nem tárt fel olyan körülményt, amely érinthetné a 2008/101 irányelvvel módosított 2003/87 irányelv érvényességét.

183 – A 2008/101 irányelvvel módosított 2003/87 irányelv IV. melléklete B. része ötödik bekezdésének utolsó mondata.

VI – Véggövetkeztetések

240. A fenti megfontolások alapján javasolom a Bíróságnak, hogy a High Court of Justice előzetes döntéshozatal iránti kérelmét a következöképpen válaszolja meg:

- 1) Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésben említett nemzetközi jogi rendelkezések és elvek közül csak az egyrészlől az Európai Közösség és tag-államai, másrészlől az Amerikai Egyesült Államok közötti, 2007 áprilisában aláírt légi közlekedési megállapodás 7. cikkére és 15. cikke (3) bekezdésének második mondatára lehet hivatkozni az uniós jogi aktusok érvényessége vizsgálatának mércéjeként a természetes vagy jogi személyek által kezdeményezett jogvitákban.
- 2) Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések vizsgálata nem tárt fel olyan körülményt, amely érinthetné a 2008/101/EK irányelvvel módosított 2003/87/EK irányelv érvényességét.