РЕШЕНИЕ НА СЪДА (голям състав)

21 декември 2011 година *

По дело C-366/10

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Обединеното кралство) с акт от 8 юли 2010 г., постъпил в Съда на 22 юли 2010 г., в рамките на производство по дело

Air Transport Association of America,

American Airlines Inc.,

Continental Airlines Inc.,

United Airlines Inc.

срещу

Secretary of State for Energy and Climate Change,

* Език на производството: английски.

в присъствието на:

International Air Transport Association (IATA),

National Airlines Council of Canada (NACC),

Aviation Environment Federation,

WWF-UK,

European Federation for Transport and Environment,

Environmental Defense Fund,

Earthjustice,

СЪДЪТ (голям състав),

състоящ се от: г-н V. Skouris, председател, г-н A. Tizzano, г-н J. N. Cunha Rodrigues, г-н K. Lenaerts, г-н J.-C. Bonichot и г-жа A. Prechal, председатели на състави, г-н A. Rosas, г-жа R. Silva de Lapuerta, г-н E. Levits, г-н A. Ó Caoimh, г-н L. Bay Larsen, г-жа C. Toader (докладчик) и г-н E. Jarašiūnas, съдии,

генерален адвокат: г-жа J. Kokott,
секретар: г-жа M. Ferreira, главен администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 5 юли 2011 г.,

като има предвид становищата, представени:

— за Air Transport Association of America, American Airlines Inc., Continental Airlines Inc. и United Airlines Inc., от г-н D. Wyatt, QC, г-н M. Hoskins и г-н M. Chamberlain, barristers, упълномощени от г-н D. Das, solicitor,

— за International Air Transport Association (IATA) и National Airlines Council of Canada (NACC), от г-н C. Quigley, QC,

— за Aviation Environment Federation, WWF-UK, European Federation for Transport and Environment, Environmental Defense Fund и Earthjustice, от г-н J. Turner, QC, и г-жа L. John, barrister, упълномощени от г-жа K. Harrison, solicitor,

— за правителството на Обединеното кралство, от г-н L. Seeboruth, в качеството на представител, подпомаган от г-н S. Wordsworth, barrister,

— за белгийското правителство, от г-н T. Materne, в качеството на представител,

— за датското правителство, от г-н C. Vang, в качеството на представител,

— за германското правителство, от г-н T. Henze, г-н J. Möller и г-н N. Graf Vitzthum, в качеството на представители,

— за испанското правителство, от г-н M. Muñoz Pérez, в качеството на представител,

— за френското правителство, от г-н G. de Bergues, г-н S. Menez и г-н M. Perrot, в качеството на представители,

— за италианското правителство, от г-жа G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от г-н P. Gentili, avvocato dello Stato,

— за нидерландското правителство, от г-жа C. Wissels и г-н J. Langer, в качеството на представители,

— за австрийското правителство, от г-жа C. Pesendorfer, в качеството на представител,

— за полското правителство, от г-н M. Szpunar, г-н M. Nowacki и г-жа K. Zawisza, в качеството на представители,

— за шведското правителство, от г-жа A. Falk, в качеството на представител,

— за исландското правителство, от г-жа I. Lind Sæmundsdóttir, в качеството на представител,

— за норвежкото правителство, от г-жа K. Moe Winther и г-н M. Emberland, в качеството на представители,

— за Европейския парламент, от г-жа I. Anagnostopoulou, г-жа R. Kaškina и г-н A. Troupiotis, в качеството на представители,

— за Съвета на Европейския съюз, от г-жа K. Michoel, г-жа E. Karlsson и г-жа A. Westerhof Löfflerová, в качеството на представители,

— за Европейската комисия, от г-н E. White, г-н K. Simonsson, г-н K. Mifsud-Bonnici и г-жа S. Boelaert, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 6 октомври 2011 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася, от една страна, до условията, при които е възможно позоваване на принципи на международния обичай и разпоредби на международни конвенции в производства по преюдициални запитвания за преценка на валидност, и от друга страна, до валидността от гледна точка на международните конвенции и международния обичай на Директива 2008/101/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 година за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационните дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността (ОВ L 8, 2009 г., стр. 3).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между Air Transport Association of America, American Airlines Inc., Continental Airlines Inc. и United Airlines Inc. (наричани по-нататък заедно „ATA и др.“), от една страна, и Secretary of State for Energy and Climate Change, от друга, по повод валидността на мерките за прилагане на Директива 2008/101, приети от Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия.

I — Правна уредба

А — *Международното право*

1. Чикагската конвенция

3 Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго (САЩ) на 7 декември 1944 г. (наричана по-нататък „Чикагската конвенция“), е ратифицирана от всички държави — членки на Европейския съюз, но самият Съюз не е страна по тази конвенция. С Конвенцията е учредена Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), чиято цел съгласно член 44 от Конвенцията е да развива принципите и техниката на международното въздухоплаване и да съдейства за планирането и развитието на международния въздушен транспорт.

4 Член 1 от Чикагската конвенция гласи:

„Договарящите държави признават, че всяка държава има пълен и изключителен суверенитет над въздушното пространство над своята територия.“

5 Член 11 от тази конвенция е озаглавен „Приложимост на разпоредбите за въздухоплаване“ и предвижда:

„Съгласно условията на тази конвенция законите и разпоредбите на договарящата държава, отнасящи се до допускането до и заминаването от нейна територия на въздухоплавателни средства, заети в международното въздухоплаване, или до експлоатацията и въздушната навигация на такива средства, докато са в границите на нейната територия, се прилагат по отношение на въздухоплавателните средства на всички договарящи държави без разлика на националността им и се спазват от такива въздухоплавателни средства при влизането във и заминаването от или по време на пребиваването им на територията на тази държава.“

6 Член 12 от посочената конвенция е озаглавен „Правила за полети“ и гласи:

„Всяка договаряща държава се задължава да вземе мерки, гарантиращи, че всяко въздухоплавателно средство, прелитащо над територията ѝ или извършващо маневри над нея, и че всяко въздухоплавателно средство, което носи нейните национални знаци, където и да се намира то, ще спазва действащите в тази държава правила и разпоредби, отнасящи се до полета и маневрирането на въздухоплавателните средства. Всяка договаряща държава се задължава да следи, щото нейните съответни разпоредби са съобразени в най-голяма степен с тези, установени от тази конвенция към даден момент. Над открито море действат правилата, установени от тази конвенция. Всяка договаряща държава се задължава да гарантира търсенето на съдебна отговорност от всички лица, нарушаващи действащите разпоредби“.

7 Член 15 от същата конвенция е озаглавен „Летищни и други сходни такси“ и гласи:

„Всяко летище на една договаряща държава, което е открито за обществено ползване от нейните национални въздухоплавателни средства, ще бъде също така открито при равни условия за въздухоплавателните средства на всички други договарящи държави […]. […]

Всички такси, които една договаряща държава може да наложи или да разреши да бъдат наложени за използването на такива летища и средства за обслужване на въздушното движение от въздухоплавателните средства на коя да е друга договаряща държава, не трябва да бъдат по-високи:

[…]

b) по отношение на въздухоплавателни средства, заети с редовни международни въздушни услуги — от таксите, които биха се заплащали от нейните национални въздухоплавателни средства, извършващи подобни международни въздушни услуги.

Всички такива такси се публикуват и съобщават на [ИКАО]. В случай на възражение от страна на някоя заинтересувана договаряща държава наложените такси за използването на летищата и другите съоръжения ще бъдат преразгледани от съвета, който ще докладва и ще направи съответните препоръки към въпросната държава или държави. Никоя договаряща държава няма да налага такси, налози или други плащания само за правото на транзит над или влизане във или излизане от нейната територия на всяко въздухоплавателно средство на договаряща държава или на лица, или имущество, които то пренася."

8 Член 17 от Чикагската конвенция предвижда, че „[в]ъздухоплавателните средства имат националността на държавата, в която са регистрирани".

9 Член 24, буква а) от тази конвенция гласи следното:

„Всяко въздухоплавателно средство, извършващо полет за, от или през територията на друга договаряща държава, ще бъде допускано, временно освободено

от мита съгласно митническите разпоредби на държавата. Горивата, смазочните материали, резервните части, постоянното оборудване и самолетните запаси, намиращи се на борда на въздухоплавателно средство на договаряща държава при пристигане на територията на друга договаряща държава и останали на борда при напускане територията на тази държава, се освобождават от мита, такси за инспектиране и други подобни национални или местни налози и плащания. […]“

2. Протоколът от Киото

10 На 9 май 1992 г. в Ню Йорк е приета Рамковата конвенция на Обединените нации по изменение на климата (наричана по-нататък „Рамковата конвенция“), чиято крайна цел е да стабилизира концентрациите на парникови газове в атмосферата на ниво, което би предотвратило опасна антропогенна намеса върху климатичната система. На 11 декември 1997 г. страните по Рамковата конвенция приемат на нейно основание Протокола от Киото към Рамковата конвенция на Обединените нации по изменение на климата (наричан по-нататък „Протоколът от Киото“), който влиза в сила на 16 февруари 2005 г. Съюзът е страна по конвенцията и по протокола.

11 Целта на Протокола от Киото е в периода 2008—2012 г. да се намалят общите емисии на шест парникови газа, включително въглероден диоксид (наричан по-нататък „CO_2“), с поне 5 % под нивата от 1990 г. Страните, включени в приложение I към Рамковата конвенция, се задължават техните емисии на парникови газове да не превишават определените им с Протокола проценти, като страните могат да изпълнят това задължение и заедно. Общото задължение, поето от Съюза и неговите държави членки съгласно този протокол, е за намаляване на емисиите на парникови газове през упоменатия период с 8 % спрямо равнището на тези емисии през 1990 г.

12 Член 2, параграф 2 от Протокола от Киото гласи:

„Страните, включени в приложение I, се стремят към ограничаване или намаляване на емисиите на неконтролираните от Монреалския протокол парникови газове от авиационно и корабно гориво в сътрудничество съответно с [ИКАО] и Международната морска организация."

3. Споразумението за въздушен транспорт между Европейската общност и Съединените щати

13 На 25 и 30 април 2007 г. Европейската общност и нейните държави членки, от една страна, и Съединените американски щати, от друга, сключват Споразумение за въздушен транспорт, предназначено в частност да улесни разгръщането на възможностите на международния въздушен превоз чрез предоставяне на достъп до пазарите и увеличаване в максимална степен на ползите за потребители, авиокомпании, работна сила и общности от двете страни на Атлантическия океан. За тази цел Съветът на Европейския съюз и представителите на правителствата на държавите — членки на Съюза, заседаващи в Съвета, приемат Решение 2007/339/ЕО от 25 април 2007 година за подписване и временно прилагане на това споразумение (ОВ L 134, стр. 1).

14 Впоследствие Съветът и представителите на правителствата на държавите — членки на Съюза, заседаващи в рамките на Съвета, приемат Решение 2010/465/ЕС от 24 юни 2010 година относно подписването и временното прилагане на Протокола за изменение на Споразумението за въздушен транспорт между Съединените американски щати, от една страна, и Европейската общност и нейните

държави членки, от друга страна (ОВ L 223, стр. 1). Съображения 1—6 от това решение гласят:

„(1) Споразумението за въздушен транспорт [...] включваше задължение за двете страни да започнат втори етап на преговори.

(2) Вследствие на влизането в сила на Договора от Лисабон на 1 декември 2009 г. Европейският съюз замести Европейската общност и е неин правоприемник.

(3) Комисията договори от името на Съюза и на държавите членки протокол за изменение на Споразумението [за въздушен транспорт] (по-долу „Протоколът“) в съответствие с член 21 от посоченото споразумение.

(4) Протоколът бе парафиран на 25 март 2010 г.

(5) Протоколът е съобразен изцяло със законодателството на Съюза, по-специално със системата на ЕС за търговия с емисии [наричана по-нататък „схемата за търговия с квоти“].

(6) Протоколът, договорен от Комисията, следва да бъде подписан и временно прилаган от Съюза и неговите държави членки, доколкото го позволява вътрешното им право, при условие евентуалното му сключване на по-късна дата.“

15 Съгласно член 1, параграф 3 от Решение 2010/465 „[д]о влизането си в сила Протоколът се прилага временно от Съюза и от неговите държави членки, доколкото го позволява вътрешното им право, от датата на подписване“.

16 Съгласно член 1, точка 9 от Споразумението за въздушен транспорт, изменено с Протокола (наричано по-нататък „споразумението „Открито небе“), освен ако не е предвидено друго, за целите на това споразумение терминът „територия“ означава „за САЩ, сухопътната територия (континентална и островна), вътрешните води и териториални морета, по отношение на които те имат суверенни права или юрисдикция, а за ЕО и нейните държави членки — сухопътната територия (континентална и островна), вътрешните води и териториални морета, за които се прилага Договорът за създаване на Европейската общност при условията, посочени в Договора, и всеки правен инструмент, който е негов приемник.“

17 Член 2 от споразумението „Открито небе“ е озаглавен „Справедливи и равни възможности“ и гласи:

„Всяка страна осигурява справедливи и равни възможности за конкуренция между авиокомпаниите на двете страни в извършването на международния въздушен превоз, регламентиран в настоящото споразумение.“

18 Член 3, параграфи 2, 4 и 5 от посоченото споразумение предвижда:

„2. Всяка авиокомпания, за всеки или за всички полети и по свой избор, може да:

а) извършва полети в една или в двете посоки;

б) комбинира полети с различни номера в едно въздухоплавателно средство;

в) обслужва междинни пунктове, пунктове на териториите на страните, както и пунктове извън и отвъд тях във всякакви комбинации и във всякакъв порядък;

г) пропуска спирания във всеки пункт или пунктове;

д) прехвърля трафик от което и да е свое въздухоплавателно средство на което и да е друго свое въздухоплавателно средство в който и да е пункт;

е) обслужва пунктове извън който и да е пункт на своя територия със или без смяна на въздухоплавателното средство или полетния номер, като предлага и рекламира тези услуги на обществото като директни услуги;

ж) прави престои в които и да е пунктове, независимо дали са във или извън територията на всяка една от страните;

з) извършва транзитен трафик през територията на другата страна;

и

и) комбинира трафик на едно и също въздухоплавателно средство, независимо откъде произхожда този трафик;

без ограничения на посоката или на географското място, както и без да губи правото да извършва трафик, който е разрешен по настоящото споразумение.

[...]

4. Всяка страна разрешава на всяка авиокомпания да определя честотата и капацитета на предлагания от нея международен въздушен превоз на базата на търговски съображения, продиктувани от пазара. В съответствие с това право нито една от страните няма правото едностранно да ограничава обема на трафика, честотата или периодичността на обслужване или вида или видовете въздухоплавателни средства, експлоатирани от авиокомпаниите на другата страна, нито ще изисква регистрацията на разписания, програми за чартърни полети или оперативни планове от авиокомпаниите на другата страна, освен когато това може да бъде изисквано по митнически, технически, оперативни или екологични (в съответствие с член 15) причини при еднакви условия в съответствие с член 15 от [Чикагската] конвенция[…].

5. Всяка авиокомпания може да извършва международен въздушен превоз без ограничения във връзка с промяната във всеки пункт на вида или [броя] на експлоатиран[ите] въздухоплавателн[и] средств[а] […]."

19 Член 7 от същото споразумение е озаглавен „Прилагане на законите" и параграф 1 от него гласи:

„Законовите и подзаконовите актове на едната страна, свързани с достъпа до или заминаването от нейна територия на въздухоплавателно средство, заето в международното въздухоплаване, или свързани с управлението и движението на такива въздухоплавателни средства на нейна територия, се прилагат за въздухоплавателните средства, използвани от авиокомпаниите на другата страна, и се спазват от тези въздухоплавателни средства при влизане във или заминаване от или при пребиваване на територията на първата страна."

20 Член 10 от споразумението „Открито небе" в частност предвижда, че авиокомпаниите на всяка страна имат правото да поддържат свои представителства на територията на другата страна за популяризиране и продажба на въздушен превоз и свързани с него дейности. Те имат и правото да продават срещу всякаква свободно конвертируема валута услуги по въздушен превоз на територията на другата страна директно и/или, по преценка на авиокомпанията, чрез нейни агенти по продажбата или други посредници, назначени от авиокомпанията. Освен това съгласно същия член авиокомпаниите на всяка страна могат да

заплащат разходите, включително покупките на гориво, на територията на другата страна във всяка свободно конвертируема валута. Те могат и да сключват договори за маркетингово сътрудничество, например за осигуряване на блокместа или съвместно използване на код, а при определени условия и за франчайз или използване на марка и за предоставяне на въздухоплавателни средства с екипаж за международен въздушен превоз.

21 Член 11 от споразумението „Открито небе“ се отнася до митата и таксите и гласи:

„1. При пристигане в територията на едната страна на въздухоплавателно средство, експлоатирано по международни въздушни линии от авиокомпании на другата страна, обичайното му оборудване, наземно оборудване, запаси от гориво, смазочни материали, консумативи за техническа поддръжка, резервни части (включително двигатели), безмитни стоки и провизии (включително, но не само храни, безалкохолни и алкохолни напитки, тютюн и други продукти, предназначени за продажба или използване от пътниците в ограничени количества по време на полет), както и други артикули, предназначени или използвани единствено във връзка с експлоатирането или обслужването на въздухоплавателно средство, участващо в международен въздушен превоз, се освобождават, на реципрочна основа, от всички ограничения за внос, данъци върху имуществото и капитала, мита, акцизи и други подобни такси, които: а) се налагат от националните власти или от Европейската общност, и б) не се основават на стойността на оказаните услуги, при условие че това оборудване и запаси остават на борда на въздухоплавателното средство.

2. На реципрочна основа се освобождават от същите данъци, налози, мита и такси, посочени в параграф 1 от настоящия член, с изключение на таксите на базата на разхода за оказана услуга:

[…]

в) горивото, смазочните материали и консумативите за техническа поддръжка, внесени на територията на която и да е от страните, за използване във въздухоплавателни средства на авиокомпания на другата страна, участващи в международен въздушен превоз, дори ако тези консумативи са предназначени за използване по време на част от пътуването, извършвано над територията на страната, в която те са взети на борда;

[…]“

22 Член 15 от споразумението „Открито небе“ е озаглавен „Околна среда“ и гласи:

„1. Страните признават значението на опазването на околната среда при разработването и прилагането на международната политика в областта на въздухоплаването, като съпоставят внимателно разходите за и ползите от прилагането на мерките за опазване на околната среда при разработването на тази политика и, когато е подходящо, предлагат заедно ефективни глобални решения. Съответно страните възнамеряват да работят съвместно за ограничаване или намаляване по разумен от икономическа гледна точка начин на въздействието на международното въздухоплаване върху околната среда.

2. Когато една от страните разглежда предложение за мерки за опазване на околната среда на регионално, национално или местно равнище, тя следва да прецени евентуалното им неблагоприятно въздействие върху упражняването на правата, съдържащи се в настоящото споразумение, и ако такива мерки бъдат приети, тя следва да предприеме съответни стъпки за намаляване на това неблагоприятно въздействие. По молба на една от страните другата страна предоставя описание на оценката и на стъпките за намаляване на това въздействие.

3. При установяване на мерки за опазване на околната среда се следват авиационните стандарти за околната среда, приети от [ИКАО] в приложенията към

[Чикагската] конвенция[…], с изключение на обявените различия. Страните прилагат всички мерки за опазване на околната среда, които оказват въздействие върху въздухоплавателните услуги по настоящото споразумение, в съответствие с член 2 и член 3, параграф 4 от настоящото споразумение.

4. Страните потвърждават ангажимента на държавите членки и на Съединените щати да прилагат принципа на балансирания подход.

[…]

6. Страните поддържат и насърчават обмена на информация и редовния диалог между експертите, по-специално чрез съществуващите комуникационни канали, за задълбочаване на сътрудничеството, съобразно приложимите законови и подзаконови разпоредби, за оценка на въздействието на международното въздухоплаване върху околната среда и за намиране на решения за намаляване на отрицателните последици, в това число:

[…]

д) обмен на мнения по въпроси и възможни решения на международни форуми, свързани с отражението на въздухоплаването върху околната среда, в това число координиране на позиции, ако е подходящо.

7. По искане на страните Съвместният комитет, с помощта на експерти, разработва препоръки по въпроси, свързани с евентуално припокриване на пазарни мерки и съгласуваността между тях, по отношение на емисиите от въздухоплаването, прилагани от страните, за избягване на дублиране на мерки и разходи и за намаляване, доколкото е възможно, на административната тежест за

авиокомпаниите. Тези препоръки подлежат на приемане или ратифициране на вътрешно равнище, каквото може да бъде изисквано от всяка страна.

8. Ако една от страните е убедена, че въпрос, свързан с опазването на околната среда при въздухоплаването, в това число предложени нови мерки, поражда опасения относно прилагането или изпълнението на настоящото споразумение, тя може да поиска свикване на заседание на Съвместния комитет, както е предвидено в член 18, на което да се разгледа въпросът и да се подготвят подходящи действия в отговор на опасенията, за които се установи, че са основателни."

23 Съгласно член 19, параграф 1 от споразумението „Открито небе" всеки спор във връзка с прилагането или тълкуването на споразумението, който не може да бъде разрешен на заседание на Съвместния комитет, може при определени условия да бъде отнесен до дадено лице или орган за решаване по съгласие на страните. Ако страните не успеят да постигнат съгласие, по искане на една от страните спорът се предава на арбитраж в съответствие с процедурите, описани в същия член 19.

Б — *Правото на Съюза*

24 Съветът е приел Решение 94/69/ЕО от 15 декември 1993 година за сключване на Рамковата конвенция на Обединените нации по изменение на климата (ОВ L 33, 1994 г., стр. 11; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 8, стр. 132), от една страна, и от друга — Решение 2002/358/ЕО от 25 април 2002 година за одобрение от името на Европейската общност на Протокола от Киото към Рамковата конвенция на Организацията на обединените нации за промените на климата и съвместното изпълнение на ангажиментите, произтичащи от нея (ОВ L 130, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 27, стр. 220). Съгласно член 2, първа алинея от второто решение Съюзът и неговите държави членки изпълняват ангажиментите си по Протокола от Киото съвместно.

25 Тъй като преценява, че наред с други мерки търговията с квоти за емисии на парникови газове ще е неразделна и основна част от общностната стратегия за противодействие на климатичните промени, на 8 март 2000 г. Комисията представя Зелената книга за установяването на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в Европейския съюз (COM (2000) 87 окончателен).

1. Директива 2003/87/ЕО

26 На основание член 175, параграф 1 ЕО е приета Директива 2003/87/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 година за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275, стр. 32; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 10, стр. 78 и поправка — ОВ L 199, 2.8.2011 г., стр. 76).

27 Съгласно съображение 5 от директивата целта ѝ е да допринесе за по-ефективното изпълнение на ангажиментите на Съюза и неговите държави членки по Протокола от Киото за намаляване на антропогенните емисии от парниковите газове в съответствие с Решение 2002/358 чрез ефикасен европейски пазар за търговия с квоти за емисии на парникови газове (наричани по-нататък „квотите“), с възможно най-малкото забавяне на икономическото развитие и намаляване на заетостта.

28 Съгласно съображение 23 от тази директива търговията с квоти трябва „да бъде част от всеобхватен пакет от съгласувани политики и мерки, осъществявани на равнище държава членка и на общностно равнище“. Както се пояснява в първото изречение от съображение 25 от същата директива, „[п]олитиките и мерките трябва да се прилагат на равнище държава членка и на общностно равнище във всички икономически отрасли на Европейския съюз, а не само в промишления и енергийния сектор, за да доведат до значително редуциране на емисиите“.

29 Член 1 от Директива 2003/87 определя предмета на директивата, както следва:

„С настоящата директива се въвежда схема за търговия с квоти […] в рамките на Общността […], за да се стимулира намаляването на емисии на парникови газове по икономичен и икономически ефективен начин“.

30 Съгласно член 2, параграф 1 от нея Директива 2003/87 се прилага спрямо емисии от дейностите, изброени в приложение I, и спрямо шестте парникови газа, изброени в приложение II, сред които е и CO_2.

2. Директива 2008/101

31 Член 30, параграф 2 от Директива 2003/87 предвижда, че въз основа на опита от прилагането на тази директива Комисията следва до 30 юни 2006 г. да изготви доклад, евентуално придружен с предложения, за прилагането на директивата, като в доклада следва да разгледа в частност въпроса „как и дали трябва да бъде изменено и допълнено приложение I, за да включи други подходящи сектори, сред които: секторите на химикалите, алуминия и транспорта, дейности и емисии на други парникови газове, изброени в приложение II, с оглед на по-нататъшното повишаване на икономическата ефективност на схемата“.

32 За тази цел законодателят на Съюза приема Директива 2008/101, която изменя Директива 2003/87, за да включи въздухоплаването в схемата за търговия с квоти.

33 Съображения 8—11, 14, 17 и 21 от Директива 2008/101 гласят:

„(8) Протоколът от Киото [към Рамковата конвенция] […] изисква развитите държави да се стремят към ограничаване или намаляване на емисиите на парникови газове от въздухоплаването, които не се контролират от Монреалския протокол [за веществата, които нарушават озоновия слой], като работят в рамките на [ИКАО].

(9) Общността не е договаряща страна по [Чикагската конвенция], но всички държави членки са договарящи страни по нея и са членове на ИКАО. Държавите членки продължават да подкрепят работата с други държави в рамките на ИКАО за разработване на мерки, включително пазарноориентирани инструменти, за преодоляване на въздействието на въздухоплаването върху изменението на климата. На шестото заседание на Комитета на ИКАО за защита на околната среда от въздухоплаването през 2004 г. беше постигнато съгласие, че специалната система за търговия с емисии във въздухоплаването, основана на нов правен инструмент под егидата на ИКАО, не буди достатъчно интерес и поради това не следва да се продължава работата по нея. Впоследствие Резолюция A 35-5 на 35-ото събрание на ИКАО, което се проведе през септември 2004 г., не предложи нов правен инструмент, а вместо това одобри отворената търговия с емисии и възможността държавите да включат емисиите от международното въздухоплаване в своите схеми за търговия с емисии. Допълнение L към Резолюция A 36-22 на 36-ото събрание на ИКАО, което се проведе през септември 2007 г., призовава договарящите държави да не прилагат системи за търговия с емисии спрямо оператори на въздухоплавателни средства от други договарящи държави, освен въз основа на взаимно съгласие между тях. Като припомниха, че Чикагската конвенция изрично признава правото на всяка договаряща страна да прилага на недискриминационна основа своите закони и разпоредби в областта на въздухоплаването спрямо въздухоплавателните средства на всички държави, държавите — членки на Европейската общност и петнадесет други европейски държави формулираха резерва по тази резолюция и си запазиха правото по Чикагската конвенция да въвеждат и прилагат на недискриминационна основа пазарноориентирани мерки спрямо всички оператори на въздухоплавателни

средства от всички държави, които предоставят услуги до, от или в рамките на техните територии.

(10) Шестата програма за действие на Общността за околната среда, създадена с Решение № 1600/2002/ЕО на Европейския парламент и на Съвета [...], предвижда Общността да определя и предприема специфични действия за намаляване на емисиите на парникови газове от въздухоплаването, ако до 2002 г. такова действие не бъде договорено в рамките на ИКАО. В заключенията си от октомври 2002 г., декември 2003 г. и октомври 2004 г. Съветът многократно призова Комисията да предложи действия за намаляване на въздействието от международния въздушен транспорт върху изменението на климата.

(11) С цел да се постигнат необходимите съществени намаления, на равнище държава членка и на общностно равнище следва да се въведат политики и мерки във всички сектори на икономиката на Общността. Ако въздействието от сектора на въздухоплаването върху изменението на климата продължи да нараства със сегашния темп, това значително ще засегне намаленията, постигнати в други сектори в борбата с изменението на климата.

[...]

(14) Целта на измененията на Директива 2003/87/ЕО, внесени с настоящата директива, е да се намали въздействието върху изменението на климата, дължащо се на въздухоплаването, чрез включване на емисиите от авиационни дейности в схемата на Общността.

[...]

(17) Общността и нейните държави членки следва да продължават да се стремят към постигане на споразумение за мерки в световен мащаб за намаляване на емисиите на парникови газове от авиационни дейности. Схемата на Общността може да послужи като модел за използване на търговия с емисии в целия свят. Общността и нейните държави членки следва да продължават да поддържат контакт с трети страни по време на прилагането на настоящата директива и да ги насърчават да предприемат еквивалентни мерки. Ако трета държава приеме мерки за намаляване на въздействието върху климата от полети до Общността, като тези мерки имат екологичен ефект, който най-малко е еквивалентен на този на настоящата директива, Комисията следва да разгледа съществуващите възможности за осигуряване на оптимално взаимодействие между схемата на Общността и мерките на тази държава, след провеждане на консултации с нея. Схемите за търговия с емисии, които се развиват в трети държави, започват да осигуряват оптимално взаимодействие със схемата на Общността във връзка с тяхното обхващане на въздухоплаването. Двустранни споразумения относно свързването на схемата на Общността с други схеми за търговия с цел формиране на обща схема или [приемането] на еквивалентни мерки за избягване на двойното регулиране, биха могли да представляват стъпка към споразумение с глобален характер. При наличието на такива двустранни споразумения, Комисията може да измени типовете авиационни дейности, включени в схемата на Общността, включително да извърши последващи корекции на общото количество квоти, които се издават на оператори на въздухоплавателни средства.

[…]

(21) Пълната хармонизация на частта квоти, които се издават безплатно на всички оператори на въздухоплавателни средства, участващи в схемата на Общността, е подходящ начин да се осигурят равни условия за операторите на въздухоплавателни средства, като се има предвид, че всеки оператор на въздухоплавателни средства ще се регулира само от една държава членка по отношение на всички негови дейности, извършвани в посока към, от и в рамките на ЕС, както и от недискриминационните разпоредби на двустранните споразумения за въздухоплавателни услуги с трети държави“.

34 Съгласно член 1, точка 4 от Директива 2008/101 в Директива 2003/87 се добавя глава II със следното съдържание:

„Глава II

Въздухоплаване

Член 3а

Приложно поле

Разпоредбите на настоящата глава се прилагат за разпределяне и издаване на квоти по отношение на авиационните дейности, включени в списъка в приложение I.

[…]

Член 3в

Общо количество на квотите за въздухоплаване

1. За периода от 1 януари 2012 г. до 31 декември 2012 г. общото количество квоти, които ще се разпределят на операторите на въздухоплавателни средства, е равно на 97 % от историческите авиационни емисии.

2. За посочения в член 11, параграф 2 период, започващ на 1 януари 2013 г., и при условие че няма направени изменения в резултат от прегледа, посочен в член 30, параграф 4, за всеки следващ период общото количество квоти, които ще се разпределят на операторите на въздухоплавателни средства, е равно на 95 % от историческите авиационни емисии, умножени по броя на годините, включени в съответния период.

[…]

Член 3г

Метод на разпределение на квотите за въздухоплаването посредством продажба чрез търг

1. В периода, посочен в член 3в, параграф 1, 15 % от квотите се разпределят чрез търг.

2. От 1 януари 2013 г. 15 % от квотите се разпределят чрез търг. Този процент квоти може да бъде увеличен като част от общия преглед на настоящата директива.

3. Приема се регламент, съдържащ подробни разпоредби относно продажбата чрез търг, извършвана от държавите членки за квоти, за които не се изисква да бъдат издадени безплатно в съответствие с параграфи 1 и 2 от настоящия член или член 3е, параграф 8. Броят квоти, който ще бъде определен за продажба чрез търг за всеки период от всяка държава членка, е пропорционален на дела ѝ от общия брой установени авиационни емисии за всички държави членки за референтната година […].

[…]

4. Държавите членки определят как ще се използват приходите от продажбата на квотите чрез търг. Тези приходи следва да се използват за справяне с изменението на климата в ЕС и в трети държави, inter alia, за намаляване на емисиите на парникови газове, за адаптиране към въздействието от изменението на климата в ЕС и в трети държави, по-специално в развиващите се държави, за финансиране на научни изследвания и разработване на начини за ограничаване на вредните последици и за адаптиране, включително и по-специално в секторите на въздухоплаването и въздушния транспорт, за намаляване на емисиите чрез транспорт с ниски емисии, както и за покриване на разходите за администриране на схемата на Общността. Приходите от търговете следва да се използват също така като източник на средства за финансовата вноска в Световния фонд за енергийна ефективност и възобновяема енергия и за мерки за предотвратяване на обезлесяването.

[…]

Член 3д

Разпределяне и издаване на квоти на оператори на въздухоплавателни средства

1. За всеки период, посочен в член 3в, всеки оператор на въздухоплавателно средство може да подаде заявление за разпределяне на квотите, които ще се разпределят безплатно. Заявлението може да бъде направено чрез изпращане до компетентния орган в администриращата държава членка на проверени данни за тонкилометрите от авиационни дейности, изброени в приложение I, изпълнени от този оператор на въздухоплавателно средство за годината, за която е осъществен мониторинг. […]

[…]“

35 Член 1, точка 10, буква б) от Директива 2008/101 предвижда в член 12 от Директива 2003/87 да се вмъкне параграф 2а със следното съдържание:

„Администриращите държави членки гарантират, че до 30 април всяка година всеки оператор на въздухоплавателно средство връща броя квоти, равен на общото за предходната календарна година количество на емисиите от авиационни дейности, изброени в приложение I, които същият е изпълнил като оператор на въздухоплавателно средство, като това е проверено в съответствие с член 15. Държавите членки гарантират, че върнатите в съответствие с настоящия параграф квоти впоследствие са отменени."

36 Съгласно член 1, точка 14, буква б) от Директива 2008/101 параграфи 2 и 3 от член 16 от Директива 2003/87 се заменят със следния текст:

„2. Държавите членки осигуряват публикуването на имената на операторите и на операторите на въздухоплавателни средства, които нарушават изискванията за връщане на достатъчно квоти по настоящата директива.

3. Държавите членки гарантират, че от всеки оператор или оператор на въздухоплавателно средство, който до 30 април всяка година не върне достатъчно квоти за покриване на своите емисии през предходната година, се търси отговорност чрез налагане на санкция за извънредно количество емисии. Размерът на санкцията за извънредно количество емисии е 100 EUR за всеки тон еквивалент на въглероден диоксид емисии, за който операторът или операторът на въздухоплавателно средство не е върнал квоти. Заплащането на сумата по санкцията за извънредно количество емисии не освобождава оператора от задължението да върне определено количество квоти, равняващо се на това извънредно количество емисии при връщане на квоти за следващата календарна година."

37 Освен това член 1, точка 14, буква в) от Директива 2008/101 предвижда, че в член 16 от Директива 2003/87 се добавя параграф 5 със следното съдържание:

„В случай че оператор на въздухоплавателно средство не изпълни изискванията на настоящата директива и спазването им не е постигнато чрез други мерки за осигуряване на прилагането, администриращата държава членка може да поиска Комисията да вземе решение за налагане на забрана за експлоатация на съответния оператор на въздухоплавателно средство."

38 Съгласно член 1, точка 18 от Директива 2008/101 в Директива 2003/87 се добавя член 25а, който е озаглавен „Мерки, предприети от трети държави за намаляване на въздействието на въздухоплаването върху изменението на климата" и гласи:

„1. Когато трета държава приеме мерки за намаляване на въздействието върху изменението на климата на полети, заминаващи от тази държава, които кацат в Общността, Комисията, след като предприеме консултации с тази трета държава и държавите членки в рамките на комитета, посочен в член 23, параграф 1, разглежда наличните възможности за осигуряване на най-добро взаимодействие между схемата на Общността и мерките на тази държава.

При необходимост Комисията може да приеме изменения, съгласно които полетите, пристигащи от съответната трета държава, да бъдат изключени от списъка с авиационни дейности от приложение I, или да се предвидят други изменения на авиационните дейности, включени в списъка в приложение I, които се изискват от споразумение съгласно четвърта алинея. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящата директива, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 23, параграф 3.

Комисията може да внесе в Европейския парламент и в Съвета предложения за други изменения на настоящата директива.

Комисията може също така, когато е уместно и в съответствие с член 300, параграф 1 от Договора, да внесе в Съвета препоръки за започване на преговори с цел сключване на споразумение със съответната трета държава.

2. Общността и нейните държави членки продължават да се стремят към споразумение относно глобални мерки за намаляване на емисиите на парникови газове от въздухоплаването. В контекста на всяко такова споразумение Комисията преценява доколко са необходими изменения на настоящата директива във връзка с прилагането ѝ по отношение на операторите на въздухоплавателни средства."

39 Съгласно приложението към Директива 2008/101 заглавието на приложение I към Директива 2003/87 се променя на „Категории дейности, за които се прилага настоящата директива", а в параграф 2 от уводната част преди таблицата в приложение I се добавя следната алинея:

„От 1 януари 2012 г. се включват всички полети, които пристигат на или заминават от летище, разположено на територията на държава членка, за която се прилага Договорът."

40 Приложението към Директива 2008/101 предвижда и изменение на приложение IV към Директива 2003/87, като в това приложение се добавя част Б със заглавие „Мониторинг и докладване на емисиите от авиационни дейности" със следното съдържание:

„Мониторинг на емисиите от въглероден диоксид

Мониторингът на емисиите се извършва чрез изчисление. Емисиите се изчисляват, като се използва формулата:

Количеството изразходвано гориво × емисионния фактор

Количеството изразходвано гориво включва и горивото, изразходвано от спомагателния захранващ блок. Когато е възможно, се използва действителното изразходвано гориво за всеки полет, което се изчислява по следната формула:

Количеството гориво, съдържащо се в резервоарите на въздухоплавателното средство, когато е завършило зареждането с гориво за полета – количеството гориво, съдържащо се в резервоарите на въздухоплавателното средство, когато е завършило зареждането с гориво за следващия полет + количеството заредено гориво за този следващ полет.

[…]

За всеки полет и за всяко гориво се прави отделно изчисление.

Докладване на емисиите

Всеки оператор на въздухоплавателно средство включва в доклада си по член 14, параграф 3 следната информация:

А. Данни за идентифициране на оператора на въздухоплавателното средство, включително:

— наименование на оператора на въздухоплавателното средство,

— администриращата го държава членка,

[…]

Б. За всеки вид гориво, за който се изчисляват емисии:

— разход на гориво,

— емисионен фактор,

— общо количество съвкупни емисии от всички полети, извършени през обхванатия от доклада период, които спадат към авиационните дейности, изброени в приложение I, за които той е оператор на въздухоплавателно средство,

— съвкупните емисии от:

— всички извършени полети през обхванатия от доклада период, които спадат към авиационните дейности, изброени в приложение I, за които той е оператор на въздухоплавателно средство и които са заминали от летище, разположено на територията на държава членка, и са пристигнали на летище, разположено на територията на същата държава членка,

— всички други полети, извършени през обхванатия от доклада период, които спадат към авиационните дейности, изброени в приложение I, за които той е оператор на въздухоплавателно средство,

— съвкупните емисии за всички полети, извършени през обхванатия от доклада период, които спадат към авиационните дейности, изброени в приложение I, за които той е оператор на въздухоплавателно средство и които:

— са заминали от държава членка, и

— са пристигнали в държава членка от трета страна,

— несигурност.

Мониторинг на данните за тонкилометри за целите на членове 3д и 3е

За целите на заявлението за получаване на квоти в съответствие с член 3д, параграф 1 или член 3е, параграф 2, количеството авиационна дейност се изчислява в тонкилометри, като се използва следната формула:

Тонкилометри = разстояние × полезен товар

където:

„разстояние“ означава разстоянието по най-късата дъга от земната сфера (ортодрома) между летището на заминаване и летището на пристигане плюс допълнителен непроменлив фактор от 95 km; и

„полезен товар“ означава общото тегло на превозваните товари, поща и пътници.

[…]“

B — *Националното право*

41 Директива 2008/101 е транспонирана в Обединеното кралство с приемането на Наредбата от 2009 г. за схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове от въздухоплаването (Aviation Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme Regulations 2009, SI 2009, № 2301), както и с други актове, за които е било предвидено да бъдат приети през 2010 г.

II — Фактите в главното производство и преюдициалните въпроси

42 Според данните на запитващата юрисдикция сдружението с нестопанска цел Air Transport Association of America е основното търговско обединение в САЩ в сектора на услугите по редовен въздушен превоз. Авиокомпаниите American Airlines Inc., Continental Airlines Inc. и United Airlines Inc. обслужват въздушни линии в САЩ, Европа и останалия свят. Тяхна администрираща държава по смисъла на Директива 2003/87, изменена с Директива 2008/101, е Обединеното кралство.

43 На 16 декември 2009 г. ATA и др. подават жалба пред запитващата юрисдикция, като искат отмяна на актовете по прилагането на Директива 2008/101 в Обединеното кралство, които са от компетентността на Secretary of State for Energy and Climate Change. В подкрепа на жалбата си те твърдят, че тази директива е в противоречие с международните конвенции и международния обичай.

44 На 28 май 2010 г. запитващата юрисдикция допуска, от една страна, International Air Transport Association (IATA) и National Airlines Council of Canada да встъпят в подкрепа на исканията на ATA и др. и също допуска, от друга страна, пет организации за защита на околната среда, а именно Aviation Environment Federation, WWF-UK, European Federation for Transport and Environment, Environmental Defense Fund и Earthjustice, да встъпят в подкрепа на Secretary of State for Energy and Climate Change.

45 При тези условия High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Възможно ли е позоваване в настоящия случай на някоя от следните норми на международното право, за да се оспори валидността на Директива 2003/87/ЕО, изменена с Директива 2008/101/ЕО с цел включване на

авиационните дейности в схемата на [Съюза] за търговия с квоти за емисии на парникови газове:

а) принципа на международния обичай, че всяка държава има пълен и изключителен суверенитет върху въздушното си пространство;

б) принципа на международния обичай, че никоя държава няма право да претендира да подчини която и да било част от откритото море на своя суверенитет;

в) принципа на международния обичай за свободата на полетите над открито море;

г) принципа на международния обичай (чието съществуване ответникът оспорва), че въздухоплавателните средства, извършващи полети над открито море, попадат под изключителната юрисдикция на държавата, в която са регистрирани, освен ако в международен договор изрично не е предвидено друго;

д) Чикагската конвенция (по-специално членове 1, 11, 12, 15 и 24);

е) Споразумението „Открито небе“ (по-специално член 7, член 11, параграф 2, буква в) и член 15, параграф 3);

ж) Протокола от Киото (по-специално член 2, параграф 2)?

При утвърдителен отговор на първия въпрос:

2) Невалидна ли е [Д]иректива [2008/101] поради противоречие с един или няколко от упоменатите [в първия въпрос] принципи на международния обичай, ако и доколкото въз основа на тази директива схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове се прилага към тези части от полетите (общо или на въздухоплавателни средства, регистрирани в трети страни), които се извършват извън въздушното пространство на държавите членки?

3) Ако и доколкото въз основа на [Д]иректива [2008/101] схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове се прилага към тези части от полетите (общо или на въздухоплавателни средства, регистрирани в трети страни), които се извършват извън въздушното пространство на държавите членки, невалидна ли е тази директива:

а) поради противоречие с членове 1, 11 и/или 12 от Чикагската конвенция;

б) поради противоречие с член 7 от споразумението „Открито небе“?

4) Доколкото въз основа на [Д]иректива [2008/101] схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове се прилага към авиационните дейности, невалидна ли е тази директива:

а) поради противоречие с член 2, параграф 2 от Протокола от Киото и с член 15, параграф 3 от споразумението „Открито небе“;

б) поради противоречие с член 15 от Чикагската конвенция — разглеждан сам по себе си или във връзка с член 3, параграф 4 и член 15, параграф 3 от споразумението „Открито небе“;

в) поради противоречие с член 24 от Чикагската конвенция — разглеждан сам по себе си или във връзка с член 11, параграф 2, буква в) от споразумението „Открито небе“?“

III — По преюдициалните въпроси

А — *По първия въпрос*

46 С първия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали е възможно позоваване на упоменатите от нея принципи и разпоредби на международното право в производството по настоящото преюдициално запитване за преценка на валидността на Директива 2008/101, доколкото с нея въздухоплаването е включено в схемата за търговия с квоти по Директива 2003/87.

47 В самото начало следва да се напомни, че съгласно постоянната съдебна практика националните юрисдикции нямат правомощието да обявяват за невалидни актовете на институциите на Съюза. Всъщност правомощията на Съда по член 267 ДФЕС са предназначени главно за осигуряването на еднакво прилагане на правото на Съюза от националните юрисдикции. Това изискване за еднаквост се налага с особена строгост, когато става дума за валидността на акт от правото на Съюза. Евентуални разногласия между юрисдикциите на държавите членки по въпроса за валидността на актовете от правото на Съюза биха могли

да застрашат самото единство на правния ред на Съюза и да накърнят основополагащото изискване за правна сигурност (Решение от 10 януари 2006 г. по дело IATA и ELFAA, C-344/04, Recueil, стр. I-403, точка 27 и цитираната съдебна практика).

48 Ето защо само Съдът е компетентен да установява невалидността на актове на Съюза като Директива 2008/101 (вж. Решение от 22 октомври 1987 г. по дело Foto-Frost, 314/85, Recueil, стр. 4199, точка 17, Решение от 21 февруари 1991 г. по дело Zuckerfabrik Süderdithmarschen и Zuckerfabrik Soest, C-143/88 и C-92/89, Recueil, стр. I-415, точка 17, Решение от 21 март 2000 г. по дело Greenpeace France и др., C-6/99, Recueil, стр. I-1651, точка 54, Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, точка 27, както и Решение от 22 юни 2010 г. по дело Melki и Abdeli, C-188/10 и C-189/10, Сборник, стр. I-5667, точка 54).

1. Относно посочените международни конвенции

49 Най-напред, съгласно принципите на международното право институциите на Съюза, които са компетентни да водят преговори във връзка с международно споразумение и да го сключат, могат да уговорят със съответните трети държави последиците, които разпоредбите на споразумението трябва да пораждат във вътрешния правопорядък на договарящите се страни. Само ако не е уреден в споразумението, този въпрос може да бъде решен от компетентните юрисдикции, и по-конкретно от Съда, както всеки друг тълкувателен въпрос относно прилагането на споразумението в Съюза (вж. Решение от 26 октомври 1982 г. по дело Kupferberg, 104/81, Recueil, стр. 3641, точка 17 и Решение от 23 ноември 1999 г. по дело Португалия/Съвет, C-149/96, Recueil, стр. I-8395, точка 34).

50 Следва също така да се напомни, че съгласно член 216, параграф 2 ДФЕС, когато Съюзът сключва международни споразумения, тези споразумения обвързват институциите на Съюза и следователно имат предимство пред актовете на Съюза (вж. в този смисъл Решение от 10 септември 1996 г. по дело Комисия/Германия, C-61/94, Recueil, стр. I-3989, точка 52, Решение от 12 януари 2006 г. по дело Algemene Scheeps Agentuur Dordrecht, C-311/04, Recueil, стр. I-609,

точка 25, Решение от 3 юни 2008 г. по дело Intertanko и др., C-308/06, Сборник, стр. I-4057, точка 42 и Решение от 3 септември 2008 г. по дело Kadi и Al Barakaat International Foundation/Съвет и Комисия, C-402/05 P и C-415/05 P, Сборник, стр. I-6351, точка 307).

51 Оттук следва, че несъвместимостта на акт на Съюза с такива норми на международното право може да се отрази на валидността му. Когато пред национална юрисдикция се твърди невалидност, Съдът проверява, както е поискала запитващата юрисдикция с първия си въпрос, дали в отнесеното пред него дело са изпълнени определени условия, за да установи дали въз основа на член 267 ДФЕС валидността на съответния акт на правото на Съюза може да се прецени от гледна точка на посочените норми на международното право (вж. в този смисъл Решение по дело Intertanko и др., посочено по-горе, точка 43).

52 Всъщност на първо място трябва Съюзът да е обвързан от тези норми (вж. Решение от 12 декември 1972 г. по дело International Fruit Company и др., 21/72-24/72, Recueil, стр. 1219, точка 7, както и Решение по дело Intertanko и др., посочено по-горе, точка 44).

53 По-нататък Съдът може да пристъпи към разглеждане на въпроса за валидността на акт от правото на Съюза от гледна точка на международен договор само ако естеството и структурата на този договор го допускат (вж. Решение от 9 септември 2008 г. по дело FIAMM и др./Съвет и Комисия, C-120/06 P и C-121/06 P, Сборник, стр. I-6513, точка 110).

54 Накрая, когато естеството и структурата на въпросния договор позволяват да се упражни контрол за валидност на акта от правото на Съюза от гледна точка на разпоредбите на този договор, необходимо е освен това разпоредбите на договора, които са изтъкнати за целите на преценката на валидността на акта от правото на Съюза, да са безусловни и достатъчно точни по съдържанието си (вж. Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, точка 39 и Решение по дело Intertanko и др., посочено по-горе, точка 45).

55 Това условие е изпълнено, когато изтъкнатата разпоредба предвижда ясно и точно задължение, чието изпълнение или действие не зависи от издаването на последващ акт (вж. Решение от 30 септември 1987 г. по дело Demirel, 12/86, Recueil, стр. 3719, точка 14, Решение от 15 юли 2004 г. по дело Pêcheurs de l'étang de Berre, C-213/03, Recueil, стр. I-7357, точка 39 и Решение от 8 март 2011 г. по дело Lesoochranárske zoskupenie, C-240/09, Сборник, стр. I-1255, точка 44 и цитираната съдебна практика).

56 Ето защо следва да се провери дали упоменатите от запитващата юрисдикция разпоредби на конвенциите действително отговарят на условията, напомнени в точки 52—54 от настоящото решение.

а) Относно Чикагската конвенция

57 Видно от трета алинея от преамбюла ѝ, Чикагската конвенция закрепва „известни принципи и разпоредби, по силата на които международното гражданско въздухоплаване може да се развива по сигурен и регламентиран начин и международни въздушни транспортни услуги могат да бъдат уредени на базата на равни възможности и да бъдат експлоатирани разумно и рентабилно".

58 Тази конвенция има широко приложно поле, доколкото урежда в частност правата на въздухоплавателните средства, които не извършват редовни превози, включително полети над територията на договарящите държави, принципите на въздушния каботаж, условията за извършване на полети без пилот над територията на договаряща държава от самолети, които могат да бъдат управлявани без пилот, определянето от договарящите държави на забранените за полети зони поради военна необходимост или обществена безопасност, кацането на въздухоплавателни средства на митнически летища, приложимостта на разпоредбите за въздухоплаване, правилата за полетите, прилагането на летищни и

други сходни такси, националността на въздухоплавателните средства и мерките за улесняване на въздухоплаването като опростяването на формалностите, установяването на митнически и имиграционни процедури, както и обслужването на въздушното движение и стандартните системи.

59 Чикагската конвенция определя и условията относно въздухоплавателните средства, които трябва да се спазват, и конкретно условията за документите, които трябва да се намират на борда, за радиооборудването на въздухоплавателните средства, за удостоверенията за летателна годност, за признаването на удостоверенията и свидетелствата за правоспособност, както и за ограниченията по отношение на товарите. Конвенцията освен това предвижда, че ИКАО приема международни стандарти и препоръчителна практика.

60 Както беше посочено в точка 3 от настоящото решение, безспорно е, че Съюзът не е страна по тази конвенция, но за сметка на това всички негови държави членки са договарящи страни по нея.

61 В това отношение, макар че член 351, първа алинея ДФЕС предполага задължение за институциите на Съюза да не възпрепятстват изпълнението на ангажиментите на държавите членки, произтичащи от споразумения, сключени преди 1 януари 1958 г., каквото е Чикагската конвенция, трябва все пак да се напомни, че целта на това задължение на институциите е да се позволи на съответните държави членки да спазват задълженията си по по-ранните споразумения, без обаче Съюзът да бъде обвързан спрямо третите държави — страни по тези споразумения (вж. в този смисъл Решение от 14 октомври 1980 г. по дело Burgoa, 812/79, Recueil, стр. 2787, точки 8 и 9).

62 Следователно по делото в главното производство Съюзът би бил обвързан от разпоредбите на тази международна конвенция само ако и доколкото съгласно ДЕС и ДФЕС е поел правомощията, упражнявани по-рано от държавите — членки на Съюза, в рамките на приложното поле на тази международна конвенция,

описано в точки 57—59 от настоящото решение (вж. в този смисъл Решение по дело International Fruit Company и др., посочено по-горе, точка 18, Решение от 14 юли 1994 г. по дело Peralta, C-379/92, Recueil, стр. I-3453, точка 16 и Решение от 22 октомври 2009 г. по дело Bogiatzi, C-301/08, Сборник, стр. I-10185, точка 25).

63 Всъщност, за да може въпросната конвенция да обвързва Съюза, необходимо е също така Съюзът да е поел и съответно да са му били прехвърлени всички правомощия, упражнявани по-рано от държавите членки и произтичащи от тази конвенция (вж. в този смисъл Решение по дело Intertanko и др., посочено по-горе, точка 49 и Решение по дело Bogiatzi, посочено по-горе, точка 33). Следователно фактът, че един или няколко акта от правото на Съюза евентуално имат за предмет или резултат включването в правото на Съюза на някои разпоредби от международно споразумение, което самият Съюз не е одобрил, не е достатъчен, за да може Съдът да упражнява контрол за законосъобразност на този акт или тези актове от правото на Съюза от гледна точка на посоченото споразумение (вж. в този смисъл Решение по дело Intertanko и др., посочено по-горе, точка 50).

64 Както по същество посочва шведското правителство в писменото си становище, и член 80, параграф 2 ЕО, и член 100, параграф 2 ДФЕС предвиждат, че Съюзът има възможност да приема съответните разпоредби относно въздушния транспорт.

65 В това отношение някои въпроси от обхвата на Чикагската конвенция са уредени в законодателството на Съюза именно на основание член 80, параграф 2 ЕО. Както Съдът вече е имал повод да посочи в точка 23 от Решение от 25 януари 2011 г. по дело Neukirchinger (C-382/08, Сборник, стр. I-139), в областта на въздушния транспорт такива актове са например Регламент (ЕО) № 1592/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2002 година относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и създаването на Европейска агенция за авиационна безопасност (ОВ L 240, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 9, стр. 179), както и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета от 16 декември 1991 година относно хармонизирането на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване (ОВ L 373, стр. 4; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 93), изменен с Регламент (ЕО) № 1900/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година (ОВ L 377, стр. 176; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 17, стр. 210).

66 Законодателят на Съюза също така е приел Директива 2006/93/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2006 година относно регулирането на експлоатацията на самолети, предмет на част II, глава 3, том 1 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, второ издание (1988 г.) (ОВ L 374, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 17, стр. 26).

67 По въпросите на данъчното облагане на горивото на борда Съветът е приел и Директива 2003/96/ЕО от 27 октомври 2003 година относно преструктурирането на правната рамката на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията (ОВ L 283, стр. 51; Специално издание на български език, 2007 г., глава 9, том 2, стр. 98), в която член 14, параграф 1, буква б) предвижда освобождаване от данъци на енергийните продукти, доставяни за гориво за целите на въздухоплаването, като се изключват частните полети за развлечение, а видно от съображение 23 от тази директива, целта на освобождаването е Съюзът да спази в частност някои международни задължения, включително задълженията във връзка с освобождаването от данъци на енергийните продукти, доставяни за гражданското въздухоплаване, от което се ползват авиокомпаниите въз основа на Чикагската конвенция и двустранните международни споразумения за въздухоплавателни услуги, сключени от Съюза и/или неговите държави членки с някои трети държави (вж. Решение от 1 декември 2011 г. по дело Systeme Helmholz, C-79/10, Сборник, стр. I-12511, точки 24 и 25).

68 Освен това следва да се отбележи, че с приемането на Решение 2011/530/ЕС на Съвета от 31 март 2011 година за подписването от името на Съюза и за временното прилагане на Меморандум за сътрудничество между Европейския съюз и Международната организация за гражданско въздухоплаване за осигуряване на рамка за засилено сътрудничество (ОВ L 232, стр. 1) целта на Съюза е била да разработи рамка за сътрудничество по въпросите на одита и инспекциите за сигурност с оглед на стандартите, съдържащи се в приложение 17 към Чикагската конвенция.

69 При все това, макар че Съюзът наистина е придобил и някои изключителни правомощия да договаря с трети държави задължения, които попадат в приложното поле на правната уредба на Съюза в областта на международния въздушен транспорт, и съответно в приложното поле на Чикагската конвенция (вж. в този смисъл Решение от 5 ноември 2002 г. по дело Комисия/Германия, C-476/98,

Recueil, стр. I-9855, точка 124), това все пак не означава, че Съюзът има изключителна компетентност по всички въпроси на международното гражданско въздухоплаване, попадащи в обхвата на тази конвенция.

70 Всъщност, както подчертават френското и шведското правителство, държавите членки запазват някои правомощия в приложното поле на тази конвенция, например във връзка с разпределянето на търговските права, определянето на летищните такси или определянето на забранените за полети зони над тяхна територия.

71 Следователно трябва да се заключи, че доколкото към настоящия момент не е поел всички правомощия, които по-рано са били упражнявани от държавите членки в рамките на приложното поле на Чикагската конвенция, Съюзът не е обвързан от тази конвенция.

72 Оттук следва, че в производството по настоящото преюдициално запитване Съдът не може да разглежда валидността на Директива 2008/101 от гледна точка на самата Чикагска конвенция.

б) Относно Протокола от Киото

73 Както личи от решения 94/69 и 2002/358, Съюзът е одобрил Протокола от Киото. Следователно от момента на влизането му в сила разпоредбите на това споразумение са неразделна част от правния ред на Съюза (вж. Решение от 30 април 1974 г. по дело Haegeman, 181/73, Recueil, стр. 449, точка 5).

74 В този смисъл, за да се определи дали Съдът може да прецени валидността на Директива 2008/101 от гледна точка на този протокол, следва да се установи дали естеството и структурата на въпросния протокол допускат такава проверка и дали освен това неговите разпоредби, и по-конкретно член 2, параграф 2, са безусловни и достатъчно точни по съдържанието си, така че субектите на правото на Съюза да могат да се позовават на тях пред съдилищата, за да оспорват законосъобразността на актове от правото на Съюза като тази директива.

75 В това отношение с приемането на Протокола от Киото страните по него определят цели за намаляване на емисиите на парникови газове и се ангажират да приемат необходимите мерки, за да постигнат тези цели. За някои страни по Протокола, които са в преход към пазарна икономика, Протоколът допуска известна гъвкавост при изпълнението на задълженията им. Освен това, от една страна, този протокол позволява на някои страни да изпълняват заедно задълженията си за постигане на определени намаления. От друга страна, Конференцията на страните, учредена с Рамковата конвенция, е овластена да одобрява подходящи и ефективни процедури и механизми за определяне и решаване на случаите на неспазване на разпоредбите на този протокол.

76 В този смисъл следва да се отбележи, че макар Протоколът от Киото да предвижда задължения за конкретни проценти на намаляване на емисиите на парникови газове за периода на задълженията, а именно 2008—2012 г., страните по този протокол могат да изпълнят задълженията си по избран от тях начин и с избрана от тях бързина.

77 По-конкретно, упоменатият от запитващата юрисдикция член 2, параграф 2 от Протокола от Киото предвижда, че страните по Протокола се стремят към ограничаване или намаляване на емисиите на някои парникови газове от авиационно гориво в сътрудничество с ИКАО. В този смисъл посочената разпоредба в никакъв случай не може да се смята за безусловна и достатъчно точна по

съдържанието си, така че правните субекти да имат право да се позовават на нея, за да оспорват валидността на Директива 2008/101.

78 Следователно в производството по настоящото преюдициално запитване е невъзможно позоваване на Протокола от Киото за целите на преценката на валидността на Директива 2008/101.

в) Относно споразумението „Открито небе“

79 Споразумението „Открито небе“ е одобрено от името на Съюза с Решения 2007/339 и 2010/465. Следователно от момента на влизането им в сила разпоредбите на това споразумение са неразделна част от правния ред на Съюза (вж. Решение по дело Haegeman, посочено по-горе, точка 5).

80 Поради това на първо място се поставя въпросът дали естеството и структурата на споразумението „Открито небе“ позволяват да се разглежда валидността на Директива 2008/101 от гледна точка на това споразумение.

81 В това отношение следва да се посочи, че както личи от трета и четвърта алинея от преамбюла му, споразумението има за цел да предостави възможност на авиокомпаниите от договарящите се страни да предлагат на пътуващите и спедиторите конкурентни цени и услуги в отворени пазари. То е предназначено и да гарантира на всички сектори от отрасъла на въздушния превоз, включително служителите на авиокомпаниите, предимствата от такова либерализационно споразумение. По този начин страните по споразумението декларират намерението си да създадат прецедент от световно значение в подкрепа на ползите от либерализацията в този ключов икономически сектор.

82 Както посочва генералният адвокат в точка 91 от заключението си, споразумението „Открито небе“ конкретно визира авиокомпаниите, установени на територията на страните по това споразумение. В това отношение особено показателни са член 3, параграфи 2 и 5, както и член 10 от него — разпоредби, които пряко предоставят права на авиокомпаниите, докато други разпоредби на споразумението им налагат задължения.

83 Що се отнася до обстоятелството, че с член 19 от споразумението „Открито небе“ страните се уговарят всеки спор във връзка с прилагането или тълкуването на споразумението да се урежда чрез процедура, която в крайна сметка може да включва и отнасянето на спора до арбитраж, следва да се напомни, че макар договарящите страни да са създали особена институционална рамка за консултациите и преговорите помежду си във връзка с изпълнението на споразумението, това не е достатъчно, за да се изключи напълно възможността за прилагането му по съдебен ред (вж. в този смисъл Решение по дело Kupferberg, посочено по-горе, точка 20).

84 След като споразумението „Открито небе“ въвежда определени правила, които следва да се прилагат пряко и непосредствено за авиокомпаниите и съответно да им предоставят права или свободи, на които да могат да се позовават пред страните по това споразумение, и след като естеството и структурата на споразумението го допускат, може да се заключи, че Съдът може да преценява валидността на актове от правото на Съюза като Директива 2008/101 от гледна точка на разпоредбите на такова споразумение.

85 Ето защо следва да се провери дали упоменатите от запитващата юрисдикция разпоредби на това споразумение са безусловни и достатъчно точни по съдържанието си, за да позволят на Съда да прецени валидността на Директива 2008/101 от гледна точка на тези конкретни разпоредби.

i) Относно член 7 от споразумението „Открито небе“

86 Както посочва генералният адвокат в точка 103 от заключението си, член 7 от споразумението „Открито небе“, който е озаглавен „Прилагане на законите“, предвижда точно и безусловно задължение, което се прилага спрямо въздухоплавателните средства, използвани от авиокомпаниите на страните по това споразумение. Всъщност съгласно този член, когато въздухоплавателно средство, заето в международното въздухоплаване, влиза във, пребивава на или заминава от територията на една от договарящите страни, към него се прилагат и то е длъжно да спазва законовите и подзаконовите разпоредби на тази страна, независимо дали става дума за разпоредби, уреждащи достъпа до или заминаването на въздухоплавателни средства от нейна територия, или за разпоредби, уреждащи управлението и движението на такива въздухоплавателни средства.

87 Следователно авиокомпаниите могат да се позовават на член 7 в производството по настоящото преюдициално запитване за целите на преценката на валидността на Директива 2008/101.

ii) Относно член 11 от споразумението „Открито небе“

88 При обстоятелства като разглежданите в главното производство е явно, че сред стоките, посочени в член 11, параграфи 1 и 2 от споразумението „Открито небе“, от значение е единствено самото гориво, а въпросът за зареждането на този продукт по смисъла на параграф 7 от този член е ирелевантен.

89 В това отношение член 11, параграф 1 и параграф 2, буква в) от споразумението „Открито небе“ предвижда, че на реципрочна основа от мита, налози и такси се освобождава в частност горивото, внесено на територията на Съюза за

използване във въздухоплавателни средства на авиокомпания от САЩ, участваща в международен въздушен превоз, дори ако е предназначено за използване по време на част от пътуването, извършвано над територията на Съюза.

90 Що се отнася до горивото, взето на борда за международните полети, следва да се отбележи, че Съюзът изрично е предвидил освобождаване от данъчно облагане на енергийните продукти, доставяни за гориво за целите на въздухоплаването, по-специално за да спази съществуващите международни задължения по Чикагската конвенция и по двустранните международни споразумения за въздухоплавателни услуги, които е сключил с някои трети държави и които в това отношение са от същото естество като споразумението „Открито небе“ (вж. Решение по дело Systeme Helmholz, посочено по-горе, точки 24 и 25).

91 Освен това е безспорно, че за международните търговски полети това освобождаване е било въведено преди приемането на Директива 2003/96 (по този въпрос вж. Решение по дело Systeme Helmholz, посочено по-горе, точка 22) и че когато в член 11, параграф 1 и параграф 2, буква в) от споразумението „Открито небе“ са предвидили задължение за освобождаване от данъчно облагане на горивото на борда, страните по това споразумение — както Съюзът, така и държавите членки и САЩ — просто отново са потвърдили, конкретно за горивото на борда, задължението, произтичащо от международните конвенции, и в частност от Чикагската конвенция.

92 Накрая, нито държавите членки, нито институциите на Съюза, които са представили становища, твърдят, че в рамките на споразумението „Открито небе“ търговският партньор на Съюза не освобождава от облагане горивото на борда на въздухоплавателните средства на авиокомпаниите, установени в някоя от държавите членки.

93 Оттук следва, че що се отнася конкретно до горивото, условието за реципрочност, предвидено в член 11, параграф 1 и параграф 2, буква в) от споразумението „Открито небе“, не представлява — в частност при обстоятелства като тези по настоящото дело, по което договарящите се страни са изпълнили

реципрочно въпросното задължение — пречка за пряко позоваване на предвиденото в посочената разпоредба задължение за освобождаване на горивото на борда от мита, налози и такси за целите на контрола за валидност на Директива 2008/101.

94 Предвид изложеното по-горе следва да се приеме, че член 11, параграф 1 и параграф 2, буква в) от споразумението „Открито небе“ може да бъде изтъкван в производството по настоящото преюдициално запитване за целите на преценката на валидността на Директива 2008/101 от гледна точка на тази разпоредба по отношение на задължението за освобождаване на горивото на борда на въздухоплавателните средства, извършващи услуги по международен въздушен превоз между Съюза и САЩ, от мита, налози и такси с изключение на таксите на базата на разхода за оказана услуга.

iii) Относно член 15, параграф 3 от споразумението „Открито небе“ във връзка с член 2 и член 3, параграф 4 от него

95 Член 15, параграф 3, първо изречение от споразумението „Открито небе“ налага на договарящите страни задължение да спазват стандартите за околната среда, съдържащи се в приложенията към Чикагската конвенция, с изключение на обявените различия. Последният израз съставлява не условие, от което зависи задължението на Съюза за спазване на посочените стандарти, а възможност за дерогиране на това задължение.

96 В този смисъл посоченото изречение е безусловно и достатъчно точно, за да може Съдът да прецени валидността на Директива 2008/101 от гледна точка на тази разпоредба (по въпроса за спазването на съдържащите се в конвенция стандарти в областта на околната среда вж. Решение по дело Pêcheurs de l'étang de Berre, посочено по-горе, точка 47).

97 Второто изречение от посочения параграф 3 предвижда, че страните трябва да прилагат всички мерки за опазване на околната среда, които оказват въздействие върху въздухоплавателните услуги по споразумението „Открито небе“, в съответствие с член 2 и член 3, параграф 4 от това споразумение.

98 В този смисъл, макар че при прилагането на мерки за опазване на околната среда може да приема определени мерки, в резултат от които едностранно се ограничава обемът на трафика или пък честотата, или периодичността на обслужване по смисъла на член 3, параграф 4 от споразумението „Открито небе“, Съюзът все пак трябва да прилага подобни мерки при равни условия, съобразени с член 15 от Чикагската конвенция, който по същество предвижда, че летищните такси, които са или могат да бъдат наложени на въздухоплавателните средства, извършващи редовни международни въздушни услуги, не трябва да са по-високи от таксите, които биха заплащали националните въздухоплавателни средства, извършващи подобни международни услуги.

99 Оттук следва, че с оглед на член 2 от споразумението „Открито небе“, който предвижда, че всяка страна осигурява справедливи и равни възможности за конкуренция между авиокомпаниите на двете страни в извършването на международния въздушен превоз, член 15, параграф 3 от това споразумение във връзка с член 2 и член 3, параграф 4 от него трябва да се тълкува в смисъл, че ако Съюзът приеме мерки за опазване на околната среда под формата на летищни такси, в резултат от които се ограничава обемът на трафика или пък честотата или периодичността на трансатлантическите услуги по въздушен превоз, таксите, наложени на установените в САЩ авиокомпании, не трябва да са по-високи от таксите, събирани от авиокомпаниите от Съюза, и по този начин Съюзът трябва да осигури справедливи и равни възможности за конкуренция на тези две категории авиокомпании от гледна точка на евентуалното им задължение да заплащат такива такси.

100 В този смисъл член 15, параграф 3 от споразумението „Открито небе“ във връзка с член 2 и член 3, параграф 4 от него съдържа безусловно и достатъчно точно задължение, което може да бъде изтъкнато за целите на преценката на валидността на Директива 2008/101 от гледна точка на тази разпоредба.

2. Относно международния обичай

101 Следва да се напомни, че както предвижда член 3, параграф 5 ДЕС, Съюзът допринася за стриктното спазване и развитието на международното право. Следователно при приемането на всеки акт Съюзът е длъжен да спазва изцяло международното право, включително международния обичай, който обвързва институциите на Съюза (вж. в този смисъл Решение от 24 ноември 1992 г. по дело Poulsen и Diva Navigation, C-286/90, Recueil, стр. I-6019, точки 9 и 10 и Решение от 16 юни 1998 г. по дело Racke, C-162/96, Recueil, стр. I-3655, точки 45 и 46).

102 В този смисъл следва на първо място да се провери дали посочените от запитващата юрисдикция принципи са признати като част от международния обичай. При утвърдителен отговор ще трябва на второ място да се определи дали и доколко субектите на правото могат да се позовават на тези принципи, за да оспорват валидността на актове на Съюза като Директива 2008/101 при обстоятелства като тези по делото в главното производство.

а) Относно признаването на изтъкнатите принципи на международния обичай

103 В това отношение запитващата юрисдикция посочва принцип, съгласно който всяка държава има пълен и изключителен суверенитет над своето въздушно пространство, и друг принцип, който гласи, че никоя държава няма право да претендира да подчини която и да било част от откритото море на своя суверенитет. Тя споменава и принципа за свободата на полетите над открито море.

104 Тези три принципа се смятат за израз на сегашното състояние на международния морски и въздушен обичай и освен това са кодифицирани съответно в член 1 от Чикагската конвенция (по въпроса за признаването на този принцип вж. Решение на Международния съд от 27 юни 1986 г. по делото за военните и паравоенните дейности в Никарагуа и срещу нея (Никарагуа/Съединени американски щати), Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances, 1986 г., стр. 392, точка 212), в член 2 от Женевската конвенция от 29 април 1958 г. за откритото море (Recueil des traités des Nations unies, том 450, стр. 11) (по въпроса за признаването на този принцип вж. и Решение на Постоянния съд за международно правосъдие от 7 септември 1927 г. по дело „Lotus", Recueil CPJI, 1927 г., серия A, № 10, стр. 25), както и в член 87, параграф 1, трето изречение от Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право, подписана в Монтего бей на 10 декември 1982 г., в сила от 16 ноември 1994 г. и сключена и одобрена от името на Европейската общност с Решение 98/392/ЕО на Съвета от 23 март 1998 г. (ОВ L 179, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 4, том 4, стр. 103).

105 Впрочем в писмените си становища и в съдебното заседание нито държавите членки, нито институциите на Съюза, нито пък Република Исландия и Кралство Норвегия оспорват съществуването на тези принципи на международното право.

106 Обратно, що се отнася до четвъртия от посочените от запитващата юрисдикция принципи, а именно че въздухоплавателните средства, извършващи полети над открито море, попадат под изключителната юрисдикция на държавата, в която са регистрирани, следва да се констатира не само че правителството на Обединеното кралство и донякъде и германското правителство оспорват съществуването на такъв принцип, но и че няма достатъчно основания да се приеме, че признатият сам по себе си принцип на международния обичай, съгласно който за корабите в открито море по принцип се прилага изключително законът на знамето (вж. Решение по дело Poulsen и Diva Navigation, посочено по-горе, точка 22), би бил приложим по аналогия към въздухоплавателните средства, извършващи полети над открито море.

б) Относно възможността за позоваване на разглежданите принципи и условията за това

107 Важно е да се отбележи, че субектите на правото могат да се позовават на упоменатите в точка 103 от настоящото решение принципи на международния обичай за целите на проверката от Съда на валидността на акт на Съюза, доколкото, от една страна, тези принципи могат да поставят под съмнение компетентността на Съюза да приеме този акт (вж. Решение от 27 септември 1988 г. по дело Ahlström Osakeyhtiö и др./Комисия, 89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 и 125/85-129/85, Recueil, стр. 5193, точки 14—18 и Решение от 24 ноември 1993 г. по дело Mondiet, C-405/92, Recueil, стр. I-6133, точки 11—16,) и от друга страна, доколкото въпросният акт може да засегне правата, които правните субекти черпят от правото на Съюза, или да породи за тях задължения съгласно това право.

108 По делото в главното производство обаче посочените принципи на международния обичай са изтъкнати по същество с цел Съдът да прецени дали от гледна точка на тези принципи Съюзът е бил компетентен да приеме Директива 2008/101, доколкото с нея в приложното поле на Директива 2003/87 са включени и операторите на въздухоплавателни средства от трети държави, чиито полети към или от летище, разположено на територията на държава — членка на Съюза, отчасти се извършват над открито море и над територията на последните.

109 Следователно, въпреки че разглежданите принципи видимо създават задължения само между държави, при обстоятелства като тези по делото пред запитващата юрисдикция, при които Директива 2008/101 може да създаде задължения съгласно правото на Съюза за жалбоподателите в главното производство, все пак не е изключено последните да могат да се позоват на тези принципи и съответно Съдът да може да разглежда валидността на директивата от гледна точка на въпросните принципи.

110 Въпреки това, доколкото принципите на международния обичай не се отличават със същата степен на точност като разпоредбите на международните споразумения, съдебният контрол трябва задължително да се ограничава до въпроса дали при приемането на съответния акт институциите на Съюза са допуснали явни грешки при преценката на условията за прилагане на тези принципи (вж. в този смисъл Решение по дело Racke, посочено по-горе, точка 52).

111 Предвид изложените по-горе съображения на първия въпрос следва да се отговори, че при обстоятелства като тези по делото в главното производство и за целите на преценката на валидността на Директива 2008/101 сред упоменатите от запитващата юрисдикция принципи и разпоредби на международното право е възможно позоваване единствено:

— от една страна, в границите на контрола за наличие на явна грешка от страна на Съюза в преценката дали предвид тези принципи е компетентен да приеме посочената директива:

— на принципа, че всяка държава има пълен и изключителен суверенитет над своето въздушно пространство,

— на принципа, че никоя държава няма право да претендира да подчини която и да било част от откритото море на своя суверенитет, и

— на принципа за свободата на полетите над открито море;

— от друга страна,

— на член 7 и член 11, параграф 1 и параграф 2, буква в) от споразумението „Открито небе“, както и

— на член 15, параграф 3 от това споразумение във връзка с член 2 и член 3, параграф 4 от него.

Б — *По втория, третия и четвъртия въпрос*

112 С втория, третия и четвъртия си въпрос и предвид отговора на Съда на първия въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да установи — в случай че и доколкото Директива 2008/101 предвижда схемата за търговия с квоти да се прилага за тези части от полетите, които се извършват извън въздушното пространство на държавите членки, включително за полетите на регистрирани в трети държави въздухоплавателни средства — дали тази директива е валидна от гледна точка на принципите на международния обичай, упоменати в отговора на Съда по първия въпрос, както и от гледна точка на член 7 и член 11, параграф 1 и параграф 2, буква в) от споразумението „Открито небе“ и от гледна точка на член 15, параграф 3 от това споразумение във връзка с член 2 и член 3, параграф 4 от него.

113 Предвид формулировката на тези въпроси и обстоятелството, че жалбоподателите по главното производство са авиокомпании, регистрирани в трета държава, следва на първо място да се определи дали и доколко Директива 2008/101 се прилага за частта от международните полети на тези авиокомпании извън въздушното пространство на държавите членки. На второ място, следва да се провери дали при това положение директивата е валидна.

1. Относно приложното поле ratione loci на Директива 2008/101

114 Съгласно член 2, параграф 1 Директива 2003/87 се прилага спрямо емисиите от дейностите, изброени в приложение I към нея, и спрямо шестте парникови газа, изброени в приложение II, сред които е и CO_2.

115 В това отношение Директива 2008/101 изменя приложение I към Директива 2003/87, като в него включва категорията дейности „Въздухоплаване“, а в параграф 2 от уводната част на приложението добавя втора алинея, която гласи, че „[о]т 1 януари 2012 г. се включват всички полети, които пристигат на или заминават от летище, разположено на територията на държава членка, за която се прилага Договорът“.

116 В това отношение следва да се отбележи, че сред изброените в приложение I изключения не са посочени критерии, свързани с летището на пристигане за въздухоплавателните средства, заминаващи от летища в Съюза, или с летището на заминаване за въздухоплавателните средства, пристигащи на летища в Съюза. Следователно Директива 2008/101 се прилага без разлика за полетите, пристигащи на или заминаващи от територията на Съюза, включително когато пристигат от или заминават за летища, разположени извън тази територия. Това впрочем следва и от съображение 16 от Директива 2008/101.

117 В този смисъл посочената директива сама по себе си не се прилага за международните полети, които преминават над територията на държавите — членки на Съюза, или на трети държави, когато тези полети не пристигат на или не заминават от летище, разположено на територията на държава членка.

118 Обратно, когато полет, който заминава от летище, разположено на територията на трета държава, пристига на летище, разположено на територията на една от държавите — членки на Съюза, или когато полет, който заминава от такова летище, пристига на летище, разположено в трета държава, съгласно част Б от приложение IV към Директива 2003/87, изменена с Директива 2008/101, операторите на въздухоплавателните средства, извършващи тези полети, са длъжни да декларират своите емисии, за да се определи съгласно въведения с Директива 2008/101 член 12, параграф 2а от Директива 2003/87 броят квоти, който те трябва да върнат за предходната календарна година и който съответства на проверените емисии, които пък се изчисляват въз основа на данните за всички тези полети.

119 При изчисляването конкретно на „тонкилометрите“ се взема предвид количеството изразходвано гориво, което се определя по формула за изчисление, служеща за установяването с възможно най-голяма точност на действително изразходваното гориво за полетите, за които се прилага Директива 2008/101.

120 В контекста на делото в главното производство валидността на Директива 2008/101 следва да се преценява от гледна точка на този аспект, свързан с отчитането на количеството изразходвано гориво за всички международни полети, които пристигат на или заминават от летища, разположени на територията на държавите членки.

2. По въпроса дали Съюзът е бил компетентен да приеме Директива 2008/101 от гледна точка на нормите на международния обичай, които могат да бъдат изтъкнати по делото в главното производство

121 Както беше посочено в точка 108 от настоящото решение, трите принципа на международния обичай, които могат да бъдат изтъкнати в настоящото дело за целите на преценката на валидността на Директива 2008/101 от Съда, са до голяма степен свързани с териториалното приложно поле на Директива 2003/87 съгласно измененията ѝ с Директива 2008/101.

122 Най-напред следва да се отбележи, че правото на Съюза, и в частност Директива 2008/101, не би могло да предвиди приложимостта на самата Директива 2003/87 спрямо въздухоплавателните средства, регистрирани в трети държави и изпълняващи полети над тези държави или над открито море.

123 Всъщност правомощията на Съюза трябва да се упражняват при спазване на международното право, поради което Директива 2008/101 следва да се тълкува, а приложното ѝ поле — да се ограничи, в светлината на съответните правила на международното морско и въздушно право (вж. в този смисъл Решение по дело Poulsen и Diva Navigation, посочено по-горе, точка 9).

124 За сметка на това правната уредба на Съюза може да се прилага към всеки оператор на въздухоплавателно средство, когато неговото въздухоплавателно средство се намира на територията на една от държавите членки, и по-конкретно на летище, разположено на тази територия, тъй като в тези случаи въпросното въздухоплавателно средство се намира под пълната юрисдикция на тази държава членка и на Съюза (вж. по аналогия Решение по дело Poulsen и Diva Navigation, посочено по-горе, точка 28).

125 В това отношение, като предвижда критерий за прилагането на Директива 2008/101 към операторите на въздухоплавателни средства, регистрирани в държава членка или в трета държава, основан на обстоятелството, че тези въздухоплавателни средства извършват полет, който заминава от или пристига на летище, разположено на територията на една от държавите членки, Директива 2008/101 — доколкото включва въздухоплаването в обхвата на предвидената с Директива 2003/87 схема — не нарушава нито принципа на териториалност, нито суверенитета на третите държави, от които заминават или в които пристигат съответните полети, върху въздушното пространство над тяхната територия, след като тези въздухоплавателни средства се намират физически на територията на една от държавите — членки на Съюза, и на това основание попадат под пълната юрисдикция на Съюза.

126 Подобно прилагане на правото на Съюза не би могло да постави под съмнение и принципа за свободата на полетите над открито море, тъй като въздухоплавателните средства, преминаващи над открито море, не носят задължения по схемата за търговия с квоти поради самия полет над открито море. Освен това в определени случаи е възможно тези въздухоплавателни средства да пресекат въздушното пространство на една от държавите членки, без обаче за оператора им да са налице задължения по схемата.

127 Всъщност само ако е решил да обслужва търговска въздушна линия от или до летище, разположено на територията на държава членка, операторът на въздухоплавателното средство ще носи задължения по схемата за търговия с квоти, тъй като въздухоплавателното му средство се намира на територията на тази държава членка.

128 Що се отнася до обстоятелството, че в подобни случаи операторът на въздухоплавателното средство е длъжен да върне квоти, изчислени за целия международен полет, който неговото въздухоплавателно средство е извършило до такова летище или ще извърши от такова летище, следва да се напомни, че тъй като съгласно член 191, параграф 2 ДФЕС целта на политиката на Съюза в областта на околната среда е да се осигури високо равнище на защита, законодателят на Съюза по принцип може по свой избор да разреши упражняването на търговска дейност, в случая въздушен транспорт, на своя територия само при условие че операторите спазват критериите, определени от Съюза за постигането на целите, които си е поставил в областта на опазването на околната среда, особено когато тези цели са част от изпълнението на подписано от Съюза международно споразумение като Рамковата конвенция и Протокола от Киото.

129 Освен това фактът, че при прилагането на правната уредба на Съюза в областта на околната среда някои фактори, допринасящи за замърсяването на въздуха, морето или сухопътната територия на държавите членки, се дължат на събития, които протичат отчасти извън тази територия, от гледна точка на принципите на международния обичай, които могат да бъдат изтъкнати по делото в главното производство, не е пречка за пълната приложимост на правото на Съюза на посочената територия (в този смисъл във връзка с прилагането на конкурентното право вж. Решение по дело Ahlström Osakeyhtiö и др./Комисия, посочено

по-горе, точки 15—18, а във връзка със случаен разлив на нефт в териториалните води на държава членка вж. Решение от 24 юни 2008 г. по дело Commune de Mesquer, C-188/07, Сборник, стр. I-4501, точки 60—62).

130 Оттук следва, че от гледна точка на принципите на международния обичай, които могат да бъдат изтъкнати в контекста на делото в главното производство, Съюзът е бил компетентен да приеме Директива 2008/101, доколкото с нея в обхвата на предвидената с Директива 2003/87 схема за търговия с квоти са включени всички полети, пристигащи на или заминаващи от летища, разположени на територията на държава членка.

3. Относно валидността на Директива 2008/101 от гледна точка на споразумението „Открито небе“

а) Относно валидността на Директива 2008/101 от гледна точка на член 7 от споразумението „Открито небе“

131 ATA и др. по същество поддържат, че Директива 2008/101 не е съобразена с член 7 от споразумението „Открито небе“, доколкото спрямо тях този член предвижда, че въздухоплавателните средства, заети в международното въздухоплаване, трябва да спазват законовите и подзаконовите разпоредби на Съюза само когато влизат във или заминават от територията на държавите членки, а ако става дума за разпоредби, свързани с управлението и движението на въздухоплавателните средства — когато същите пребивават на тази територия. Тази директива обаче изисквала прилагане на предвидената с Директива 2003/87 схема за търговия с квоти не само при влизане на въздухоплавателни средства на територията на държавите членки или при заминаването им от тази територия, но и спрямо частите от полетите над открито море или над територията на трети държави.

132 В това отношение е достатъчно да се напомни, че Директива 2008/101 не предвижда приложимостта на самата Директива 2003/87 спрямо въздухоплавателните средства, регистрирани в трети държави и изпълняващи полети над тези държави или над открито море.

133 Всъщност само ако решат да обслужват търговска въздушна линия от или до летища, разположени на територията на държавите членки, операторите на такива въздухоплавателни средства носят задължения по схемата за търговия с квоти, тъй като въздухоплавателните им средства използват тези летища.

134 Директива 2008/101 предвижда, че Директива 2003/87 се прилага спрямо полетите, които пристигат на или заминават от летище, разположено на територията на държава членка. В този смисъл, доколкото на територията на държавите членки тези разпоредби уреждат влизането и заминаването на въздухоплавателните средства, заети в международното — както европейско, така и трансатлантическо — въздухоплаване, от член 7, параграф 1 от споразумението „Открито небе“ изрично следва, че такива разпоредби се прилагат спрямо всяко въздухоплавателно средство, използвано от авиокомпаниите на другата страна по това споразумение, и че съответните въздухоплавателни средства са длъжни да спазват тези разпоредби.

135 Оттук следва, че член 7, параграф 1 от споразумението „Открито небе“ допуска прилагането на въведената с Директива 2003/87 схема за търговия с квоти към оператори на въздухоплавателни средства като установените в САЩ авиокомпании, когато техните въздухоплавателни средства изпълняват полети, пристигащи на или заминаващи от летища, разположени на територията на държава членка.

б) Относно валидността на Директива 2008/101 от гледна точка на член 11, параграф 1 и параграф 2, буква в) от споразумението „Открито небе“

136 ATA и др. и IATA по същество поддържат, че доколкото включва международното въздухоплаване в предвидената в Директива 2003/87 схема за търговия

с квоти, Директива 2008/101 не е съобразена със задължението на Съюза по член 11, параграф 1 и параграф 2, буква в) от споразумението „Открито небе“ да освобождава горивото на борда от мита, налози и такси. Тези страни в главното производство по-конкретно поддържат, че Съюзът може да прилага само такси на базата на разхода за оказана услуга и че предвидената с Директива 2003/87 схема не попада в обхвата на тази дерогация.

137 В това отношение следва да се отбележи, че посочените разпоредби на споразумението „Открито небе“ уреждат някои аспекти на икономическите разходи за въздушния транспорт, като същевременно гарантират равни условия за авиокомпаниите. При условието за реципрочност тези разпоредби в частност забраняват определени форми на вносни мита, налози и такси върху горивото.

138 Целта на нормите на Директива 2008/101 пък е да включат операторите на въздухоплавателни средства във въведената с Директива 2003/87 схема за търговия с квоти. В този смисъл те следват конкретно целта за подобряване на защитата на околната среда.

139 Освен това следва да се напомни, че макар крайната цел на схемата за търговия с квоти да е опазването на околната среда посредством намаляване на емисиите на парникови газове, сама по себе си тази схема не намалява емисиите, а поощрява и благоприятства търсенето на най-ниските разходи за постигане на намаляване на посочените емисии на определено ниво. Ползата за околната среда зависи от строгостта, с която се установява общото количество на предоставените квоти, което представлява общата граница на разрешените от тази схема емисии (Решение от 16 декември 2008 г. по дело Arcelor Atlantique et Lorraine и др., C-127/07, Сборник, стр. I-9895, точка 31).

140 Оттук следва също, че икономическата логика на схемата за търговия с квоти е да направи така, че намаляването на емисиите на парникови газове, необходимо за постигане на предварително определен резултат за околната среда, да

бъде осъществено на възможно най-ниската стойност. Като позволява по-специално продажбата на отпуснатите квоти, тази схема цели да подтикне всеки участник в нея да отделя по-малко количество парникови газове от първоначално предоставените му квоти, за да прехвърли остатъка на друг участник, който е отделил по-голямо количество емисии от отпуснатите му квоти (Решение по дело Arcelor Atlantique et Lorraine и др., посочено по-горе, точка 32).

141 Наистина, видно от част Б от приложение IV към Директива 2003/87, изменена с Директива 2008/101, в областта на въздухоплаването законодателят на Съюза е решил количеството изразходвано гориво от въздухоплавателните средства на операторите да бъде основният критерий във формулата, по която се изчисляват емисиите на тези оператори от извършваните от техните въздухоплавателни средства полети, за които се прилага това приложение. Затова операторите на въздухоплавателни средства трябва да върнат брой квоти, равен на общото количество на емисиите за предходната календарна година, които се изчисляват въз основа на количеството изразходвано гориво за всички техни полети, попадащи в обхвата на тази директива, и емисионния фактор.

142 За разлика обаче от положението, което е характерно за задължителните данъци върху притежаването и потреблението на гориво, тук няма пряка и неделима връзка между количеството притежавано или изразходвано от въздухоплавателното средство гориво и сумата на разходите, които операторът му трябва да понесе в резултат от действието на схемата за търговия с квоти. Конкретните разходи на оператора, които са функция от количеството подлежащи на връщане квоти, изчислено в частност въз основа на изразходваното гориво, зависят — доколкото става дума за пазарноориентирана мярка — не пряко от броя квоти, които трябва да бъдат върнати, а от първоначално разпределения брой квоти за този оператор, както и от тяхната пазарна цена към момента, в който се окаже необходимо да се закупят допълнителни квоти за покриване на емисиите на оператора. Освен това не е изключена хипотезата операторът на въздухоплавателни средства, макар да притежава или изразходва гориво, да не понесе разходи в резултат от участието си в схемата или даже да реализира печалба от възмездното прехвърляне на излишните си квоти.

143 Оттук следва, че за разлика от митата, налозите и таксите върху потреблението на гориво, схемата, която е въведена с Директива 2003/87, изменена с Директива 2008/101, не само че не е предназначена да създава източник на публични приходи, но и изобщо не позволява на базата на предварително определени основа и ставка да се установи дължимата сума за тон изразходвано гориво за всички полети, извършени през съответната календарна година.

144 В този смисъл тази схема е същностно различна от шведската система, разглеждана в Решение от 10 юни 1999 г. по дело Braathens (C-346/97, Recueil, стр. I-3419), в точка 23 от което Съдът приема, че със заплащания изцяло на държавата данък за опазване на околната среда се облага самото потребление на гориво, в частност защото е налице пряка и неделима връзка между потреблението на гориво и замърсяващите вещества, за които се плаща данъкът, и че съответно въпросният данък представлява акциз, с който се облага търговското въздухоплаване по вътрешни линии в нарушение на предвиждащите освобождаване директиви в тази област.

145 Предвид всички изложени съображения не би могло да се поддържа, че Директива 2008/101 предвижда някаква форма на задължително облагане в полза на публичните власти, която да може да се разглежда като мито, налог или такса върху горивото, притежавано или изразходвано от операторите на въздухоплавателни средства.

146 Този извод изобщо не може да бъде оборен въз основа на обстоятелството, че за да покрият действителните си емисии, операторите на въздухоплавателни средства могат да купуват допълнителни квоти не само от други оператори, но и от публичните власти — на търговете, на които се разпределят 15 % от всички квоти.

147 Ето защо трябва да се констатира, че като включва въздухоплаването в приложното поле на Директива 2003/87, Директива 2008/101 изобщо не нарушава задължението за освобождаване от данъчно облагане на горивото на борда, предвидено в член 11, параграф 1 и параграф 2, буква в) от споразумението „Открито небе“, като се има предвид, че поради характеристиките си схемата за търговия с квоти съставлява пазарноориентирана мярка, а не мито, налог или такса върху горивото на борда.

в) Относно валидността на Директива 2008/101 от гледна точка на член 15, параграф 3 от споразумението „Открито небе“ във връзка с член 2 и член 3, параграф 4 от него

148 АТА и др. по същество твърдят, че прилагането на Директива 2003/87 спрямо установените в САЩ авиокомпании представлява нарушение на член 15, параграф 3 от споразумението „Открито небе“, тъй като подобна мярка в областта на околната среда е несъвместима с приетите от ИКАО стандарти в тази област. Освен това, доколкото включва въздухоплаването в предвидената с Директива 2003/87 схема, Директива 2008/101 съставлявала мярка, която ограничава в частност обема на трафика и честотата на обслужване в нарушение на член 3, параграф 4 от това споразумение. Накрая, прилагането на подобна схема съставлявало такса, несъвместима с член 15 от Чикагската конвенция — разпоредба, която страните по споразумението „Открито небе“ са се задължили да спазват съгласно член 3, параграф 4 от споразумението.

149 Най-напред следва да се отбележи, че при всички положения нито запитващата юрисдикция, нито АТА и др. представят данни, които да сочат, че с приемането на Директива 2008/101, която включва въздухоплаването в приложното поле на Директива 2003/87, Съюзът е нарушил някой от приетите от ИКАО стандарти в областта на опазването на околната среда по смисъла на член 15, параграф 3 от споразумението „Открито небе“. Освен това Резолюция A/37-19 на ИКАО, в приложението към която са предвидени ръководните принципи за изготвянето

и прилагането на пазарноориентирани мерки („Market-Based Measures“), не сочи, че пазарноориентирани мерки като схемата на Съюза за търговия с квоти противоречат на приетите от ИКАО стандарти в областта на околната среда.

150 В буква b) и съответно в буква f) от приложението се посочва, от една страна, че такива пазарноориентирани мерки би трябвало да благоприятстват ограничаването на емисиите на парникови газове от международното въздухоплаване и от друга страна, че би трябвало да не се допуска дублиране на прилаганите пазарноориентирани мерки и съответно емисиите на CO_2 от международното въздухоплаване да не се отчитат повече от един път за целите на такива схеми.

151 Това обаче съвпада точно с целта, изложена в член 25а от Директива 2003/87, изменена с Директива 2008/101, а именно да се осигури най-добро взаимодействие между схемата на Съюза за търговия с емисии и евентуално приетите от трети държави пазарноориентирани мерки, така че да не се стига до двойно прилагане на тези схеми спрямо обслужващите международните линии въздухоплавателни средства, независимо дали са регистрирани в държава членка или в трета държава. Тази цел освен това съответства и на целта, с която е приет член 15, параграф 7 от споразумението „Открито небе“.

152 Що се отнася до валидността на Директива 2008/101 от гледна точка на член 15, параграф 3, второ изречение от споразумението „Открито небе“, трябва да се отбележи, че тази разпоредба във връзка с член 3, параграф 4 от същото споразумение не е пречка страните по споразумението да приемат мерки, които биха ограничили обема на трафика, честотата или периодичността на обслужването или пък видовете въздухоплавателни средства, експлоатирани от авиокомпаниите, установени на територията на тези страни, когато съответните мерки са свързани с опазването на околната среда.

153 Всъщност член 3, параграф 4 от споразумението „Открито небе“ изрично предвижда, че нито една от двете страни по споразумението няма право да въвежда

такива ограничения, „освен когато това може да бъде изисквано по [...] екологични [...] причини“. Освен това е важно да се отбележи, че при всички положения схемата за търговия с квоти не въвежда ограничение за емисиите на въздухоплавателните средства, които заминават от или пристигат на летища, разположени на територията на държава членка, нито пък ограничава честотата или периодичността на обслужването, тъй като основното задължение на операторите на въздухоплавателни средства е само да върнат квотите, съответстващи на действителните им емисии. Освен това по изложените в точки 141—147 от настоящото решение съображения такова задължение не би могло да се разглежда като летищна такса.

154 Член 15, параграф 3 от споразумението „Открито небе“ във връзка с член 2 и член 3, параграф 4 от него обаче предвижда, че когато страните по споразумението „Открито небе“ приемат такива мерки за опазване на околната среда, тези мерки трябва да се прилагат недискриминационно към съответните авиокомпании, както следва от точка 99 от настоящото решение.

155 В това отношение обаче трябва да се констатира, че както впрочем изрично гласи съображение 21 от Директива 2008/101, Съюзът изрично е предвидил схемата за търговия с квоти да се прилага еднакво за всички оператори на въздухоплавателни средства, обслужващи въздушни линии от или към летища, разположени на територията на държава членка, и в частност е изразил воля за стриктно спазване на антидискриминационните разпоредби на двустранните споразумения за въздухоплавателни услуги с трети държави, както е предвидено в член 2 и в член 3, параграф 4 от споразумението „Открито небе“.

156 Ето защо, доколкото в частност предвижда схемата за търговия с квоти да се прилага недискриминационно както спрямо установените в Съюза, така и спрямо установените в трети държави оператори на въздухоплавателни средства, Директива 2008/101 не е невалидна от гледна точка на член 15, параграф 3 от споразумението „Открито небе“ във връзка с член 2 и член 3, параграф 4 от него.

157 Предвид всичко изложено по-горе следва да се заключи, че при разглеждането на Директива 2008/101 не се установяват обстоятелства, които да засягат валидността ѝ.

IV — По съдебните разноски

158 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (голям състав) реши:

1) При обстоятелства като тези по делото в главното производство и за целите на преценката на валидността на Директива 2008/101/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 година за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационните дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността, сред упоменатите от запитващата юрисдикция принципи и разпоредби на международното право е възможно позоваване единствено:

— от една страна, в границите на контрола за наличие на явна грешка от страна на Съюза в преценката дали предвид тези принципи е компетентен да приеме посочената директива:

— на принципа, че всяка държава има пълен и изключителен суверенитет над своето въздушно пространство,

— **на принципа, че никоя държава няма право да претендира да подчини която и да било част от откритото море на своя суверенитет, и**

— **на принципа за свободата на полетите над открито море;**

— **от друга страна,**

— **на член 7 и член 11, параграф 1 и параграф 2, буква в) от Споразумението за въздушен транспорт, сключено на 25 и 30 април 2007 г. между Съединените американски щати, от една страна, и Европейската общност и нейните държави членки, от друга страна, съгласно измененията с протокола, както и**

— **на член 15, параграф 3 от това споразумение във връзка с член 2 и член 3, параграф 4 от него.**

2) **При разглеждането на Директива 2008/101 не се установяват обстоятелства, които да засягат валидността ѝ.**

Подписи