

NÁVRHY GENERÁLNEJ ADVOKÁTKY
JULIANE KOKOTT
prednesené 6. októbra 2011¹

Obsah

I — Úvod	I - 13769
II — Právny rámec	I - 13770
A — Medzinárodná právna úprava	I - 13770
1. Chicagský dohovor	I - 13770
2. Kjótsky protokol	I - 13772
3. Dohoda „Otvorené alebo“ medzi Európskou úniou a USA	I - 13773
B — Právna úprava EÚ	I - 13776
C — Vnútroštátna právna úprava	I - 13781
III — Konanie vo veci samej	I - 13781
IV — Návrh na začatie prejudiciálneho konania a konanie pred Súdny dvorom	I - 13782
V — Posúdenie	I - 13784
A — Použitie medzinárodných dohôd a zásad medzinárodného občajového práva ako kritéria preskúmania platnosti smernice 2008/101 (otázka č. 1)	I - 13786

1 — Jazyk prednesu: nemčina.

1. Medzinárodné dohody [otázka č. 1 písm. e) až g)]	I - 13787
a) Chicagský dohovor [otázka č. 1 písm. e)]	I - 13787
i) Chicagský dohovor nie je záväzný podľa článku 351 ZFEÚ	I - 13787
ii) Chicagský dohovor nie je záväzný na základe funkčnej kontinuity	I - 13789
iii) Predbežný záver	I - 13790
b) Kjótsky protokol a dohoda „Otvorené nebo“ [otázka č. 1 písm. f) a g)]	I - 13790
i) Úvodné poznámky	I - 13791
ii) Kjótsky protokol [otázka č. 1 písm. g)]	I - 13793
— Povaha a štruktúra Kjótskeho protokolu	I - 13794
— Článok 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu	I - 13795
iii) Dohoda „Otvorené nebo“ [otázka č. 1 písm. f)]	I - 13796
— Povaha a štruktúra dohody „Otvorené nebo“	I - 13796
— Obsahová bezpodmienečnosť a dostatočná presnosť príslušných ustanovení dohody „Otvorené nebo“	I - 13799
iv) Predbežný záver	I - 13802
2. Medzinárodné obyčajové právo [otázka č. 1 písm. a) až d)]	I - 13802
a) O otázke, či existujú predmetné zásady medzinárodného obyčajového práva a či sú záväzné pre Európsku úniu	I - 13803

i)	Zvrchovanosť štátov nad ich vzdušným priestorom [otázka č. 1 písm. a)]	I - 13804
ii)	Neplatnosť nárokov na zvrchovanosť nad šírym morom [otázka č. 1 písm. b)]	I - 13805
iii)	Sloboda preletu nad šírym morom [otázka č. 1 písm. c)]	I - 13806
iv)	Údajne výlučná právomoc nad lietadlom, ktoré prelietava nad šírym morom [otázka č. 1 písm. d)]	I - 13806
b)	O tom, či možno predmetné zásady medzinárodného obyčajového práva použiť ako kritérium, na základe ktorého je možné preskúmať platnosť v konaniach začatých fyzickými alebo právnickými osobami	I - 13808
3.	Predbežný záver	I - 13809
B —	Zlučiteľnosť smernice 2008/101 s namietanými medzinárodnými dohodami a zásadami medzinárodného obyčajového práva (otázky č. 2 až 4)	I - 13809
1.	Zlučiteľnosť s určitými zásadami medzinárodného obyčajového práva (otázka č. 2)	I - 13809
a)	O neexistencii exteritoriálnych účinkov systému obchodovania s emisiami EÚ	I - 13810
b)	O existencii dostatočnej teritoriálnej väzby	I - 13811
c)	O neexistencii nepriaznivého vplyvu na zvrchovanosť tretích krajín	I - 13813
d)	Predbežný záver	I - 13813
2.	Zlučiteľnosť s určitými medzinárodnými dohodami (otázky č. 3 a 4)	I - 13814
a)	Legálnosť začlenenia častí letov mimo vzdušného priestoru EÚ do systému obchodovania s emisiami EÚ (otázka č. 3)	I - 13814
		I - 13767

i)	Zlučiteľnosť s článkami 1, 11 a 12 Chicagského dohovoru [otázka č. 3 písm. a)]	I - 13814
ii)	Zlučiteľnosť s článkom 7 dohody „Otvorené nebo“ [otázka č. 3 písm. b)]	I - 13816
b)	O tom, či je zákonné, aby Európska únia konala samostatne mimo rámec ICAO [otázka č. 4 písm. a)]	I - 13817
i)	Zlučiteľnosť s článkom 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu	I - 13817
ii)	Zlučiteľnosť s článkom 15 ods. 3 dohody „Otvorené nebo“	I - 13820
—	Neexistencia protikladných noriem ochrany životného prostredia ICAO	I - 13820
—	Neexistencia porušenia zásady zákazu diskriminácie v dohode „Otvorené nebo“	I - 13822
—	Neexistencia zákazu konať samostatne mimo rámca ICAO	I - 13824
c)	Neexistencia porušenia zákazu poplatkov za prílet alebo odlet lietadla [otázka č. 4 písm. b)]	I - 13825
d)	Neexistencia porušenia zákazu daní a poplatkov za pohonné hmoty [otázka č. 4 písm. c)]	I - 13828
i)	Zákaz spotrebnej dane z pohonných hmôt	I - 13829
ii)	Zákaz cla z pohonných hmôt	I - 13831
iii)	Predbežný záver	I - 13831
C —	Záver	I - 13831
VI —	Návrh	I - 13832

I — Úvod

1. Systém obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov prijatý Európskou úniou v roku 2003 je kľúčovým prvkom európskej politiky v oblasti zmeny klímy.² Jeho cieľom je na jednej strane dosiahnuť dôležité ciele ochrany životného prostredia stanovené európskymi inštitúciami a na druhej strane slúži na plnenie záväzkov prijatých Európskou úniou a jej členskými štátmi od roku 1990 v rámci Organizácie spojených národov, najmä v rámci „Kjótskeho protokolu“.

2. Smernica 2008/101/ES³ stanovuje, že od 1. januára 2012 má byť letecká doprava začlenená do systému obchodovania s emisiami EÚ.

2 — Podľa šiesteho environmentálneho akčného programu napríklad „práce na vytvorení rámca spoločenstva na rozvoj efektívneho obchodovania s emisiami CO₂ s možným rozšírením aj na ostatné skleníkové plyny“ sú stanovené ako jedna z „prioritných oblastí zameraných“ na riešenie problému so zmenou klímy [článok 5 ods. 2 bod i) písm. b) rozhodnutia 1600/2002/ES Európskeho parlamentu a Rady z 22. júla 2002, ktorým sa ustanovuje šiesty environmentálny akčný program spoločenstva, Ú. v. ES L 242, s. 1, Mim. vyd. 15/07, s. 152]; pozri tiež oznámenie Komisie z 9. februára 2005 – Víťazne v zápase s globálnymi klimatickými zmenami [KOM(2005) 35 v konečnom znení], ktoré v bode 7 ods. 4 stanovuje, že „[p]okračujúce používanie trhov orientovaných, pružných nástrojov“ vrátane obchodovania s emisiami musí byť jedným z prvkov „budúcej stratégie EÚ v oblasti klimatických zmien“.

3 — Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/101/ES z 19. novembra 2008, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2003/87/ES s cieľom začleniť činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v rámci Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 8, s. 3).

3. Proti tejto skutočnosti namieta niekoľko leteckých spoločností a združení leteckých spoločností, ktoré majú sídla v Spojených štátoch amerických (USA) alebo v Kanade. Na High Court of Justice of England and Wales napádajú opatrenia prijaté Spojeným kráľovstvom na prebratie smernice 2008/101. Tvrdia, že zahrnutím medzinárodnej leteckej dopravy – a najmä transatlantickej leteckej dopravy – do systému obchodovania s emisiami EÚ porušila Európska únia niekoľko zásad medzinárodného obyčajového práva a viacero medzinárodných dohovorov.

4. Súdnemu dvoru bola teraz adresovaná žiadosť, aby rozhodol v prejudiciálnom konaní o platnosti smernice 2008/101. Jeho rozhodnutie bude mať zásadný význam nielen pre budúce formovanie európskej politiky v oblasti zmeny klímy, ale všeobecne aj pre vzťah medzi právom Európskej únie (ďalej „EÚ“) a medzinárodným právom. Potrebne bude najmä posúdiť, či a do akej miery sa budú môcť jednotlivci dovolávať na súde niektorých medzinárodných zmlúv a zásad medzinárodného obyčajového práva s cieľom zrušiť právny akt Európskej únie.

II — Právny rámec

„Zmluvné štáty uznávajú, že každý štát má úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad vzdušným priestorom nad svojím územím.“

A — Medzinárodná právna úprava

7. V kapitole II Chicagského dohovoru („Let nad územím zmluvných štátov“) článok 11 pod názvom „Platnosť leteckých predpisov“ stanovuje:

5. Návrh na začatie prejudiciálneho konania odkazuje na jednej strane na určité zásady medzinárodného obyčajového práva a na strane druhej na rôzne medzinárodné dohovory, najmä Chicagský dohovor, Kjótsky protokol a na dohodu „Otvorené alebo“ medzi Európskou úniou a Spojenými štátmi americkými.

„Pokiaľ tento dohovor nestanovuje inak, zákony a predpisy zmluvného štátu, ktoré upravujú vstup lietadiel používaných v medzinárodnom letaní na jeho územie alebo výstup z neho alebo ktoré upravujú prevádzku a lietanie týchto lietadiel, pokiaľ sú na jeho území, sa vzťahujú na lietadlá všetkých zmluvných štátov bez ohľadu na štátnu príslušnosť a tieto lietadlá sa im podrobia pri vstupe, výstupe alebo pobyte na území tohto štátu.“

1. Chicagský dohovor

8. Okrem toho článok 12 Chicagského dohovoru vo vzťahu k „pravidlám lietania“ stanovuje:

6. Európska únia nie je zmluvnou stranou Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, otvoreného na podpis v Chicagu 7. decembra 1944⁴ (ďalej len „Chicagský dohovor“), aj keď zmluvnými stranami je všetkých 27 členských štátov Európskej únie. Kapitola I („Všeobecné zásady a platnosť Dohovoru“), obsahuje v článku 1 ustanovenia o zvrchovanosti nad vzdušným priestorom:

„Každý zmluvný štát sa zaväzuje, že prijme opatrenia, aby sa zabezpečilo, že každé lietadlo letiace nad jeho územím alebo pohybujúce sa na jeho území, ako aj každé lietadlo, ktoré nesie znak jeho štátnej príslušnosti, bez ohľadu na to, kde sa nachádza, sa podrobí pravidlám a predpisom, ktoré v tomto štáte platia a ktoré sa týkajú letu a pohybu lietadiel. Každý zmluvný štát sa zaväzuje udržiavať

4 — Zbierka zmlúv Organizácie Spojených národov (UNTS), zväzok 15, s. 295.

svoje vlastné predpisy o týchto záležitostiach v najväčšej možnej miere v zhode s predpismi priebežne prijímanými podľa tohto dohovoru. Nad širým morom platia pravidlá prijaté podľa tohto dohovoru. Každý zmluvný štát sa zaväzuje, že zabezpečí stíhanie všetkých osôb, ktoré porušujú príslušné predpisy.“

- b) v prípade lietadiel, ktoré vykonávajú pravidelné medzinárodné letecké dopravné služby, vyššie ako poplatky, ktoré by platili jeho domáce lietadlá, ktoré vykonávajú podobné medzinárodné letecké dopravné služby.

9. Článok 15 Chicagského dohovoru sa týka „letiskových a podobných poplatkov“:

Všetky takéto poplatky sa zverejnia a odošlú Medzinárodnej organizácii civilného letectva... Zmluvný štát nesmie vyberať žiadne dávky, dane alebo iné poplatky postihujúce iba právo tranzitu, vstupu alebo výstupu akéhokoľvek lietadla zmluvného štátu alebo osôb alebo majetku, ktoré sa na nachádzajú na jeho palube, z jeho územia.“

„Každé letisko v zmluvnom štáte, ktoré je prístupné pre verejné používanie domácimi lietadlami bude... prístupné za rovnakých podmienok taktiež lietadlám všetkých ostatných zmluvných štátov....“

10. Hlava IV Chicagského dohovoru („Opatrenia k uľahčeniu lietania“) obsahuje článok 24, ktorý je evanovaný „clu“ a výňatky z ktorého stanovujú:

Poplatky za použitie týchto letísk a leteckých pomocných zariadení lietadlami ktoréhokoľvek iného zmluvného štátu, ktoré zmluvný štát uloží alebo ktorých uloženie povolí, nebudú

- „a) Lietadlá letiace na územie iného zmluvného štátu, z jeho územia alebo cez jeho územie sú dočasne oslobodené od cla za podmienok stanovených colnými predpismi tohto štátu. Pohonné hmoty..., ktoré sa nachádzajú na palube lietadla zmluvného štátu pri vstupe na územie iného zmluvného štátu a zostanú na palube pri výstupe z územia tohto štátu, sú oslobodené od cla, kontrolných poplatkov alebo podobných štátnych alebo miestnych ciel a poplatkov...

- a) v prípade lietadiel, ktoré nevykonávajú pravidelné medzinárodné letecké dopravné služby, vyššie ako poplatky, ktoré by platili jeho domáce lietadlá rovnakej skupiny, ktoré vykonávajú obdobnú prevádzku, a

...“

11. Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) bola založená Chicagským dohovorom a má štatút špecializovanej agentúry Organizácie Spojených národov od roku 1947.⁵ Zmluvnými stranami je všetkých 27 členských štátov Európskej únie, zatiaľ čo samotná Európska únia má v ICAO iba štatút pozorovateľa. ICAO môže vydávať právne záväzné normy, ale aj nezáväzné politické stanoviská.

krajiny“⁸, zaviazali obmedziť alebo znížiť antropogénne emisie skleníkových plynov. Pre Európsku úniu a jej členské štáty to znamená globálny záväzok znížiť v období 2008 až 2012 emisie skleníkových plynov o 8 % v porovnaní s úrovňou v roku 1990.⁹

2. Kjótsky protokol

12. Kjótsky protokol k Rámcovému dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (ďalej len „Kjótsky protokol“)⁶ bol prijatý 11. decembra 1997 a vstúpil do platnosti 16. februára 2005. Bol ratifikovaný vtedajším Európskym spoločenstvom⁷ a všetkými 27 členskými štátmi Európskej únie.

14. Podľa článku 2 ods. 1 písm. a) bodu vii) Kjótskeho protokolu medzi možné opatrenia, ktoré majú byť prijaté zmluvnými stranami Kjótskeho protokolu s cieľom splniť ich záväzky na obmedzenie a zníženie svojich emisií patria:

„opatrenia na obmedzenie a/alebo zníženie emisií skleníkových plynov, ktoré nezahŕňa Montrealský protokol, v sektore dopravy“.

13. V Kjótskom protokole sa zmluvné strany, ktoré sú klasifikované ako „rozvinuté

15. Článok 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu okrem toho stanovuje:

„Strany zahrnuté do prílohy I budú pokračovať vo vykonávaní opatrení na obmedzovanie alebo znížovanie emisií skleníkových plynov, ktoré nezahŕňa Montrealský protokol,

5 — Pozri Protokol podpísaný v New Yorku 1. októbra 1947 (UNTS, zväzok 8, s. 315).

6 — Ú. v. EÚ L 130, s. 4, Mim. vyd. 11/42, s. 27 (UNTS, zväzok 2303, s. 148).

7 — Rozhodnutie Rady z 25. apríla 2002, ktoré sa týka schválenia Kjótskeho protokolu k Rámcovému dohovoru Organizácie Spojených národov o klimatických zmenách a spoločnom plnení záväzkov z neho vyplývajúcich v mene Európskeho spoločenstva (Ú. v. ES L 130 s. 1, Mim. vyd. 11/42, s. 24).

8 — Zoznam zmluvných strán považovaných za rozvinuté krajiny a niektorých štátov prechádzajúcich na trhové hospodárstvo je uvedený v prílohe I k Rámcovému dohovoru OŠN o zmene klímy (prijatom v New Yorku 9. septembra 1992; Ú. v. ES L 33, s. 13, Mim. vyd. 11/19, s. 169; UNTS, zväzok 1771, s. 107); patrí k nim najmä vtedajšie Európske spoločenstvo a jeho členské štáty.

9 — Článok 3 ods. 1 Kjótskeho protokolu v spojení s prílohou I B a prílohou II.

z využitia palív v leteckej a námornej doprave v spolupráci s Medzinárodnou organizáciou civilného letectva a s Medzinárodnou námornou organizáciou.“

z roku 2010 sa predbežne uplatňovala od 24. júna 2010.¹³

17. Zásada „spravodlivosti a rovnosti príležitostí“, ktorá je uvedená v článku 2 dohody „Otvorené nebo“, stanovuje:

3. Dohoda „Otvorené nebo“ medzi Európskou úniou a USA

„Každá strana zabezpečí leteckým spoločnostiam oboch strán spravodlivosť a rovnosť príležitostí pri hospodárskej súťaži v poskytovaní medzinárodnej leteckej dopravy upravenej touto dohodou.“

16. Dohoda o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Spojenými štátmi americkými na strane druhej¹⁰ (ďalej len „dohoda ‚Otvorené nebo‘“) bola podpísaná v apríli 2007 a bola zmenená vo viacerých bodoch Protokolom z 24. júna 2010 (ďalej len „pozmeňujúci protokol z roku 2010“).¹¹ Vo svojej pôvodnej verzii sa dohoda „Otvorené nebo“ predbežne uplatňovala od 30. marca 2008;¹² v znení pozmeňujúceho protokolu

18. Článok 3 dohody „Otvorené nebo“ s názvom „Udelenie práv“, konkrétne jeho odsek 4 stanovuje:

„Každá strana umožní každej leteckej spoločnosti určiť frekvenciu a kapacitu medzinárodnej leteckej dopravy, ktorú poskytuje, na základe komerčných hľadísk na danom trhu. V súlade s týmto právom žiadna strana jednostranne neobmedzí objem dopravy, frekvenciu alebo pravidelnosť letov ani typ

10 — Ú. v. EÚ L 134, s. 4.

11 — Protokol, ktorým sa mení a dopĺňa dohoda o leteckej doprave medzi Spojenými štátmi americkými a Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi, podpísaná 25. a 30. apríla 2007, ktorý bol podpísaný 24. júna 2010 v Luxemburgu (Ú. v. EÚ L 223, s. 3).

12 — Článok 25 ods. 1 dohody „Otvorené nebo“ v spojení s článkom 1 ods. 3 rozhodnutia 2007/339/ES Rady a zástupcov vlád členských štátov Európskej únie, ktorí sa zišli na zasadnutí Rady z 25. apríla 2007 o podpise a predbežnom vykonávaní Dohody o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Spojenými štátmi americkými na strane druhej (Ú. v. EÚ L 134, s. 1).

13 — Článok 9 ods. 1 pozmeňujúceho protokolu 2010 v spojení s článkom 1 ods. 3 rozhodnutia 2010/465/EÚ Rady a zástupcov vlád členských štátov Európskej únie, ktorí sa zišli na zasadnutí Rady, z 24. júna 2010 o podpise a predbežnom vykonávaní Protokolu, ktorým sa mení a dopĺňa dohoda o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Spojenými štátmi americkými na strane druhej (Ú. v. EÚ L 223, s. 1).

alebo typy lietadiel prevádzkovaných leteckými spoločnosťami druhej strany, ani nebude vyžadovať registráciu letových poriadkov, programov chartrových letov alebo plánov prevádzky leteckými spoločnosťami druhej strany, okrem prípadov, ak sa to vyžaduje na colné účely, technické účely, prevádzkové účely alebo účely ochrany životného prostredia (v súlade s článkom 15) na základe jednotlivých podmienok v súlade s článkom 15 dohovoru.“

19. Článok 7 dohody „Otvorené nebo“ vo vzťahu k „uplatňovaniu zákonov“ stanovuje:

„1. Zákony a iné právne predpisy jednej strany, ktoré sa vzťahujú na prílet na jej územie lietadiel používaných na medzinárodnú leteckú dopravu alebo na odlet z neho, alebo na prevádzkovanie a navigáciu takýchto lietadiel na jej území, sa vzťahujú na lietadlá používané leteckou spoločnosťou druhej strany, ktoré ich dodržiavajú pri vstupe na územie prvej strany, odlete z neho alebo pobyte na ňom.

2. Pri vstupe na územie jednej strany, pobyte na ňom alebo jeho opustení dodržiavajú cestujúci, posádka alebo náklad leteckej spoločnosti druhej strany zákony a iné právne predpisy prvej strany uplatniteľné na jej území, ktoré upravujú prílet cestujúcich, posádky alebo nákladu v lietadle na toto územie alebo ich odlet z neho (vrátane predpisov týkajúcich sa vstupu, odbavenia, pristahovalectva, pasov, colného odbavenia a karantény alebo

v prípade poštových zásielok poštových predpisov), alebo sa dodržiavajú v ich mene.“

20. Nasledujúce ustanovenie sa nachádza v článku 11 dohody „Otvorené nebo“ pod názvom „Clá a poplatky“:

„1. Pri prílete na územie jednej strany lietadlá prevádzkované v rámci medzinárodnej leteckej dopravy leteckými spoločnosťami druhej strany... sú na základe reciprocity oslobodené od všetkých dovozných obmedzení, majetkových daní a odvodov, colných poplatkov, spotrebných daní a podobných poplatkov, ktoré a) ukladajú vnútroštátne orgány alebo Európske spoločenstvo a b) nie sú založené na cene za poskytované služby, pokiaľ toto zariadenie a zásoby zostanú na palube lietadla.

2. Na základe reciprocity sú tiež oslobodené od daní, odvodov, ciel a poplatkov uvedených v odseku 1 tohto článku s výnimkou poplatkov vychádzajúcich z ceny za poskytnuté služby:

...

c) palivo, mazivá a spotrebné technické zásoby v lietadle, ktoré sa privezú alebo dodajú na územie strany na použitie v lietadle leteckej spoločnosti druhej strany, ktoré sa používa v medzinárodnej

leteckej doprave, aj keď sa tieto zásoby majú používať počas časti letu uskutočnenej nad územím tej strany, u ktorej boli naložené na palubu;

...

21. Článok 15 dohody „Otvorené nebo“ v znení pozmeňujúceho protokolu z roku 2010 obsahuje ustanovenie s názvom „Životné prostredie“, ktoré znie takto:¹⁴

„1. Strany uznávajú dôležitosť ochrany životného prostredia pri tvorbe a vykonávaní medzinárodnej leteckej politiky, pričom pri tvorbe takejto politiky starostlivo zvažujú náklady na ochranu životného prostredia a ich prínos a v prípade potreby spoločne hľadajú účinné globálne riešenia. Strany v súlade s tým spoločne pracujú na obmedzení alebo znížení vplyvu medzinárodnej leteckej dopravy na životné prostredie hospodársky primeraným spôsobom.

2. V prípade, keď strana posudzuje navrhované opatrenia v oblasti životného prostredia, mala by vyhodnotiť možné negatívne vplyvy na vykonávanie práv stanovených v tejto dohode, a ak sa tieto opatrenia prijímú, mala by prijať primerané kroky na zmiernenie akýchkoľvek negatívnych vplyvov. Na žiadosť jednej strany poskytne druhá strana opis takéhoto hodnotenia a krokov na zmiernenie.

3. Ak sa zavedú opatrenia na ochranu životného prostredia, musia sa dodržiavať normy ochrany životného prostredia v letectve, ktoré prijala Medzinárodná organizácia civilného letectva v prílohách k dohovoru, okrem prípadov, keď sa zaevidovali odlišnosti [v ktorých boli oznámené rozdiely – *neoficiálny preklad*]. Akékoľvek opatrenia na ochranu životného prostredia, ktoré majú vplyv na letecké dopravné služby podľa tejto dohody, uplatňujú strany v súlade s článkom 2 a článkom 3 ods. 4 tejto dohody.

4. Strany opätovne potvrdzujú záväzok členských štátov a Spojených štátov uplatňovať zásadu vyváženého prístupu.

...

7. Ak o to strany požiadajú, spoločný výbor s pomocou odborníkov vypracuje odporúčania zamerané na riešenie problematiky prípadného prekryvania trhových opatrení týkajúcich sa emisií, ktoré uplatňujú strany,

¹⁴ — Znenie článku 15 ods. 3 dohody „Otvorené nebo“, na ktoré výslovne odkazuje vnútroštátny súd vo svojich otázkach, sa od pôvodnej verzie dohody „Otvorené nebo“ nezmenilo. Malý rozdiel v prvej vete nemeckej jazykovej verzie článku 15 ods. 3 (používa sa pojem „Umweltschutzstandards“ namiesto „Umweltschutznormen“), sa neodráža v iných jazykových verziách; anglická verzia naďalej odkazuje na „aviation environmental standards“ a francúzska na „normes sur la protection de l'environnement“.

a zabezpečenia súladu medzi nimi s cieľom zabrániť zdvojeniu opatrení a nákladov a čo najviac znížiť administratívnu záťaž leteckých spoločností. Vykonávanie takýchto odporúčaní podlieha internému schváleniu alebo ratifikácii v závislosti od požiadaviek každej strany.

trade“, bol zavedený smernicou 2003/87/ES¹⁵ a uplatňuje sa na celý Európsky hospodársky priestor (ďalej len „EHS“).¹⁶

8. Ak sa jedna strana domnieva, že záležitosť týkajúca sa ochrany životného prostredia v leteectve vrátane navrhovaných nových opatrení vzbudzuje obavy z hľadiska uplatňovania alebo vykonávania tejto dohody, môže požiadať o zvolanie spoločného výboru v súlade s článkom 18 s cieľom preskúmať predmetnú záležitosť a prijať vhodné opatrenia na riešenie obáv, ktorých oprávnenosť sa preukázala.“

23. Podľa odôvodnenia č. 5 smernice 2003/87 je jej cieľom v neposlednom rade vykonanie záväzkov Európskej únie v rámci Kjótskeho protokolu:

„Spoločenstvo a jeho členské štáty súhlasili s plnením svojich záväzkov znížiť antropogénne emisie skleníkových plynov pod Kjótskym protokolom spoločne v súlade s rozhodnutím 2002/358/ES; táto smernica má za cieľ prispievať k účinnejšiemu plneniu záväzkov EÚ a jej členských štátov prostredníctvom efektívneho európskeho trhu s emisnými kvótami skleníkových plynov a čo najmenšieho zníženia hospodárskeho rozvoja a zamestnanosti.“

B — Právna úprava EÚ

22. Systém obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov uplatniteľný v rámci Európskej únie (ďalej len „systém obchodovania s emisiami EÚ“) slúži na obmedzenie a zníženie emisií skleníkových plynov prostredníctvom trhových opatrení. Tento systém, ktorý je niekedy tiež označovaný ako „cap and

24. Na emisie skleníkových plynov pochádzajúce z činností leteckej dopravy sa systém obchodovania s emisiami EÚ pôvodne neuplatňoval. V roku 2008 však normotvorca

15 — Smernica 2003/87/ES Európskeho parlamentu a Rady z 13. októbra 2003, o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v spoločenstve, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, s. 32, Mim. vyd. 15/07, s. 631).

16 — Aby pokryla celý EHP, bola rozšírená rozhodnutím Spoločného výboru EHP č. 146/2007 z 26. októbra 2007, ktorým sa mení a dopĺňa príloha XX (Životné prostredie) k Dohode o EHP (Ú. v. EÚ L 100, s. 92) a pokiaľ ide o leteckú dopravu rozhodnutím Spoločného výboru EHP č. 6/2011 z 1. apríla 2011, ktorým sa mení a dopĺňa príloha XX (Životné prostredie) k Dohode o EHP (Ú. v. EÚ L 93, s. 35).

EÚ rozhodol o začlenení činností leteckej dopravy do tohto systému od 1. januára 2012. Rok 2012 je preto prvým rokom, kedy budú musieť všetky letecké spoločnosti – vrátane tých z tretích krajín – získať a odovzdať emisné kvóty pre svoje lety z a do európskych letísk. Smernica 2003/87 bola na tento účel zmenená a doplnená smernicou 2008/101.¹⁷

Časť B prílohy IV zmenenej a doplnenej smernice tiež stanovuje, že emisie z činností leteckej dopravy sa vypočítajú pomocou vzorca „spotreba paliva × emisný faktor“. Z uvedenej prílohy je tiež zrejmé, že rozsah činnosti leteckej dopravy prevádzkovateľa lietadiel by mal byť stanovený podľa vzorca „tonokilometre = vzdialenosť × užitočné zaťaženie“ a že „vzdialenosť“ znamená vzdialenosť po ortodróme medzi letiskom odletu a letiskom priletu plus dodatočný fixný faktor 95 km.

25. Zmenená a doplnená smernica obsahuje novú kapitolu II s názvom „Letecká doprava“, ktorá obsahuje články 3a až 3g. Rozsah pôsobnosti tejto kapitoly je vymedzený v článku 3a:

26. Pokiaľ ide o „celkové množstvo kvót pre leteckú dopravu“, článok 3c zmenenej a doplnenej smernice stanovuje:

„Ustanovenia tejto kapitoly sa uplatňujú na pridelenie a vydávanie kvót v súvislosti s činnosťami leteckej dopravy uvedenými v prílohe I.“

„1. Za obdobie od 1. januára 2012 do 31. decembra 2012 sa celkové množstvo kvót, ktoré majú byť pridelené prevádzkovateľom lietadiel, rovná 97 % historických emisií z leteckej dopravy.

Podľa definície v prílohe I zmenenej a doplnenej smernice leteckými činnosťami na účely tejto smernice sú „lety s odletom z letiska alebo priletom na letisko, ktoré sa nachádza na území členského štátu, na ktorý sa vzťahuje zmluva“.¹⁸

2. Za obdobie... ktoré sa začína 1. januára 2013, a v prípade, že nedošlo k žiadnym zmenám a doplneniam... za každé nasledujúce obdobie sa celkové množstvo kvót, ktoré majú byť pridelené prevádzkovateľom lietadiel, rovná 95 % historických emisií z leteckej dopravy, ktoré sa vynásobia počtom rokov v danom období.

17 — Smernicu č. 2003/87 v znení smernice č. 2008/101 budem ďalej označovať ako „zmenená smernica“.

18 — Niekoľko aspektov leteckej dopravy je vylúčených zo systému obchodovania s emisiami EÚ podľa prílohy I zmenenej a doplnenej smernice, napríklad vojenské lety uskutočňované vojenskými lietadlami.

...¹⁹

článok 12 ods. 2a vo vzťahu k prenosu, odstúpeniu a zrušeniu kvót stanovuje:

27. Článok 3d zmenenej a doplnenej smernice obsahuje nasledujúce ustanovenie pod názvom „Metóda prideľovania kvót pre leteckú dopravu prostredníctvom aukcií“:

„1. V období uvedenom v článku 3c ods. 1 sa s 15 % kvót obchoduje formou aukcie.

2. Od 1. januára 2013 sa s 15 % kvót musí obchodovať formou aukcie. Toto percento sa môže v rámci všeobecného preskúmania smernice prehodnotiť.

...

4. Členské štáty určia, ako sa použijú príjmy pochádzajúce z aukčného obchodovania s kvótami. Tieto príjmy by sa mali použiť na riešenie zmeny klímy v Európskej únii a treťích krajinách, ...

...“

28. V kapitole IV zmenenej a doplnenej smernice („Ustanovenia, ktoré sa vzťahujú na leteckú dopravu a stacionárne zariadenia“)

„Riadiace členské štáty zabezpečia, aby do 30. apríla každého roku každý prevádzkovateľ lietadla odstúpil množstvo kvót rovnajúce sa celkovým emisiám z leteckých činností uvedených v prílohe I, ktoré tento prevádzkovateľ uskutočňuje, za prechádzajúci kalendárny rok, ktoré boli overené v súlade s článkom 15. Členské štáty zabezpečia, aby sa tieto kvóty, ktoré sa odstúpili v súlade s týmto odsekom, následne zrušili.“

29. Podľa článku 16 zmenenej a doplnenej smernice majú členské štáty zabezpečiť účinné uplatňovanie navrhovaného systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov a stanoviť účinné, primerané a odrazujúce sankcie za porušenia. Tieto sankcie môžu viesť až k zákazu prevádzky, o ktorom môže rozhodnúť Komisia na žiadosť členského štátu. Mená prevádzkovateľov lietadiel, ktorí porušujú svoje povinnosti vyplývajúce zo systému emisných kvót, sa majú zverejniť.

19 — Podľa článku 3 (s) zmenenej smernice historické emisie z leteckej dopravy sa vypočítajú na základe priemerných ročných emisií z lietadiel v kalendárnych rokoch 2004 až 2006. V poslednej dobe boli stanovené v rozhodnutí Komisie 2011/149/EÚ zo 7. marca 2011 (Ú. v. EÚ L 61, s. 42).

30. Článok 25a zmenenej a doplnenej smernice stanovuje pod názvom „Opatrenia treťích krajín na zníženie vplyvov leteckej dopravy na zmenu klímy“:

„1. V prípade, že tretia krajina prijme opatrenia na zníženie vplyvu letov s odletom z tejto krajiny a pristávajúcich v Spoločenstve na zmenu klímy, Komisia po konzultácii s touto treťou krajinou a členskými štátmi v rámci výboru uvedeného v článku 23 ods. 1 posúdi dostupné možnosti s cieľom zabezpečiť optimálnu interakciu medzi systémom Spoločenstva a opatreniami tejto krajiny.

dopravy, na ktoré sa nevzťahuje Montrealský protokol, v rámci Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo (ICAO).

V prípade potreby Komisia môže prijať zmeny a doplnenia, aby sa lety prichádzajúce z dotknutej tretej krajiny vyňali z činností leteckej dopravy uvedených v prílohe I alebo aby sa ustanovili všetky zmeny a doplnenia činností leteckej dopravy uvedených v prílohe I...

...

2. Spoločenstvo a jeho členské štáty pokračujú v snahe o dohodu o globálnych opatreniach na zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy. Na základe takejto dohody Komisia zváži, či sú zmeny a doplnenia tejto smernice v rozsahu, v akom sa vzťahuje na prevádzkovateľov lietadiel, potrebné.“

31. Je tiež potrebné poukázať na odôvodnenia č. 8, 9, 11 a 17, ktoré stanovujú:

„(8) Podľa Kjótskeho protokolu... rozvinuté krajiny musia obmedziť alebo znížiť emisie skleníkových plynov z leteckej

(9) Členské štáty naďalej spolupracujú s inými štátmi v ICAO pri vypracovávaní opatrení vrátane trhových nástrojov na riešenie vplyvu leteckej dopravy na zmenu klímy. Na šiestom zasadnutí Výboru ICAO pre ochranu životného prostredia v letectve v roku 2004 sa dohodlo, že systém obchodovania s emisiami z leteckej dopravy založený na novom právnom nástroji pod záštitou ICAO sa javí ako nedostatočne príťažlivý, a teda by sa v ňom ďalej nemalo pokračovať. V dôsledku toho rezolúcia 35-5 Valného zhromaždenia ICAO ne navrhuje nový právny nástroj, ale namiesto toho schvaľuje otvorené obchodovanie s emisiami a možnosť, aby štáty začlenili emisie z medzinárodnej leteckej dopravy do svojich systémov obchodovania s emisiami. Pripomínajúc,

že Chicagsky dohovor výslovne uznáva právo každej zmluvnej strany uplatňovať na nediskriminačnom základe vlastné zákony a nariadenia v oblasti leteckej dopravy na lietadlá všetkých štátov, členské štáty Európskeho spoločenstva a pätnásť ďalších európskych štátov vzniesli výhradu k tomuto uzneseniu a vyhradili si právo v rámci Chicagského dohovoru prijímať a uplatňovať trhové opatrenia na nediskriminačnom základe na všetkých prevádzkovateľov lietadiel zo všetkých štátov, ktorí poskytujú letecké dopravné služby na ich územie, z neho alebo v rámci ich územia.

vo svojich záveroch z októbra 2002, decembra 2003 a októbra 2004 opakovane vyzvala Komisiu, aby navrhla opatrenia na zníženie vplyvu medzinárodnej leteckej dopravy na zmenu klímy.

- (11) V záujme dosiahnutia potrebného podstatného zníženia by sa politiky a opatrenia mali vykonávať na úrovni členského štátu a na úrovni Spoločenstva vo všetkých sektoroch ekonomiky Spoločenstva. Ak by vplyv sektora leteckej dopravy narastal súčasným tempom, významne by to oslabilo zníženie, ktoré pri boji so zmenou klímy dosiahli iné sektory.

...

- (10) Podľa šiesteho environmentálneho akčného programu Spoločenstva ustanoveného rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady 1600/2002/ES má Spoločenstvo identifikovať a prijať špecifické opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy, ak do roku 2002 nedôjde k dohode o týchto krokoch v rámci ICAO. Rada

- (17) Spoločenstvo a jeho členské štáty pokračujú v snahe o dosiahnutie dohody o globálnych opatreniach na zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy. Systém Spoločenstva môže slúžiť ako model využívania obchodovania s emisiami v celosvetovom meradle. Spoločenstvo a jeho členské štáty by naďalej mali byť v kontakte s tretími stranami v priebehu vykonávania tejto smernice a nabádať tretie krajiny, aby

prijali rovnaké opatrenia. Ak tretia krajina prijme opatrenia, ktoré majú na životné prostredie rovnaký vplyv aspoň ako táto smernica, znižujúce vplyv letov do Spoločenstva na zmenu klímy, Komisia by po konzultácii s touto krajinou mala posúdiť dostupné možnosti s cieľom zabezpečiť optimálnu interakciu medzi systémom Spoločenstva a opatreniami tejto krajiny. Systémy obchodovania s emisiami, ktoré vypracúvajú tretie krajiny, začínajú umožňovať optimálnu interakciu so systémom Spoločenstva vzhľadom na ich podiel na leteckej doprave. Dvojstranné dohody o prepojení systému Spoločenstva s inými systémami obchodovania na vytvorenie spoločnej schémy alebo zohľadňujúce rovnaké opatrenia s cieľom zamedziť dvojitej regulácii by mohli byť krokom ku globálnej dohode. Komisia môže v prípadoch uzavretia takýchto dvojstranných dohôd zmeniť typ činností leteckej dopravy zahrnutých v systéme Spoločenstva vrátane následných úprav celkového množstva kvót, ktoré sa majú prideliť prevádzkovateľom lietadiel.“

C — Vnútroštátna právna úprava

32. V právnom poriadku Spojeného kráľovstva sú relevantné ustanovenia uvedené v Aviation Greenhouse Gas Emissions

Trading Scheme Regulations 2009 (ďalej len „Regulations 2009“)²⁰, ktoré preberajú smernicu 2008/101 do vnútroštátneho právneho poriadku.²¹

III — Konanie vo veci samej

33. Na High Court of Justice of England and Wales (Queen's Bench Division, Administrative Court), vnútroštátnom súde, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, bola podaná žaloba proti Regulations 2009.

34. Túto žalobu podali 16. decembra 2009 štyria žalobcovia so sídlom v USA. Sú nimi Air Transport Association of America (ATAA), American Airlines (AA), Continental Airlines (Continental) a United Air Lines (UAL). ATAA je neziskové letecké združenie v oblasti obchodu a služieb v USA. AA, Continental a UAL sú tri letecké spoločnosti so sídlom v USA pôsobiace po celom svete, ktoré zabezpečujú dopravné spojenia tiež v rámci Európskej únie. Veľká Británia je riadiacim členským štátom, ktorý je za nich

²⁰ — SI 2009/2301.

²¹ — Ďalšie vnútroštátne vykonávacie opatrenia sú obsiahnuté v Aviation Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme Regulations 2010 (ďalej len „Regulations 2010“, SI 2010/1996). Podľa informácií poskytnutých vládou Spojeného kráľovstva Regulations 2010 čiastočne nahradili a doplnili Regulations 2009; Regulations 2010 možno preto teraz považovať za nový predmet konania vo veci samej.

zodpovedný na účely systému obchodovania s emisiami EÚ.²²

35. Žalovaným je minister pre energetiku a zmenu klímy Spojeného kráľovstva²³, ako vnútroštátny orgán primárne zodpovedný za prebratie smernice 2008/101.

36. Obidvoch účastníkov konania podporujú vedľajší účastníci konania. Dve ďalšie združenia sú vedľajšími účastníkmi v konaní vo veci samej na strane žalobcov:²⁴ The International Air Transport Association (IATA), medzinárodné združenie leteckých spoločností, a The National Airlines Council of Canada (NACC), združenie kanadských leteckých spoločností. Žalovaného podporuje spolu päť organizácií na ochranu životného prostredia,²⁵ a to The Aviation Environment Federation (AEF), britská pobočka World Wide

Fund For Nature (WWF-UK), The European Federation for Transport and Environment (EFTE), The Environmental Defense Fund (EDF) and Earthjustice.

37. Žalobcovia za podpory svojich vedľajších účastníkov konania v podstate tvrdia, že smernica 2008/101 – na ktorej prebratie slúžia Regulations 2009 – nie je v súlade s medzinárodným právom a je teda neplatná. Žalovaný a jeho vedľajší účastníci konania zastávajú diametrálne odlišný názor.

IV — Návrh na začatie prejudiciálneho konania a konanie pred Súdny dvorom

38. Rozhodnutím z 8. júla 2010, doručeným Súdnu dvoru 22. júla 2010, High Court of Justice of England and Wales (Queen's Bench Division, Administrative Court) predložil Súdnu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

22 — Pozri, pokiaľ ide o riadiaci členský štát, článok 3 (q) a článok 18a zmenenej smernice a – naposledy – nariadenie Komisie (EÚ) č. 115/2011 z 2. februára 2011, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 748/2009 o zozname prevádzkovateľov lietadiel, ktorí vykonávali činnosť leteckej dopravy uvedenú v prílohe I k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES k 1. januáru 2006 alebo po tomto dátume, v ktorom sa každému prevádzkovateľovi lietadiel určuje riadiaci členský štát (Ú. v. EÚ L 39, s. 1).

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

24 — Obidvaja vystupujú ako „samostatný vedľajší účastník konania“.

25 — Tiež vystupujú ako „samostatný vedľajší účastník konania“.

1. Možno v tejto veci na základe všetkých nižšie uvedených pravidiel medzinárodného práva alebo niektorých z nich napadnúť platnosť smernice 2003/87/ES, ktorá bola zmenená a doplnená smernicou 2008/101/ES s cieľom začleniť činnosti leteckej dopravy do systému

obchodovania s emisiami EÚ (ďalej len „zmenená a doplnená smernica“):

f) dohoda „Otvorené nebo“ [najmä článok 7, článok 11 ods. 2 písm. c) a článok 15 ods. 3];

a) zásada medzinárodného obyčajového práva, že každý štát má úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad svojím vzdušným priestorom;

g) Kjótsky protokol (najmä článok 2 ods. 2)?

V prípade kladnej odpovede na prvú otázku:

b) zásada medzinárodného obyčajového práva, že žiadny štát nemôže platne vykonávať svoju zvrchovanosť nad akoukoľvek časťou širého mora;

2. Je zmenená a doplnená smernica neplatná, pokiaľ uplatňuje systém obchodovania s emisiami na tie časti letov (buď všetkých letov alebo letov lietadiel registrovaných v tretích štátoch), ktoré sa uskutočňujú mimo vzdušného priestoru členských štátov Európskej únie, pretože porušuje jednu alebo viaceré uvedené zásady medzinárodného obyčajového práva?

c) zásada medzinárodného obyčajového práva týkajúca sa slobody preletu nad širým morom;

d) zásada medzinárodného obyčajového práva (ktorej existenciu žalovaný popiera), že lietadlá počas preletu nad širým morom podliehajú výlučnej právomoci štátu ich registrácie, pokiaľ medzinárodná zmluva výslovne nestanovuje inak;

3. Je zmenená a doplnená smernica neplatná, pokiaľ uplatňuje systém obchodovania s emisiami EÚ na tie časti letov (buď všetkých letov alebo letov lietadiel registrovaných v tretích štátoch), ktoré sa uskutočňujú mimo vzdušného priestoru členských štátov Európskej únie:

e) Chicagský dohovor (najmä články 1, 11, 12, 15 a 24);

a) pretože je v rozpore s článkami 1, 11 a/alebo 12 Chicagského dohovoru;

- b) pretože je v rozpore s článkom 7 dohody „Otvorené nebo“? Holandska, Rakúska, Poľska, Švédsko, Spojené kráľovstvo, Island a Nórska, ako aj Európsky parlament, Rada Európskej únie a Európska komisia.

4. Je zmenená a doplnená smernica neplatná, pokiaľ uplatňuje systém obchodovania s emisiami EÚ na činnosti leteckej dopravy:

- a) pretože je v rozpore s článkom 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu a článkom 15 ods. 3 dohody „Otvorené nebo“;

40. Na pojednávaní pred Súdny dvorom, ktoré sa konalo 5. júla 2011, boli zastúpení s výnimkou vlád Belgicka, Nemecka, Talianska, Holandska, Rakúska a Islandu, všetky subjekty, ktoré sa zúčastnili písomnej časti konania a tiež dánska vláda.

V — Posúdenie

- b) pretože je v rozpore s článkom 15 Chicagského dohovoru samostatne alebo v spojení s článkom 3 ods. 4 a článkom 15 ods. 3 dohody „Otvorené nebo“;

- c) pretože je v rozpore s článkom 24 Chicagského dohovoru samostatne alebo v spojení s článkom 11 ods. 2 písm. c) dohody „Otvorené nebo“?

41. Žalobcovia v konaní vo veci samej a združenia, ktoré ich podporujú, zastávajú názor, že začlenenie medzinárodnej leteckej dopravy do systému obchodovania s emisiami EÚ je nezlučiteľné s niekoľkými zásadami medzinárodného obyčajového práva a s rôznymi medzinárodnými dohodami. Smernica 2008/101, ktorá systém obchodovania s emisiami EÚ rozšírila o leteckú dopravu, je preto podľa nich neplatná.

39. Písomnej časti konania pred Súdny dvorom sa zúčastnili: žalobcovia v konaní vo veci samej, vedľajší účastníci konania vystupujúci na podporu obidvoch účastníkov konania vo veci samej, vlády Belgicka, Nemecka, Španielska, Francúzska, Talianska,

42. Žalobcovia a vedľajší účastníci, ktorí ich v konaní podporujú, v podstate napádajú smernicu 2008/101 z troch dôvodov: po prvé tvrdia, že Európska únia prekračuje svoje právomoci podľa medzinárodného práva tým, že neobmedzuje svoj systém obchodovania s emisiami iba na lety v rámci Európy, ale aj

na tie časti medzinárodných letov, ktoré sa konajú nad šírým morom alebo nad územím tretích krajín.²⁶ Po druhé tvrdia, že systém obchodovania s emisiami pre medzinárodné letecké činnosti by mal byť prerokovaný a prijatý pod záštitou ICAO; nemal by byť zavedený jednostranne.²⁷ Po tretie zastávajú názor, že systém obchodovania s emisiami sa rovná zavedeniu dane alebo poplatku zakázaného medzinárodnými dohodami.²⁸

právo pri výkone svojich právomocí.²⁹ V rámci svojej právomoci v prejudiciálnom konaní [článok 19 ods. 3 písm. b) ZEÚ a článok 267 ZFEÚ prvý odsek písm. b)] Súdny dvor musí skúmať, či platnosť aktov prijatých inštitúciami EÚ môže byť ovplyvnená skutočnosťou, že sú v rozpore s pravidlami medzinárodného práva.³⁰

43. Je nesporné, že Európska únia je viazaná medzinárodným právom. Európska únia má právnu subjektivitu (článok 47 ZEÚ) a preto môže byť nositeľom práv a povinností podľa medzinárodného práva. Navyše sama sebe stanovuje cieľ prispievať k prísne- mu dodržiavaniu a rozvoju medzinárodného práva (článok 3 ods. 5 druhá veta ZEÚ) a usilovať sa o dodržiavanie zásad medzinárodného práva vo svete (článok 21 ods. 1 prvý pododsek ZEÚ).

45. To však neznamená, že sa jednotlivci (teda fyzické alebo právnické osoby) môžu v súdnych konaniach ľubovoľne odvolávať na predpisy alebo zásady medzinárodného práva s cieľom zrušiť akty inštitúcií EÚ. Vždy je nutné overiť, s ohľadom na každé konkrétne dotknuté ustanovenie a každú konkrétne dotknutú zásadu medzinárodného práva, či a v akom rozsahu je možné dovolávať sa ich v konaní začatom fyzickou alebo právnickou osobou ako kritéria pri preskúmaní platnosti aktov EÚ.³¹ Tento problém, ktorý je uvedený v prvej prejudiciálnej otázke, logicky predchádza preskúmaniu platnosti smernice 2008/101 (alebo preskúmaniu platnosti smernice 2003/87, ktorá bola zmenená

44. Ako vyplýva z ustálenej judikatúry, Európska únia musí rešpektovať medzinárodné

26 — Tento problém je nastolený v otázkach č. 2 a 3 položených Súdnemu dvoru.

27 — Tento problém je nastolený v otázke č. 4 písm. a) položenej Súdnemu dvoru.

28 — Tento problém je nastolený v otázke č. 4 písm. b) a c) položenej Súdnemu dvoru.

29 — Rozsudky z 24. novembra 1992, Poulsen a Diva Navigation, C-286/90, Zb. s. I-6019, bod 9; zo 16. júna 1998, Racke, C-162/96, Zb. s. I-3655, bod 45; z 3. júna 2008, Intertanko a i., (ďalej len „Intertanko“), C-308/06, Zb. s. I-4057, bod 51; a z 3. septembra 2008, Kadi a Al Barakaat International Foundation/Rada a Komisia (ďalej len „Kadi“), C-402/05 P a C-415/05 P, Zb. s. I-6351, bod 291.

30 — Rozsudky z 12. decembra 1972, International Fruit Company a i., (ďalej len „International Fruit Company“), 21/72 až 24/72, Zb. s. I-1219, bod 6, a Racke (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, bod 27).

31 — Rozsudok International Fruit Company (už citovaný v poznámke pod čiarou 30, bod 8); pozri v tomto zmysle tiež rozsudok Intertanko (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, najmä body 43 a 45).

a doplnená smernicou 2008/101); musí byť preto preskúmaný ako prvý.

krát odkazuje na iné medzinárodné dohody spomenuté vedľajšími účastníkmi, výslovne ich neuvádza v otázkach týkajúcich sa platnosti položených Súdnemu dvoru.

46. Pri posúdení právnych otázok sa navyše obmedzím na zásady a ustanovenia medzinárodného práva, ktoré vnútroštátny súd konkrétne uviedol vo svojich otázkach. Nezdá sa mi vhodné posudzovať iné medzinárodné dohody, najmä tie, na ktoré odkazovali vedľajší účastníci na strane žalobcov v konaní vo veci samej.³² Teoreticky je síce možné, že Súdny dvor sa v prejudiciálnom konaní z vlastnej iniciatívy vyjadrí k možným dôvodom neplatnosti, ktorými sa vnútroštátny súd nezaoberal.³³ Túto možnosť však treba využívať obozretné, pokiaľ ide o návrhy na začatie prejudiciálneho konania týkajúce sa platnosti právneho aktu EÚ. Ak zo spisu predloženému Súdnemu dvoru zjavne vyplýva, že vnútroštátny súd sa nepriamo odmietol obrátiť naňho s otázkou týkajúcou sa určitého ustanovenia, Súdny dvor by sa ňou zaoberať nemal.³⁴ O takýto prípad ide v prejednávanej veci: hoci High Court v rozhodnutí o návrhu niekoľko

A — Použitie medzinárodných dohôd a zásad medzinárodného obyčajového práva ako kritéria preskúmania platnosti smernice 2008/101 (otázka č. 1)

47. Základný problém, ktorý sa má prediskutovať v súvislosti s prvou otázkou je, či a do akej miery možno medzinárodné dohody a zásady medzinárodného obyčajového práva uvedené vnútroštátnym súdom vôbec považovať za kritérium, na základe ktorého je možné preskúmať platnosť smernice 2008/101 v rámci žalôb pred vnútroštátnymi súdmi podanými fyzickými alebo právnickými osobami – v tomto prípade podnikmi a združeniami podnikov.

32 — Ide najmä o Euro-stredomorskú leteckú dohodu medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Marockým kráľovstvom na strane druhej (podpísanú v Bruseli 12. decembra 2006, Ú. v. EÚ L 386, s. 57) a Dohodu o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Kanadou na strane druhej (podpísanú v Bruseli 17. decembra 2009, Ú. v. EÚ L 207, s. 32). Vedľajší účastníci konania tiež odkazujú na určité bilaterálne dohody o leteckej doprave uzatvorené členskými štátmi.

33 — Rozsudok zo 7. septembra 1999, De Haan, C-61/98, Zb. s. I-5003, bod 47.

34 — Pozri v tomto zmysle rozsudky z 5. októbra 1988, Alsattel, 247/86, Zb. s. 5987, body 7 a 8, a z 11. novembra 1997, Eurotunnel a i., C-408/95, Zb. s. I-6315, bod 34 v spojení s bodom 33.

48. Tento problém budem rozoberať po prvé vo svetle troch predmetných medzinárodných dohôd: Chicagského dohovoru, Kjótskeho protokolu a dohody „Otvorené alebo“ (pozri nižšie časť 1) a následne s ohľadom na rôzne zásady medzinárodného obyčajového práva uvedené vnútroštátnym súdom (pozri nižšie časť 2).

1. Medzinárodné dohody [otázka č. 1 písm. e) až g)] a) Chicagský dohovor [otázka č. 1 písm. e)]

49. Podľa ustálenej judikatúry možno na medzinárodné dohody odkazovať ako na kritérium, na základe ktorého je možné preskúmať platnosť aktov inštitúcií EÚ po splnení týchto dvoch podmienok:³⁵

— po prvé Európska únia musí byť viazaná príslušnou dohodou,

— po druhé povaha a štruktúra predmetnej dohody nesmie brániť takémuto preskúmaniu platnosti a okrem toho jej ustanovenia musia byť, pokiaľ ide o ich obsah, bezpodmienečné a dostatočne presné.

50. Pokiaľ ide o druhé kritérium, je potrebné poznamenať, že v prejednávanej veci je otázka platnosti smernice 2008/101 položená v rámci súdneho konania začatého jednotlivcami: viacerými leteckými spoločnosťami a združeniami leteckých spoločností.³⁶

35 — Rozsudok Intertanko (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, body 43 až 45); pozri tiež rozsudok International Fruit Company (už citovaný v poznámke pod čiarou 30, body 7 a 8); rozsudok z 9. októbra 2001, Holandsko/Parlament a Rada, C-377/98, Zb. s. I-7079, bod 52; a – osobitne so zreteľom na druhé kritérium – rozsudky z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Zb. s. I-403, bod 39; a z 9. septembra 2008, FIAMM a i./Rada a Komisia, C-120/06 P C-121/06 P, Zb. s. I-6513, bod 110.

36 — Pozri v tomto zmysle tiež rozsudok International Fruit Company (už citovaný v poznámke pod čiarou 30, bod 8).

51. Prvé z kritérií uvedených vyššie v bode 49 nie je vzhľadom na Chicagský dohovor splnené.

52. Európska únia nie je zmluvnou stranou Chicagského dohovoru. Z toho dôvodu tento dohovor formálne nestanovuje práva a povinnosti pre Európsku úniu.

53. Žalobcovia v konaní vo veci samej a združenia, ktoré ich podporujú, napriek tomu zastávajú názor, že Európska únia je vecne viazaná Chicagským dohovorom. Toto tvrdenie zakladajú po prvé na článku 351 ZFEÚ a po druhé na teórii funkčnej kontinuity.

54. Obidve tieto tvrdenia však treba odmietnuť.

i) Chicagský dohovor nie je záväzný podľa článku 351 ZFEÚ

55. Z článku 351 prvého odseku ZFEÚ (predtým článok 307 ES a článok 234 Zmluvy EHS) vyplýva, že práva a povinnosti členských štátov voči tretím krajinám nie sú zmluvami

(teda ZEÚ a ZFEÚ³⁷) ovplyvnené, pokiaľ ide o práva a povinnosti, ktoré vyplývajú z medzinárodných dohôd uzatvorených pred vstupom dotknutého členského štátu do Európskej únie.

existujúcich zmlúv uzatvorených členskými štátmi.⁴⁰ Uplatňuje sa všeobecná zásada – tiež uznaná medzinárodným právom – relatívneho účinku zmlúv, podľa ktorej zo zmluvy nevznikajú práva ani záväzky tretím štátom („*pacta tertiis nec nocent nec prosunt*“).⁴¹

56. Tým, že právo EÚ podľa článku 351 prvého odseku ZFEÚ uznáva takéto existujúce zmluvy medzi členskými štátmi a tretími krajinami, berie do úvahy zásadu medzinárodného práva *pacta sunt servanda*.³⁸ Inými slovami, členstvo v Európskej únii neukladá členským štátom povinnosť konať vo vzťahu k tretím krajinám v rozpore so skôr uzatvorenými medzinárodnými dohodami.³⁹

57. Inštitúcie EÚ majú zasa iba povinnosť nebrániť plneniu záväzkov členských štátov, ktoré vyplývajú z takýchto existujúcich zmlúv; samotná Európska únia nie je viazaná žiadnym záväzkom medzinárodného práva vo vzťahu k tretím krajinám v dôsledku

58. Neexistencia akéhokoľvek záväzku Európskej únie z existujúcich zmlúv uzavretých členskými štátmi je tiež zrejmá, keď sa pravidlá v článku 351 ZFEÚ uplatniteľné na existujúce zmluvy porovnávajú s pravidlami, ktoré sa uplatňujú podľa článku 216 ZFEÚ na zmluvy uzavreté samotnou Európskou úniou. Zatiaľ čo článok 216 ods. 2 ZFEÚ stanovuje, že dohody uzatvorené Európskou úniou sú záväzné pre orgány Európskej únie a jej členské štáty, článok 351 ZFEÚ neobsahuje rovnocenné ustanovenie týkajúce sa existujúcich zmlúv uzatvorených členskými štátmi. Z článku 351 ZFEÚ nie je možné odvodiť žiadny záväzok orgánov EÚ upraviť právne predpisy EÚ v súlade s existujúcimi zmluvami uzavretými členskými štátmi. Naopak členské štáty sú podľa článku 351 druhého odseku ZFEÚ povinné prijať všetky vhodné opatrenia na odstránenie nezlučiteľností medzi svojimi existujúcimi zmluvami a zmluvami zakladajúcimi Európsku úniu (ZEÚ a ZFEÚ). Členské štáty musia v prípade potreby upraviť

37 — Článok 1 tretí odsek prvá veta Zmluvy EÚ a článok 1 ods. 2 druhá veta ZFEÚ.

38 — Pokiaľ ide o zásadu *pacta sunt servanda*, pozri článok 26 a tiež článok 30 ods. 4 písm. b) Viedenského dohovoru o zmluvnom práve z 23. mája 1969 (UNTS, zväzok 1155, s. 331).

39 — Pozri v tomto zmysle rozsudky zo 14. októbra 1980, Burgoa, 812/79, Zb. s. 2787, bod 8; zo 14. januára 1997, Centro-Com, C-124/95, Zb. s. I-81, bod 56; zo 4. júla 2000, Komisia/Portugalsko, C-62/98, Zb. s. I-5171, bod 44; z 18. novembra 2003, Budějovický Budvar, C-216/01, Zb. s. I-13617, body 144 a 145; a z 19. novembra 2009, Komisia/Fínsko, C-118/07, Zb. s. I-10889, bod 27.

40 — Rozsudok Burgoa (už citovaný v poznámke pod čiarou 39, bod 9).

41 — Rozsudok z 25. februára 2010, Brita, C-386/08, Zb. s. I-1289, bod 44.

alebo vypovedať existujúce zmluvy s tretími krajinami.⁴²

59. Z článku 351 ZFEÚ preto nevyplýva, že Európska únia je viazaná Chicagským dohovorom.

ii) Chicagský dohovor nie je záväzný na základe funkčnej kontinuity

60. Chicagský dohovor nemožno považovať za záväzný pre Európsku úniu ani na základe teórie funkčnej kontinuity.

61. Teória funkčnej kontinuity vychádza z rozsudku Súdneho dvora vo veci International Fruit Company, v ktorej Súdny dvor rozhodol, že keďže vtedajšie Európske hospodárske spoločenstvo v rámci Zmluvy EHS prevzalo právomoci predtým vykonávané členskými štátmi v oblasti upravenej Všeobecnou dohodou o clách a obchode z roku 1947 (GATT 1947), ustanovenia tejto dohody mali záväzné účinky pre Spoločenstvo aj bez toho, aby sa formálne stalo zmluvnou stranou tejto dohody.⁴³

62. Túto judikatúru týkajúcu sa GATT však nie je možné automaticky uplatniť aj na iné medzinárodné dohody.⁴⁴ Predovšetkým nie je vhodná pre odvetvie leteckej dopravy, ktorého sa týka prejednávana vec.

63. Po prvé – v rozpore s názorom žalobcov v konaní vo veci samej, ako aj združení, ktoré ich v konaní podporujú – hoci mnohé právomoci členských štátov v odvetví leteckej dopravy prešli na Európsku úniu, nejde o úplný prechod právomocí.⁴⁵ Dohody o leteckej doprave tak boli až donedávna uzatvárané ako „zmiešané dohody“, ktorých zmluvnými stranami boli Európska únia aj jej členské štáty.⁴⁶

64. Po druhé nič nenasvedčuje tomu, že by Európska únia alebo predtým Európske spoločenstvo konalo ako nástupca členských štátov v rámci ICAO a že by s takýmto konaním súhlasili ostatné strany Chicagského

42 — Rozsudky Komisia/Portugalsko (už citovaný v poznámke pod čiarou 39, body 49 a 52), a Budejovický Budvar (už citovaný v poznámke pod čiarou 39, bod 170).

43 — Rozsudok International Fruit Company (už citovaný v poznámke pod čiarou 30, najmä bod 18); pozri tiež v zmysle teórie funkčnej kontinuity, rozsudky z 22. októbra 2009, Bogiatzi, C-301/08, Zb. s. I-10185, bod 25, a zo 4. mája 2010, TNT Express Nederland, C-533/08, Zb. s. I-4107, bod 62.

44 — Rozsudky zo 14. júla 1994, Peralta, C-379/92, Zb. s. I-3453, bod 16; z 24. júna 2008, Commune de Mesquer, C-188/07, Zb. s. I-4501, bod 85; a Intertanko (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, bod 48).

45 — Pozri v tomto zmysle – vo vzťahu k Varšavskému dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej doprave z 12. októbra 1929 – rozsudok Bogiatzi (už citovaný v poznámke pod čiarou 43, body 32 a 33).

46 — Pozri napríklad dohody o leteckej doprave s Marokom a Kanadou, už citované v poznámke pod čiarou 32.

dohovoru, ako to bolo v prípade GATT 1947.⁴⁷ Zo spisu vyplýva, že Európska únia má v ICAO len štatút pozorovateľa a koordinuje názory svojich členských štátov ešte pred rokováním orgánov ICAO; v súčasnej dobe však nevystupuje namiesto svojich členských štátov v rámci týchto orgánov.⁴⁸ Žalobcovia v konaní vo veci samej a združenia, ktoré ich v konaní podporujú, to na pojednávaní pred Súdny dvorom pripustili.

dohovor použiť ako kritérium, na základe ktorého je možné preskúmať platnosť smernice 2008/101. Skutočnosť, že všetky členské štáty Európskej únie sú zmluvnými stranami Chicagského dohovoru, však môže mať vplyv na výklad ustanovení práva EÚ⁵⁰; vyplýva to zo všeobecnej zásady dobrej viery, ktorá platí aj v medzinárodnom práve, a v práve EÚ našla osobitné vyjadrenie v článku 4 ods. 3 ZEÚ.⁵¹

65. Za týchto okolností nie je možné vychádzať z funkčnej kontinuity, na základe ktorej by Európska únia prevzala úlohu svojich členských štátov v rámci ICAO a tým by bola sama – vecne – viazaná Chicagským dohovorom. Skutočnosť, že všetky členské štáty Európskej únie sú zmluvnými stranami Chicagského dohovoru, sama o sebe nestačí na to, aby bola táto dohoda záväzná pre Európsku úniu.⁴⁹

b) Kjótsky protokol a dohoda „Otvorené alebo“ [otázka č. 1 písm. f) a g)]

iii) Predbežný záver

66. Keďže teda Európska únia nie je viazaná Chicagským dohovorom, nemožno tento

67. Európska únia – predtým Európske spoločenstvo – je nepochybne viazaná Kjótskym protokolom a dohodou „Otvorené alebo“ ako zmluvná strana obidvoch týchto zmlúv (pozri tiež článok 216 ods. 2 ZFEÚ v spojení s článkom 1 tretím odsekom treťou vetou ZEÚ). Prvé kritérium uvedené vyššie v bode 49 je teda splnené. Je však ešte potrebné posúdiť, či je splnené aj druhé kritérium, teda či Kjótsky protokol a dohoda „Otvorené alebo“ môžu svojou povahou a štruktúrou slúžiť ako kritérium pre preskúmanie platnosti aktu EÚ

47 — Pozri v tomto zmysle moje návrhy z 20. novembra 2007 vo veci Intertanko (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, bod 44).

48 — Pozri tiež vysvetlenie Komisie na jej internetovej stránke, ktoré je možné stiahnuť v angličtine: http://ec.europa.eu/transport/air/international_aviation/european_community_icao/european_community_icao_en.htm (naposledy navštívená 30. júna 2011).

49 — V tomto zmysle pozri rozsudky Intertanko (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, bod 49) a Bogiatzi (už citovaný v poznámke pod čiarou 43, bod 33).

50 — Pozri nižšie moje komentáre k tretej a štvrtej prejudiciálnej otázke (body 161 až 236 týchto návrhov).

51 — Rozsudok Intertanko (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, koniec bodu 52).

a či konkrétne ustanovenia týchto dohôd sú, pokiaľ ide o ich obsah, bezpodmienečné a dostatočne presné.

v rámci súdneho preskúmania platnosti aktov inštitúcií EÚ.

i) Úvodné poznámky

68. Každá medzinárodná dohoda uzatvorená Európskou úniou je pre ňu v zmysle medzinárodného práva záväzná vo vzťahu k ostatným zmluvným stranám. Uplatňovanie takých dohôd v rámci Európskej únie však nie je otázkou medzinárodného práva, ale práva EÚ. Súdny dvor vo svojej judikatúre odpovedal vždy v tom zmysle, že od okamihu, kedy vstúpia do platnosti, ustanovenia medzinárodných dohôd uzatvorených Európskou úniou predstavujú základnú („integrálnu“) súčasť právneho poriadku Európskej únie.⁵² Z článku 216 ods. 2 ZFEÚ navyše vyplýva, že také dohody sú záväzné pre inštitúcie EÚ a členské štáty. Otázka účinkov ustanovení medzinárodnej dohody v konkrétnom prípade však musí byť odlíšená od samotnej existencie dohody ako súčasti právneho poriadku, pretože z povahy a štruktúry konkrétnej dohody môže vyplývať, že jej ustanovenia nemožno (alebo možno len v obmedzenej miere) uplatniť

69. Pri rozhodovaní o tom, aké účinky majú v Únii ustanovenia dohody uzatvorenej medzi Európskou úniou a tretími krajinami, nemožno nevziať do úvahy medzinárodný pôvod dotknutých ustanovení. Ak dohoda neobsahuje – ako to často býva – výslovné pravidlo týkajúce sa účinkov ustanovení tejto dohody vo vnútroštátnych právnych poriadkoch zmluvných strán, je v právomoci súdov, aby ich prostredníctvom výkladu určili,⁵³ pričom musia prihliadnuť najmä na účel, štruktúru alebo znenie tejto dohody.⁵⁴ V každom prípade prináleží Súdnemu dvoru na základe vyššie uvedených kritérií určiť, či ustanovenia medzinárodnej dohody priznávajú osobám podliehajúcim právnej úprave EÚ právo odvolávať sa na dohodu pred súdom s cieľom spochybniť platnosť právneho aktu EÚ.⁵⁵

70. V súvislosti s pravidlami Svetovej obchodnej organizácie (WTO) a rozhodnutiami

52 — Rozsudky z 30. apríla 1974, Haegeman, 181/73, Zb. s. 449, bod 5; IATA a ELFAA (už citovaný v poznámke pod čiarou 35, bod 36); Brita (už citovaný v poznámke pod čiarou 41, bod 39); a z 8. marca 2011, Lesoochrannárske zoskupenie, C-240/09, Zb. s. I-1255, bod 30.

53 — Rozsudky z 26. októbra 1982, Kupferberg, 104/81, Zb. s. 3641, bod 17; z 23. novembra 1999, Portugalsko/Rada, C-149/96, Zb. s. I-8395, bod 34; a FIAMM (už citovaný v poznámke pod čiarou 35, bod 108).

54 — Rozsudky International Fruit Company (už citovaný v poznámke pod čiarou 30, bod 20); z 5. októbra 1994, Nemecko/Rada, C-280/93, Zb. s. I-4973, bod 110; a FIAMM (už citovaný v poznámke pod čiarou 35, koniec bodu 108); podobne rozsudok Kupferberg (už citovaný v poznámke pod čiarou 52, bod 18).

55 — Rozsudok FIAMM (už citovaný v poznámke pod čiarou 35, bod 109).

orgánov WTO napríklad Súdny dvor opakovane rozhodol, že ich nemožno v nijakom prípade použiť ako kritérium, na základe ktorého sa preskúma platnosť aktov práva EÚ, vzhľadom na povahu a štruktúru takých pravidiel a rozhodnutí. Odôvodnenie Súdneho dvora je v podstate založené na veľkej „pružnosti“ (alebo „flexibilita“, vo francúzštine: „souplesse“) právnej úpravy GATT (a teraz WTO), ktorá je určená na prerokovanie riešení a je založená na zásade reciprocity.⁵⁶

medzinárodná dohoda musí dotýkať právneho postavenia jednotlivca.⁵⁸

71. Vo všeobecnosti ďalej platí, že medzinárodná zmluva môže za normálnych okolností slúžiť ako kritérium na preskúmanie platnosti aktov inštitúcií EÚ v rámci konaní o žalobách podaných jednotlivcami (fyzickou alebo právnickou osobou), iba ak je spôsobilá na základe svojej povahy a štruktúry priznávať jednotlivcom práva, ktorých sa môžu dovolávať pred súdmi.⁵⁷ Inými slovami sa teda predmetná

72. Právne postavenie jednotlivcov je dotknuté najmä vtedy, ak sú im na základe medzinárodnej dohody poskytnuté autonómne práva a slobody,⁵⁹ ako je to napríklad v mnohých dohodách o pridružení, spolupráci alebo partnerstve uzatvorených Európskou úniou.⁶⁰ Dohody v oblasti ochrany životného prostredia môžu tiež obsahovať ustanovenia, ktorých sa môže pred súdmi dovolávať každá dotknutá osoba.⁶¹

73. Iba obmedzenú možnosť jednotlivcov dovolávať sa pred súdmi medzinárodných

56 — Pozri okrem iného rozsudky *International Fruit Company* (už citovaný v poznámke pod čiarou 30, body 19 až 27, najmä bod 21), *Nemecko/Rada* (už citovaný v poznámke pod čiarou 54, body 106 až 109), z 12. decembra 1995, *Chiquita Italia*, C-469/93, Zb. s. I-4533, body 26 až 29; *Portugalsko/Rada* (už citovaný v poznámke pod čiarou 53, najmä bod 47), z 30. septembra 2003, *Biret International/Rada*, C-93/02 P, Zb. s. I-10497, najmä bod 55; z 1. marca 2005, *Van Parys*, C-377/02, Zb. s. I-1465, najmä bod 39; a *FIAMM* (už citovaný v poznámke pod čiarou 35, najmä bod 111).

57 — Rozsudok *International Fruit Company* (už citovaný v poznámke pod čiarou 30, body 8 a 19). Súdny dvor tiež rozhodol podobným spôsobom pri posudzovaní otázky, či sa jednotlivci môžu odvolávať vo vzťahu k vnútroštátnym orgánom a vnútroštátnym opatreniam na ustanovenia medzinárodných dohôd uzatvorených Európskou úniou: pozri nedávno rozsudok z 20. mája 2010, *Ioannis Katsivaridas* – *Nikolaos Tsitsikas*, C-160/09, Zb. s. I-4591, bod 45.

58 — Tento aspekt vyžaduje podľa okolností viac alebo menej intenzívne objasnenie. V rozsudku *IATA a ELFAA* (už citovaný v poznámke pod čiarou 35, bod 39), bolo možné považovať za samozrejmé, že *Montrealský dohovor* z 28. mája 1999 (*Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu*, Ú. v. L 194, s. 39, Mim. vyd. 07/05, s. 492; UNTS, zväzok 2242, s. 369) sa mohol dotýkať právneho postavenia jednotlivcov, keďže príslušné ustanovenia tohto dohovoru sa týkali občianskoprávných nárokov na náhradu škody zo strany jednotlivcov voči leteckým dopravcom a obmedzení občianskoprávnej zodpovednosti týchto dopravcov.

59 — Pozri rozsudok *Intertanko* (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, bod 59).

60 — Pozri okrem iného rozsudky z 31. januára 1991, *Kziber*, C-18/90, Zb. s. I-199, body 15 až 23; z 29. januára 2002, *Pokrzepowicz-Meyer*, C-162/00, Zb. s. I-1049, body 19 až 30; z 12. apríla 2005, *Simutenkov*, C-265/03, Zb. s. I-2579, body 22 až 29; a v tom istom zmysle rozsudok z 9. decembra 2010, *Toprak*, C-300/09 and C-301/09, Zb. s. I-12845; ako už Súdny dvor rozhodol v rozsudku z 30. septembra 1987, *Demirel*, 12/86, Zb. s. 3719, bod 14, takéto dohody sú v zásade priamo uplatniteľné.

61 — Rozsudok z 15. júla 2004, *Pêcheurs de l'étang de Berre*, C-213/03, Zb. s. I-7357, najmä bod 47.

dohôd ako kritéria platnosti možno vysvetliť účelom individuálnej právnej ochrany: v práve EÚ – ako aj vo väčšine vnútroštátnych právnych systémov – jednotlivci požívajú právnu ochranu spravidla v rozsahu, v akom je to potrebné na ochranu im zaručených práv a slobôd (pozri aj článok 47 prvý odsek Charty základných práv Európskej únie).

medzinárodného práva.⁶² V prospech uvedeného by hovorilo, že medzinárodné právo je neoddeliteľnou súčasťou právneho poriadku Európskej únie a privilegovaní žalobcovia v rámci systému základných zmlúv Európskej únie smú nielen uplatňovať svoje práva, ale vo verejnom záujme prispievajú k preskúmaniu zákonnosti konania inštitúcií EÚ. Podľa článku 3 ods. 5 druhej vety ZEÚ k tomu patrí aj zabezpečenie prísneho dodržiavania medzinárodného práva.

74. S ohľadom na vyššie uvedené treba aj v prejednávanej veci preskúmať dohodu „Otvorené nebo“ a Kjótsky protokol v dvoch štádiách: po prvé overiť, či sú na základe svojej povahy a štruktúry spôsobilé priznávať práva, ktorých sa jednotlivec môže dovolávať pred súdmi, a po druhé posúdiť, či sú príslušné ustanovenia týchto dohôd obsahovo bezpodmienečné a dostatočne presné na to, aby sa ich jednotlivec mohol pred súdmi dovolávať.

ii) Kjótsky protokol [otázka č. 1 písm. g)]

76. Po prvé, pokiaľ ide o Kjótsky protokol, len žalobcovia v konaní vo veci samej a združenia, ktoré ich v konaní podporujú, zastávajú názor, že by sa mohol priamo uplatniť. Inštitúcie a vlády zúčastnené na prejudiciálnom konaní a organizácie životného prostredia zaujali diametrálne odlišné stanovisko a zastávajú názor, že Kjótsky protokol nemôže slúžiť

75. V prejednávanej veci nie je potrebné zisťovať, či by sa mali uplatniť iné, priaznivejšie podmienky, keď privilegovaní žalobcovia v zmysle článku 263 druhého odseku ZFEÚ v žalobe o neplatnosť tvrdia, že akt Európskej únie je v rozpore s jej povinnosťami podľa

62 — V rozsudku Holandsko/Parlament a Rada (už citovaný v poznámke pod čiarou 35, najmä body 53 a 54) Súdny dvor rozhodol, že je prípustné, aby členský štát podal žalobu proti smernici prijatej Európskym parlamentom a Radou tvrdiac, že táto smernica porušuje medzinárodné záväzky Európskeho spoločenstva (teraz Európska únia) v rámci Dohovoru o biologickej diverzite podpísaného v Rio de Janeiro 5. júna 1992 (Ú. v. ES L 309, s. 3, Mim. vyd. 11/19, s. 128; UNTS, zväzok 1760, s. 79). Súdny dvor výslovne považoval takéto preskúmanie za možné aj v prípade, ak ustanovenia takého dohovoru nemajú priamy účinok v tom zmysle, že nevytvárajú práva, ktorých sa jednotlivci môžu dovolávať priamo pred súdmi (bod 54 uvedeného rozsudku).

ako kritérium, na základe ktorého je možné preskúmať platnosť smernice 2008/101.

Rámcového dohovoru okrem iného uvádzajú, že nepriaznivé účinky zmeny klímy na Zemi sa dotýkajú celého ľudstva,⁶⁵ vyzývajú na čo najširšiu spoluprácu všetkých krajín⁶⁶ a potvrdzujú zásadu zvrchovanosti štátov pri medzinárodnej spolupráci týkajúcej sa zmeny klímy.⁶⁷

77. Posledný argument je presvedčivý. Z povahy a štruktúry Kjótskeho protokolu všeobecne, a ani z konkrétneho sporného ustanovenia (článok 2 ods. 2 tohto protokolu) nevyplýva, že je priamo uplatniteľný.

80. Samotný tento cieľ a celkový kontext Kjótskeho protokolu naznačujú, že ide o právny nástroj upravujúci len vzťahy medzi štátmi⁶⁸ a ich záväzky v rámci celosvetového úsilia v boji proti zmene klímy.

— Povaha a štruktúra Kjótskeho protokolu

78. Kjótsky protokol je dohodou o životnom prostredí a zmene klímy. Ide o dodatkový protokol k Rámcovému dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy.⁶³

81. Tento dojem je posilnený pri preskúmaní najdôležitejších ustanovení samotného Kjótskeho protokolu: obsahuje nevyčerpávajúci zoznam politík a opatrení na podporu trvalo udržateľného rozvoja, ktoré musia uviesť zmluvné strany (predovšetkým rozvinuté krajiny) prijať na účely splnenia svojich záväzkov na obmedzenie a zníženie emisií skleníkových plynov.⁶⁹

79. Konečným cieľom Rámcového dohovoru a všetkých s ním súvisiacich právnych nástrojov je dosiahnuť stabilizáciu koncentrácií skleníkových plynov v atmosfére na úrovni, ktorá by zabránila nebezpečnému narušeniu klimatického systému.⁶⁴ Odôvodnenia

63 — Prvé odôvodnenie Rámcového dohovoru.

66 — Šieste odôvodnenie Rámcového dohovoru.

67 — Deviate odôvodnenie Rámcového dohovoru.

68 — Okrem štátov môžu byť zmluvnými stranami Kjótskeho protokolu regionálne hospodárske integračné organizácie. To platí najmä pre Európsku úniu (predtým Európske spoločenstvo).

69 — Článok 2 ods. 1 a 3 Kjótskeho protokolu v spojení s jeho článkom 3.

63 — Pozri názov Kjótskeho protokolu a jeho prvé odôvodnenie.

64 — Pozri článok 2 Rámcového dohovoru, na ktorý odkazujú odôvodnenia Kjótskeho protokolu.

82. Určite je možné vychádzať z toho, že opatrenia týkajúce sa zmeny klímy, ktoré prijali zmluvné strany v rámci Kjótskeho protokolu, budú mať v strednodobom a dlhodobom horizonte účinky v prospech jednotlivcov, pretože slúžia na ochranu životného prostredia. Je tiež pravdepodobné, že niektoré z prijatých opatrení budú pre jednotlivcov nevýhodné. Takéto účinky sú však len nepriame. Rámcový dohovor ani Kjótsky protokol neobsahujú konkrétne ustanovenia, ktoré by sa mohli priamo dotknúť právneho postavenia jednotlivca. Tieto právne nástroje obsahujú len niekoľko všeobecných odkazov na „ľudstvo“ a „ľudí“.⁷⁰

83. To všetko hovorí proti predpokladu, že jednotlivci sa môžu pred súdmi odvolávať na Kjótsky protokol, najmä ak pochádzajú zo štátov, ktoré tento protokol neratifikovali.⁷¹

84. Hoci záväzky obmedziť a znížiť emisie skleníkových plynov dohodnuté v rámci Kjótskeho protokolu sú vyčíslené, poskytujú zmluvným stranám široký priestor voľnú úvahu, pokiaľ ide o konkrétne politiky a opatrenia, ktoré sa majú prijať v súlade

s ich vnútroštátnymi podmienkami.⁷² Všetky záväzky vyplývajúce z Kjótskeho protokolu vyžadujú prebratie do vnútroštátneho práva a navyše nie sú dostatočne presné na to, aby mohli mať priamo priaznivý alebo nepriaznivý účinok na jednotlivca.⁷³

— Článok 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu

85. Článok 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu konkrétne uvedený v konaní pred vnútroštátnym súdom jednoznačne zapadá do vyššie uvedeného všeobecného scenára. Zmluvné strany sa v ňom dohodli (v rozsahu relevantnom pre tento prípad), že budú v rámci ICAO pokračovať vo svojom úsilí obmedziť alebo znížiť emisie určitých skleníkových plynov z leteckej dopravy.

86. Predmetné ustanovenie sa tak obmedzuje na stanovenie určitých právnych vzťahov

70 — Pozri napríklad prvé, druhé a siedme odôvodnenie Rámcového dohovoru.

71 — Žalobcovia v konaní vo veci samej majú svoje sídlo v USA, v krajine, ktorá neratifikovala Kjótsky protokol.

72 — Pozri najmä znenie článku 2 ods. 1 písm. a) Kjótskeho protokolu, podľa ktorého každá zmluvná strana uvedená v prílohe I bude: „zavádzať a/alebo ďalej rozpracovávať stratégie a opatrenia v súlade so svojimi národnými podmienkami“.

73 — Pozri v tomto zmysle rozsudky Demirel (už citovaný v poznámke pod čiarou 60, bod 14); Pêcheurs de l'étang de Berre (už citovaný v poznámke pod čiarou 61, bod 39); a Lesoochranárske zoskupenie (už citovaný v poznámke pod čiarou 52, bod 44); v týchto veciach bolo rozhodnuté, že ustanovenie v medzinárodnej zmluve uzatvorenej Európskou úniou s treťou krajinou musí byť považované za priamo uplatniteľné, ak obsahuje jasnú a presnú povinnosť, ktorej výkon alebo účinky si nevyžadujú prijatie ďalších opatrení.

medzi zmluvnými stranami Kjótskeho protokolu. Popisuje organizačný rámec, v ktorom si zmluvné strany želajú spolupracovať pri obmedzení alebo znížení emisií určitých skleníkových plynov z leteckej dopravy. Právne postavenie jednotlivcov však týmto nie je dotknuté. Prístup opísaný v článku 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu – spolupráca zmluvných strán v rámci ICAO – predovšetkým nemá povahu procesnej záruky, ktorá by bola určená alebo čo len spôsobilá na to, aby chránila určité práva alebo záujmy jednotlivcov.

fyzické a právnické osoby sa môžu pred súdmi na dohodu „Otvorené nebo“ odvolávať.⁷⁴

89. Súhlasím s druhým prístupom. Je viac v súlade s povahou a štruktúrou dohody „Otvorené nebo“, ako aj s jednotlivými ustanoveniami tejto dohody.

87. V dôsledku toho sa jednotlivci nemôžu pred súdom odvolávať na článok 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu, takže toto ustanovenie nie je možné v prejednávanej veci použiť ako kritérium, na základe ktorého je možné preskúmať platnosť smernice 2008/101.

— Povaha a štruktúra dohody „Otvorené nebo“

iii) Dohoda „Otvorené nebo“ [otázka č. 1 písm. f)]

90. Niektoré ustanovenia dohody „Otvorené nebo“ by nepochybne bolo možné vykladať v tom zmysle, že táto dohoda o leteckej doprave upravuje vzťahy medzi zmluvnými stranami, teda medzi Európskou úniou – predtým Európskym spoločenstvom – a jej členskými štátmi na jednej strane a USA, na druhej strane.⁷⁵

88. Pokiaľ ide o dohodu „Otvorené nebo“, väčšina inštitúcií a vlád, ktoré sa zúčastnili prejudiciálneho konania, vo všeobecnosti popierajú, že by sa mohla dotknúť právneho postavenia jednotlivcov. Naopak Komisia a francúzska vláda v zásade uznávajú, že

74 — Presnejšie povedané, podľa názoru Komisie možno všetky ustanovenia dohody „Otvorené nebo“, ktoré uviedol vnútroštátny súd, použiť ako kritérium, na základe ktorého je možné preskúmať platnosť smernice č. 2008/101, zatiaľ čo francúzska vláda uznáva ako kritérium pre takúto posúdenie iba článok 7 a článok 11 ods. 2 tejto dohody, ale nie článok 15 ods. 3.

75 — Pozri napríklad článok 3 ods. 1 („Každá strana udelí druhej strane na účely vykonávania medzinárodnej leteckej dopravy leteckými spoločnosťami druhej strany tieto práva:...“), článok 3 ods. 4 („Každá strana umožní každej leteckej spoločnosti určiť frekvenciu a kapacitu medzinárodnej leteckej dopravy, ktorú poskytuje...“) alebo článok 11 ods. 7 dohody „Otvorené nebo“ („Strana môže požiadať o pomoc druhej strany v mene svojej leteckej spoločnosti alebo leteckých spoločností...“).

91. Mnoho ďalších ustanovení dohody „Otvorené nebo“ však výslovne odkazuje na práva a povinnosti jednotlivcov; dohoda je konkrétne priamo adresovaná leteckým spoločnostiam a ďalším poskytovateľom služieb.⁷⁶ Do určitej miery stanovuje tiež práva „každej osoby“.⁷⁷ Takéto znenie jasne naznačuje, že dohoda „Otvorené nebo“ sa dotýka prinajmenšom právneho postavenia jednotlivcov, najmä podnikov.

dotácií.⁸⁰ Cieľom je „otvorený prístup na trhy“⁸¹ a snaha „umožniť leteckým dopravcom ponúkať cestujúcej verejnosti a verejným prepravcom konkurenčné ceny a služby na otvorených trhoch“;⁸² ďalej sa má posilniť prístup leteckých dopravcov k svetovým kapitálovým trhom.⁸³ Podstatou prejednávanej veci je teda realizácia klasických ekonomických slobôd. Stanovenie týchto cieľov je charakteristické pre medzinárodné dohody, ktorých obsah sa neobmedzuje na úpravu vzťahov medzi zmluvnými stranami, ale berie do úvahy aj právne postavenie jednotlivých hospodárskych subjektov. Úloha jednotlivca v dohode „Otvorené nebo“ je navyše zrejmá predovšetkým tam, kde sa spomínajú podniky (leteckej dopravy), cestujúci, cestujúca verejnosť, dopravcovia, spotrebiteľia, zamestnanci a pracovníci.⁸⁴

92. Tento dojem je posilnený, ak vezmeme do úvahy odôvodnenia dohody „Otvorené nebo“. Spomína sa tam „hospodárska súťaž medzi leteckými spoločnosťami na trhu“, ktorá má byť podporovaná „minimálnymi zásahmi štátu a reguláciou“,⁷⁸ „posilnená“⁷⁹ a „chránená“ pred nepriaznivými účinkami štátnych

93. Rozsudok vo veci Intertanko,⁸⁵ na ktorý odkázali niektoré inštitúcie a vlády vo svojich pripomienkach pred Súdnyim dvorom, nehovorí proti predpokladu, že sa dohoda „Otvorené nebo“ dotýka právneho postavenia jednotlivcov.

76 — Pozri napríklad článok 3 ods. 2 („Každá letecká spoločnosť môže pri ktoromkoľvek lete alebo všetkých letoch a podľa vlastného uváženia...“), článok 3 ods. 5 („Každá letecká spoločnosť môže vykonávať medzinárodnú leteckú dopravu bez akéhokoľvek obmedzenia týkajúceho...“), článok 10 ods. 1 („Letecké spoločnosti každej strany majú právo zriadiť kancelárie na území druhej strany na propagáciu a predaj činností leteckej dopravy a súvisiacich činností“), článok 10 ods. 4 druhú vetu („Každá letecká spoločnosť má právo predávať... dopravné služby...“), článok 10 ods. 5 („Každá letecká spoločnosť má právo na požiadanie zmeniť a previesť... na svoje domáce územie... príjmy z miestneho podnikania...“) a článok 17 ods. 1 dohody „Otvorené nebo“ („Predajcovia počítačových rezerváčnych systémov... sú oprávnení...“).

77 — Článok 10 ods. 4 druhá veta dohody „Otvorené nebo“: „... každá osoba si môže...“.

78 — Prvé odôvodnenie dohody „Otvorené nebo“.

79 — Jedenáste odôvodnenie dohody „Otvorené nebo“.

80 — Siedme odôvodnenie dohody „Otvorené nebo“.

81 — Desiate odôvodnenie dohody „Otvorené nebo“.

82 — Tretie odôvodnenie dohody „Otvorené nebo“.

83 — Jedenáste odôvodnenie dohody „Otvorené nebo“.

84 — Pozri v tomto zmysle druhé, tretie, štvrté a desiate odôvodnenie dohody „Otvorené nebo“.

85 — Už citovaný v poznámke pod čiarou 29.

94. Je pravda, že vo veci Intertanko Súdny dvor dospel na základe povahy a štruktúry Dohovoru OSN o morském práve⁸⁶ k záveru, že tento dohovor sa týka len vzťahov medzi zmluvnými stranami a jednotlivcom nepriznáva autonómne práva a slobody, aj keď sa v ňom príležitostne spomínajú lode a ich práva.⁸⁷ V rozsudku Intertanko sa pod právami a povinnosťami tých, ktorí cestujú loďami na morských vodách, rozumie len prejav práv a povinností ich príslušných vlajkových štátov.⁸⁸

95. Skutočnosť, že výkon niektorých práv vyplývajúcich z medzinárodného dohovoru je spojený so štátnou príslušnosťou dotknutej osoby alebo štátnou príslušnosťou lode alebo lietadla, sama osebe nebráni priamej uplatniteľnosti konkrétneho ustanovenia dohovoru.⁸⁹ Ani všeobecne uznávaná zásada, že každý štát stanovuje podmienky na udelenie

svojej štátnej príslušnosti alebo občianstva⁹⁰ automaticky nevylučuje, aby sa ustanovenia v medzinárodných dohovoroch spojené so štátnou príslušnosťou alebo občianstvom dotýkali právneho postavenia jednotlivcov.

96. Väčšina medzinárodných dohovorov stanovuje práva a povinnosti len pre štátnych príslušníkov zmluvných strán. Ak by sa mala vylúčiť priama uplatniteľnosť len na základe tejto väzby na štátnu príslušnosť, jednotlivci by sa mohli len málokedy dovoliť ustanovení medzinárodných dohovorov, ktoré sa ich týkajú.

97. Bez ohľadu na to však riešenie uvedené v rozsudku Intertanko v súvislosti s Dohovorom o morském práve nemôže byť okamžite prijaté vo vzťahu k dohode „Otvorené alebo“, o ktorú ide v prejednávanej veci.

98. Dohovor o morském práve kladie oveľa väčší dôraz na úpravu vzťahov medzi štátmi a priznáva oveľa menší význam právnemu postaveniu jednotlivca, ako je to v prípade dohody „Otvorené alebo“. Hlavným cieľom Dohovoru o morském práve je kodifikovať, upresniť a rozvinúť predpisy medzinárodného práva verejného týkajúce sa mierovej spolupráce medzinárodného spoločenstva pri prieskume, využívaní a používaní morských

86 — Dohovor OSN o morském práve (Ú. v. ES L 179, s. 3, Mím. vyd. 04/03, s. 262; UNTS, zväzok 1833, s. 397) bol podpísaný v Montego Bay 10. decembra 1982 a vstúpil do platnosti 16. novembra 1994. V mene Európskeho spoločenstva bol schválený rozhodnutím Rady 98/392/ES z 23. marca 1998 (Ú. v. ES L 179, s. 1, Mím. vyd. 04/03, s. 260).

87 — Rozsudok Intertanko (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, najmä body 58, 59, 61 a 64).

88 — Rozsudok Intertanko (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, najmä body 60 až 62).

89 — Pozri v tomto zmysle, napríklad rozsudok Medzinárodného súdneho dvora (MSD) z 27. júna 2001, LaGrand (Nemecko/Spojené štáty americké), I. C. J. Reports 2001, s. 466 (koniec bodu 77 v spojení s koncom bodu 76) v ktorom sa uvádza, že článok 36 ods. 1 Viedenského dohovoru o konzulárnych stykoch z 24. apríla 1963 (UNTS, zväzok 596, s. 261) zakladá neodňateľné práva jednotlivca na rozdiel od individuálnych práv odvodených od práv štátov (vo francúzštine: „des droits intransgressibles de l'individu par opposition à des droits individuels dérivés des droits des États“).

90 — Táto zásada je napríklad vyjadrená v článku 19 Chicagského dohovoru a článku 91 ods. 1 Dohovoru o morském práve.

priestorov⁹¹ a vytvoriť „ústavu oceánov“. ⁹² Tento dohovor zamýšľa stanoviť spravodlivú rovnováhu medzi záujmami štátov v ich postavení pobrežných štátov a záujmami štátov v ich postavení štátov vlajky, ktoré si môžu odporovať; zmluvné strany zamýšľali stanoviť materiálne a územné hranice svojich príslušných suverénnych práv. ⁹³

99. Odkazy na jednotlivcov a podniky v dohode „Otvorené nebo“ sú oveľa výraznejšie než v Dohovore o morskom práve⁹⁴ a ako už bolo spomenuté vyššie⁹⁵, odôvodnenia dohody „Otvorené nebo“ kladú dôraz na jednotlivcov a podniky tak jasne, že sa to nedá porovnať s Dohovorom o morskom práve.

100. Navyše ani existencia spoločného výboru a rozhodcovské konanie pre spory medzi stranami týkajúce sa použitia alebo výkladu dohody „Otvorené nebo“⁹⁶ nevylučuje, že sa táto dohoda môže dotýkať právneho postavenia jednotlivcov a niektoré jej ustanovenia sa

uplatňujú priamo na fyzické a právnické osoby. ⁹⁷ Na rozdiel od práva WTO je totiž dohoda „Otvorené nebo“ v oveľa menšej miere založená na rokovaniach medzi zmluvnými stranami a na reciprocite. ⁹⁸

101. Celkovo sa preto domnievam, že dohoda „Otvorené nebo“ sa z dôvodu svojej povahy a štruktúry môže dotýkať právneho postavenia jednotlivca. V prípade žalôb podaných jednotlivcami sa tak môže dohoda „Otvorené nebo“ v zásade použiť ako kritérium, na základe ktorého je možné preskúmať platnosť aktov EÚ.

— Obsahová bezpodmienečnosť a dostatočná presnosť príslušných ustanovení dohody „Otvorené nebo“

102. Vnútroštátny súd poukazuje konkrétne na tri ustanovenia dohody „Otvorené nebo“: článok 7, článok 11 ods. 2 písm. c) a článok 15 ods. 3. Vzhľadom na každé jednotlivé

91 — Rozsudok Intertanko (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, bod 55); pozri tiež štvrté odôvodnenie Dohovoru o morskom práve.

92 — Pozri moje návrhy vo veci Intertanko (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, bod 55).

93 — Rozsudok Intertanko (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, bod 58).

94 — Pozri vyššie bod 91.

95 — Pozri vyššie bod 92.

96 — Články 18 a 19 dohody „Otvorené nebo“.

97 — Mnoho dohôd o pridružení, spolupráci alebo partnerstve uzatvorených medzi Európskou úniou a tretími krajinami obsahuje ustanovenia, akými sú tie, ktoré sa týkajú spoločných výborov a rozhodcovských konaní, ale Súdny dvor nepovažuje tento argument za priame použitie týchto dohôd, pozri okrem iného článku 22 až 25 dohody z 12. septembra 1963 o pridružení medzi Európskym hospodárskym spoločenstvom a Tureckom (Ú. v. 1964 217, s. 3687) a články 105 a 111 dohody z 2. mája 1992 o Európskom hospodárskom priestore (Ú. v. ES L 1, s. 3).

98 — Žiadny z účastníkov tohto prejudiciálneho konania neodkazoval na predpisy týkajúce sa spoločného výboru a rozhodcovské konanie na účely boja proti priamemu uplatneniu dohody „Otvorené nebo“.

ustanovenie je potrebné zvážiť, či sú obsahovo bezpodmienečné a dostatočne presné na to, aby slúžili ako kritérium, na základe ktorého je možné preskúmať platnosť smernice 2008/101.

a ktorí ich majú dodržiavať. Článok 7 dohody „Otvorené nebo“ tak spĺňa všetky požiadavky pre priame uplatnenie.

103. Článok 7 dohody „Otvorené nebo“ stanovuje – zjednodušene povedané – že zákony a predpisy jednej zmluvnej strany na jej území sa uplatňujú tiež na lietadlá a cestujúcich, posádky a náklad lietadiel druhej zmluvnej strany, a musia byť nimi dodržiavané. Toto ustanovenie je obsahovo bezpodmienečné, predovšetkým nevyžaduje nijaké vnútorné vykonávacie predpisy zo strany zmluvných strán dohody „Otvorené nebo“. Je tiež dostatočne presné na to, aby malo konkrétne právne dôsledky pre jednotlivca: podrobne opisuje, o aký druh zákonov a iných právnych predpisov ide⁹⁹ a kategoricky vyhlasuje, že tieto zákony a predpisy „sa majú uplatniť“ a „majú sa dodržiavať“. Osobitná pozornosť sa venuje tiež jednotlivcom, konkrétne leteckým spoločnostiam (alebo ich lietadlám a nákladu), cestujúcim a posádkam, na ktoré sa majú príslušné zákony a predpisy uplatniť

104. Článok 11 ods. 2 písm. c) dohody „Otvorené nebo“ stanovuje – zjednodušene povedané – oslobodenie paliva, mazív a spotrebných technických zásob pre lietadlá zmluvných strán od daní, odvodov, ciel a poplatkov. Toto ustanovenie je skutočne dostatočne presné na to, aby mohlo byť priamo uplatniteľné, pretože výslovne stanovuje, na ktoré položky majú byť poskytnuté výnimky a od čoho majú byť oslobodené. Toto ustanovenie však nie je bezpodmienečné, pretože priznáva výnimku len „na základe reciprocity“.¹⁰⁰ To, či sa letecká spoločnosť môže dovoliť tejto výnimky v určitom časovom okamihu voči konkrétnej zmluvnej strane dohody „Otvorené nebo“, teda závisí od správania druhej strany v danom čase. Letecká spoločnosť z USA sa môže voči európskym úradom domáhať oslobodenia od dane stanoveného v dohode „Otvorené nebo“ len vtedy a do tej miery, do akej orgány v jeho štáte registrácie poskytujú zodpovedajúce oslobodenie európskym leteckým spoločnostiam. S ohľadom na túto podmienku nie sú splnené požiadavky pre priame

99 — Toto sú zákony a predpisy týkajúce sa priletu a odletu a prevádzky a navigácie lietadiel (článok 7 ods. 1 a ods. 2 dohody „Otvorené nebo“); zahŕňajú právne predpisy týkajúce sa vstupu, odbavenia, prístahovalecva, pasov, colného odbavenia, karantény a poštových zásielok (článok 7 ods. 2 dohody „Otvorené nebo“).

100 — V rozsudku *International Fruit Company* (už citovaný v poznámke pod čiarou 30, bod 21) Súdny dvor považoval zásadu reciprocity v preambule GATT 1947 („na základe reciprocity a vzájomných výhod“) za jeden z niekoľkých znakov v neprospech priamej uplatniteľnosti jej ustanovení.

uplatnenie článku 11 ods. 2 písm. c) dohody „Otvorené nebo“.

105. Článok 15 ods. 3 prvá veta dohody „Otvorené nebo“ stanovuje, že pri prijímaní opatrení na ochranu životného prostredia musia byť dodržiavané normy na ochranu životného prostredia prijaté ICAO „s výnimkou prípadov, keď tieto rozdiely boli oznámené“. Toto ustanovenie sa nezdá byť bezpodmienečné ani dostatočne presné na to, aby sa mohlo priamo uplatniť: v poslednej časti tejto vety („s výnimkou...“) odkazuje na právo ICAO a samotné neupravuje okolnosti, za ktorých sú tieto rozdiely vo vzťahu k požiadavkám ochrany životného prostredia ICAO prípustné. Rovnako tak nie je zrejmé, či by sa toto ustanovenie mohlo nejakým spôsobom dotknúť právneho postavenia jednotlivca: ide o stanovenie noriem ochrany životného prostredia vo verejnom záujme, a nie ich uplatnenie vo vzťahu k leteckým spoločnostiam.

týka konkrétne uplatňovania opatrení ochrany životného prostredia na letecké spoločnosti a môže tak mať konkrétny dopad na ich právne postavenie. V podstate stanovuje, že opatrenia ochrany životného prostredia sa majú uplatniť na letecké spoločnosti v súlade so zásadou spravodlivosti a rovnosti príležitostí (článok 2 dohody „Otvorené nebo“). Okrem toho je potrebné zabezpečiť právo leteckých spoločností určiť frekvenciu a kapacitu medzinárodnej leteckej dopravy, ktorú ponúkajú na základe obchodných podmienok na trhu (článok 3 ods. 4 prvá veta dohody „Otvorené nebo“). Okrem toho sa majú uplatniť jednotné podmienky v súlade s článkom 15 Chicagského dohovoru (článok 3 ods. 4 druhá veta dohody „Otvorené nebo“). Všetky tieto požiadavky majú spoločné to, že sa musia uplatňovať na letecké spoločnosti nediskriminačným spôsobom a nemali by mať vplyv na možnosť leteckých spoločností navzájom súťažiť. Takéto požiadavky sú bezpodmienečné a dostatočne presné. Rovnako ako v prípade zákazu diskriminácie pri mnohých dohodách o pridružení, spolupráci alebo partnerstve a podobne ako pri uplatniteľných zásadách hospodárskej súťaže v rámci európskeho vnútorného trhu,¹⁰¹ môžu byť priamo uplatniteľné.

106. Podľa článku 15 ods. 3 druhej vety dohody „Otvorené nebo“ majú zmluvné strany uplatniť všetky opatrenia ochrany životného prostredia ovplyvňujúce služby leteckej dopravy v súlade s článkom 2 a článkom 3 ods. 4 dohody „Otvorené nebo“. Na rozdiel od článku 15 ods. 3 prvej vety sa toto ustanovenie

101 — Pokiaľ ide o zákaz diskriminácie, pozri ustálenú judikatúru citovanú v poznámke pod čiarou 60. Pokiaľ ide o zásady hospodárskej súťaže, je všeobecne známe, že článok 101 ZFEÚ a článok 102 ZFEÚ sú priamo uplatniteľné (pozri rozsudok z 30. januára 1974, BRT/ŠABAM, 127/73, Zb. s. 1974, s. 51, body 15 až 17).

iv) Predbežný záver

107. Len článok 7 a článok 15 ods. 3 druhej vety dohody „Otvorené alebo“ preto možno použiť ako kritérium, na základe ktorého je možné preskúmať platnosť smernice 2008/101.

kritériá na určenie toho, či a do akej miery zásady medzinárodného občajového práva môžu slúžiť ako kritérium, na základe ktorého je možné preskúmať platnosť právnych predpisov EÚ. Mohlo by sa zdať, že súdy Európskej únie nemali v minulosti príležitosť na takéto preskúmanie platnosti; na medzinárodné občajové právo bolo doteraz odkázané len vo vzťahu k výkladu ustanovení a zásad práva EÚ.¹⁰⁴

2. Medzinárodné občajové právo [otázka č. 1 písm. a) až d)]

108. Je všeobecne uznávané, že Európska únia je viazaná medzinárodným občajovým právom, ako aj medzinárodnými dohodami, ktoré sa na ňu uplatňujú,¹⁰² a potvrdzuje to článok 3 ods. 5 druhá veta ZEÚ („prísne dodržiavanie a rozvoj medzinárodného práva“). Príslušné zásady medzinárodného občajového práva predstavujú časť právneho poriadku EÚ.¹⁰³

109. Ustálená judikatúra súdov Európskej únie však zatiaľ nezaviedla žiadne jasné

110. Ako správne tvrdilo mnoho inštitúcií a vlád zúčastnených na konaní, tieto kritériá by sa nemali líšiť od tých, ktoré sa uplatňujú na preskúmanie toho, či a do akej miery môže

102 — Rozsudky Poulsen a Diva Navigation (body 9 a 10), Racke (body 45 a 46) a Intertanko (bod 51), všetky citované v poznámke pod čiarou 29, a Brita (už citovaný v poznámke pod čiarou 41, body 40 až 42); pozri tiež rozsudok z 22. januára 1997, Opel Austria/Rada, T-115/94, Zb. s. II-39, najmä bod 90.

103 — Rozsudok Racke (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, bod 46).

104 — V rozsudkoch z 24. novembra 1993, Mondiet, C-405/92, Zb. s. I-6133, body 11 až 16, Poulsen a Diva Navigation (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, bod 11 posledná veta) a Brita (už citovaný v poznámke pod čiarou 41, najmä bod 45) sa na medzinárodné občajové právo odkazuje len s ohľadom na výklad aktov prijatých orgánmi EÚ. V rozsudku Racke (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, bod 47) bolo uvedené, že žalobca nakoniec spochybňoval platnosť nariadenia, aby sa mohol dovoľávať práva, ktoré je priamo odvodené z dohody Spoločenstva s treťou krajinou. V rozsudku Opel Austria/Rada (už citovaný v poznámke pod čiarou 102, body 93 a 94) Súd prvého stupňa (teraz „Všeobecný súd“) uplatnil všeobecnú zásadu ochrany legitímnej dôvery, uznanú právom EÚ, ktorá podľa jeho názoru bola dôsledkom zásady dobrej viery v rámci medzinárodného občajového práva; kritériom platnosti sporného aktu EÚ bola nakoniec medzinárodná dohoda (Dohoda o EHP), skôr než všeobecná zásada práva EÚ alebo medzinárodného občajového práva (rozsudok Opel Austria/Rada, bod 95).

byť preskúmaná platnosť aktov EÚ vo vzťahu k medzinárodným dohodám.

preskúmať platnosť aktov EÚ, len ak sú splnené dve podmienky:

111. Po prvé sa zdá, že neexistuje nijaký dôvod, na základe ktorého by jednotlivci mali mať možnosť dovolávať sa zásad medzinárodného obyčajového práva za menej prísnych podmienok, než v prípade keď sa dovolávajú medzinárodných dohôd. Žalobcovia vo veci samej a ani združenia, ktoré ich v konaní podporujú, neuviedli žiadny takýto dôvod v konaní pred Súdny dvorom.

- po prvé musí existovať zásada medzinárodného obyčajového práva, ktorá je záväzná pre Európsku úniu,
- po druhé povaha a štruktúra tejto konkrétnej zásady medzinárodného obyčajového práva nesmie brániť takémuto preskúmaniu platnosti; dotknutá zásada musí byť obsahovo bezpodmienečná a dostatočne presná.

112. Po druhé, mnoho zásad medzinárodného obyčajového práva už bolo kodifikovaných v medzinárodných dohodách.¹⁰⁵ Nemalo by zmysel, ak by sa na jednotlivcov dovolávajúcich sa jednej a tej istej zásady medzinárodného práva uplatňovali rozdielne podmienky podľa toho, či sa dovolávajú zásady medzinárodného obyčajového práva alebo zásady uvedenej v medzinárodnej dohode.

114. V rámci druhého kritéria by som mala znova pripomenúť, že v prejednávanej veci je otázka platnosti smernice 2008/101 položená v rámci žalôb podaných jednotlivcami: viacerými leteckými spoločnosťami a združeniami leteckých spoločností.¹⁰⁷

113. V súlade s judikatúrou týkajúcou sa medzinárodných zmlúv, ktorá bola uvedená vyššie,¹⁰⁶ preto navrhujem, aby Súdny dvor uznal zásady medzinárodného obyčajového práva ako kritérium, na základe ktorého je možné

a) O otázke, či existujú predmetné zásady medzinárodného obyčajového práva a či sú záväzné pre Európsku úniu

115. Ako vyplýva okrem iného z článku 38 ods. 1 písm. b) Štatútu Medzinárodného súdneho dvora,¹⁰⁸ medzinárodné obyčajové

105 — Pozri napríklad rozsudky Poulsen a Diva Navigation (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, bod 10); Mondiet (už citovaný v poznámke pod čiarou 104, bod 13); a Brita (už citovaný v poznámke pod čiarou 41, bod 40).

106 — Pozri poznámku pod čiarou 35; podobne pozri návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Jacobs 4. decembra 1997 vo veci Racke (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, najmä body 84 a 85).

107 — Pozri bod 50; v tom istom zmysle pozri návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Jacobs vo veci Racke (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, najmä body 71 a 84).

108 — Štatút Medzinárodného súdneho dvora z 26. júna 1945 je neoddeliteľnou súčasťou Charty Organizácie Spojených národov (UNTS, zväzok 1, s. XVI).

právo je jedným zo všeobecne uznávaných prameňov medzinárodného práva. Aby to tak bolo, musí existovať ustálená prax zo strany konkrétne dotknutých subjektov medzinárodného práva (*consuetudo*; objektívny prvok), ktorá je uznaná ako právo (*opinio juris sive necessitatis*; subjektívny prvok).¹⁰⁹

116. Niektoré zásady medzinárodného obyčajového práva boli z času na čas kodifikované v multilaterálnych dohodách, ktoré zahŕňali veľmi veľký reprezentatívny počet subjektov medzinárodného práva. Platí to najmä pre niektoré ustanovenia Chicagského dohovoru,¹¹⁰ pre Dohovor o šírom mori¹¹¹ a pre časti Dohovoru o morskom práve.¹¹²

117. Účastníci tohto prejudiciálneho konania sa v zásade zhodli na tom, že Chicagský dohovor a Dohovor o morskom práve môžu v podstate poskytnúť informácie o existencii alebo neexistencii zodpovedajúcich zásad medzinárodného obyčajového práva a o tom, či sú záväzné pre Európsku úniu.

i) Zvrchovanosť štátov nad ich vzdušným priestorom [otázka č. 1 písm. a)]

109 — Pozri najmä rozsudky MSD z 20. februára 1969 vo veci Kontinentálny šelf v Severnom mori (Nemecko/Holandsko a Nemecko/Dánsko), I.C.J. Reports 1969, s. 4 (bod 77), a z 27. júna 1986 vo veci Vojenské a polovojskové činnosti v Nikarague a proti nej (Nikaragua/Spojené štáty americké), „Nikaragua“, I.C.J. Reports 1986, s. 14 (body 183 a 184).

110 — Článok 1 Chicagského dohovoru, ktorý je v tomto zmysle relevantný, obsahuje nasledujúce znenie: „Zmluvné štáty uznávajú...“, čo svedčí o kodifikácii už existujúcej zásady medzinárodného práva.

111 — Medzinárodný dohovor o šírom mori, ktorý bol otvorený na podpis v Ženeve 29. apríla 1958 a vstúpil do platnosti 30. septembra 1962 (UNTS, zväzok 450, s. 11 [82]), v prvom odôvodnení odkazuje na želanie zmluvných strán „kodifikovať pravidlá medzinárodného práva týkajúce sa šíreho mora“; Súdny dvor to uznal tiež v rozsudku Poulsen a Diva Navigation (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, bod 10).

112 — Siedme odôvodnenie Dohovoru o morskom práve hovorí o „kodifikácii a progresívnom rozvoji morského práva dosiahnutých týmto dohovorom“. To potvrdzuje aj judikatura, pozri napríklad rozsudok MSD vo veci Nikaragua (už citovaný v poznámke pod čiarou 109, bod 212), a rozsudky Súdneho dvora Poulsen a Diva Navigation (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, bod 10); Mondiet (už citovaný v poznámke pod čiarou 104, bod 13), a Intertanko (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, bod 55).

118. Zásada zvrchovanosti štátov nad ich vzdušným priestorom (niekedy tiež označovaná ako „vzdušná zvrchovanosť“) vyplýva zo zvrchovanosti štátov nad ich územiami.¹¹³ Stanovil to článok 1 Parížskeho dohovoru¹¹⁴ už v roku 1919; v súčasnosti to kodifikuje článok 1 Chicagského dohovoru, ktorého zmluvnými stranami je aktuálne 190 štátov, vrátane všetkých členských štátov Európskej únie. Ako už uznal Medzinárodný súdny

113 — MSD, rozsudok Nikaragua (už citovaný v poznámke pod čiarou 109, bod 212).

114 — Dohovor o úprave civilného letectva (ktorý bol podpísaný v Paríži 13. októbra 1919 a nadobudol platnosť v roku 1922, United Nations Treaty Collection, Serie, zväzok XI [1922], s. 173 a nasl.). Tento dohovor v danom čase ratifikovalo celkovo 33 štátov. Článok 1 tohto Dohovoru a článok 1 Chicagského dohovoru obsahuje v podstate rovnaké znenie.

dvor, medzinárodnoprávna úprava v Chicagskom dohovore len vyjadruje platnú a dlhodobú zásadu medzinárodného obyčajového práva.¹¹⁵

prejavom zásady voľného pohybu na šírom mori, ktorej pôvod je možné nájsť až v roku 1609.¹¹⁸ Sloboda šíreho mora je medzinárodne uznávanou zásadou prinajmenšom už od začiatku 20. storočia.¹¹⁹

119. Skutočnosť, že Európska únia samotná nie je zmluvnou stranou Chicagského dohovoru, nebráni tomu, aby nebola viazaná zásadou medzinárodného obyčajového práva, ktorou je zásada zvrchovanosti štátov nad ich vzdušným priestorom stanovená v tomto dohovore,¹¹⁶ pretože zásada medzinárodného obyčajového práva si ponecháva samostatnú existenciu popri medzinárodnej dohode, v ktorej je kodifikovaná.¹¹⁷

ii) Neplatnosť nárokov na zvrchovanosť nad šírym morom [otázka č. 1 písm. b)]

120. Zásada, že žiadny štát si nemôže platne prisvojovať právo podrobiť si ktorúkoľvek časť šíreho mora pod svoju zvrchovanosť, je

121. V roku 1958 bola zásada, že žiadny štát si nemôže platne prisvojovať právo podrobiť si ktorúkoľvek časť šíreho mora pod svoju zvrchovanosť, kodifikovaná v článku 2 prvej vete Dohovoru o šírom mori a neskôr bola zavedená do článku 89 Dohovoru o morskom práve pod názvom „Neplatnosť nárokov na zvrchovanosť nad šírym morom“. Zmluvnými stranami Dohovoru o morskom práve je v súčasnosti 162 štátov, vrátane Európskej únie – predtým Európskeho spoločenstva¹²⁰ – a všetky jej členské štáty.

115 — Francúzske znenie: „Il est hors de doute pour la Cour que ces prescriptions du droit conventionnel ne font que correspondre à des convictions qui, depuis longtemps, sont bien établies en droit international coutumier“; anglické znenie: „The Court has no doubt that these prescriptions of treaty-law merely respond to firmly established and longstanding tenets of customary international law“ (rozsudok MSD vo veci Nikaragua, už citovaný v poznámke pod čiarou 109, koniec bodu 212).

116 — V tom istom zmysle, so zreteľom na Viedenský dohovor o zmluvnom práve, rozsudky Racke (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, body 24, 45 a 46) a Brita (už citovaný v poznámke pod čiarou 41, bod 42); podobne, so zreteľom na námorné právo, rozsudok Mondiet (už citovaný v poznámke pod čiarou 104, bod 13).

117 — V tom istom zmysle rozsudok MSD vo veci Nikaragua (už citovaný v poznámke pod čiarou 109, body 174 až 179).

122. S ohľadom na prax štátov trvajúcu už najmenej sto rokov – ak nie dlhšie – a jej široké uznanie za účasti Európskej únie a všetkých jej členských štátov možno predpokladať, že článok 89 Dohovoru o morskom

118 — Pozri priekopnícku publikáciu „Mare liberum“ („Šíre more“), ktorej autorom je HUGO GROTIUS (1609).

119 — Pozri v tomto zmysle napríklad rozsudok Stáleho dvora medzinárodnej spravodlivosti (SDMS) zo 7. septembra 1927, Lotus (Francúzsko/Turecko), PCIJ Publications 1927, zväzok A, č. 10 (s. 25).

120 — Pozri rozhodnutie Rady, už citované v poznámke pod čiarou 86.

práve predstavuje kodifikáciu zásady medzinárodného obyčajového práva,¹²¹ ktorá je záväzná pre Európsku úniu. Ani jeden z účastníkov tohto prejudiciálneho konania to nespochybňoval.

123. Počas prejudiciálneho konania boli vyjadrené pochybnosti pokiaľ ide o to, či zásada neplatnosti nárokov na zvrchovanosť nad šírým morom môže byť relevantná pre preskúmanie platnosti smernice 2008/101. Stačí však povedať, že podľa ustálenej judikatúry platí pre otázky týkajúce sa výkladu práva Európskej únie položené vnútroštátnym súdom prezumpcia relevantnosti.¹²² Vzhľadom na to, že nie je zrejmé, či otázka č. 1 písm. b) bude irelevantná pre rozhodnutie v konaní vo veci samej, mala by byť posúdená Súdny dvorom.

iii) Sloboda preletu nad šírým morom [otázka č. 1 písm. c)]

124. Sloboda preletu nad šírým morom (ďalej len „sloboda preletu“) bola spomenutá už v roku 1958 v článku 2 bode 4 tretej vete

Dohovoru o šírom mori a v súčasnosti je kodifikovaná v článku 87 ods. 1 písm. b) Dohovoru o morskom práve.

125. Z rovnakých dôvodov, aké sú uvedené vyššie v súvislosti s neplatnosťou nárokov na zvrchovanosť nad šírým morom,¹²³ musí byť sloboda preletu nad šírým morom považovaná za zásadu medzinárodného obyčajového práva, ktorá je záväzná pre Európsku úniu.

iv) Údajne výlučná právomoc nad lietadlom, ktoré prelietava nad šírým morom [otázka č. 1 písm. d)]

126. Na rozdiel od zásad medzinárodného obyčajového práva, ktoré boli posúdené vyššie, je existencia štvrtej zásady uvedenej vnútroštátnym súdom sporná.

127. Žalobcovia v konaní vo veci samej a združenia, ktoré ich v konaní podporujú, tvrdia, že z medzinárodného obyčajového práva vyplýva, že lietadlá počas preletu nad šírým morom podliehajú výlučnej právomoci

121 — Pozri v tomto zmysle rozsudok MSD z 25. júla 1974, *Fisheries Jurisdiction (Spojené kráľovstvo/Island)*, I.C.J. Reports 1974, s. 3 (bod 50).

122 — Rozsudky z 22. decembra 2008, *Régie Networks*, C-333/07, Zb. s. I-10807, body 46 a 47; z 12. októbra 2010, *Rosenblatt*, C-45/09, Zb. s. I-9391, bod 33; a z 5. apríla 2011, *Société fiduciaire nationale d'expertise comptable*, C-119/09, Zb. s. I-2551, bod 21.

123 — Body 120 až 122 mojich návrhov.

štátu ich registrácie, pokiaľ nie je medzinárodnou zmluvou stanovené inak. Zatiaľ čo niektoré vlády a inštitúcie to doteraz nepopreli, niektorí ďalší účastníci konania – vlády Nemecka, Francúzska, Veľkej Británie a Nórska, ale aj Komisia a organizácie na ochranu životného prostredia – sú pevne presvedčení, že žiadna takáto zásada medzinárodného občajového práva neexistuje.

ustanoveniach, ktoré sa mali uplatniť na obidva tieto dopravné prostriedky alebo konkrétne len na lietadlá.¹²⁴

128. V skutočnosti existuje zásada, podľa ktorej – zjednodušene povedané – plavidlá na šírom mori spadajú pod výlučnú právomoc štátu vlajky, táto zásada však bola kodifikovaná len pre lode, nie pre lietadlá. Vyplýva to z článku 92 ods. 1 prvej vety Dohovoru o morskom práve a jeho predchodcu, článku 6 ods. 1 prvej vety Dohovoru o šírom mori z roku 1958.

130. Za týchto okolností nemožno článok 6 Dohovoru o šírom mori a článok 92 Dohovoru o morskom práve považovať za spoľahlivý dôkaz o údajnej existencii zásady medzinárodného občajového práva, pokiaľ ide o lietadlá, ktoré tam nie sú výslovne uvedené, najmä keď sa zásada výlučnej právomoci štátov registrácie týkajúca sa preletu ich lietadla nad šírým morom nespomína v Chicagskom dohovore, ktorý je osobitne zameraný na letectvo. Okrem toho Tokijský dohovor,¹²⁵ ktorý sa rovnako ako Chicagský dohovor uplatňuje prakticky na celom svete, obsahuje vo svojom článku 4 ustanovenie, ktoré za určitých okolností v podstate dovoľuje členským štátom zasiahnuť do prevádzky lietadla za letu, ak je to potrebné na výkon ich trestnej právomoci, aj keď nie sú štátom registrácie.

129. Ustanovenia článku 6 ods. 1 Dohovoru o šírom mori a článku 92 Dohovoru o morskom práve nemožno jednoducho obdobne uplatniť na lietadlá. Z posúdenia obidvoch týchto multilaterálnych dohôd ako celku vyplýva, že tí, ktorí tieto dohody vypracovali, jasne rozlíšili lode od lietadiel a výslovne odkazovali na lietadlá v mnohých

124 — Pozri napríklad články 15, 17, 19 až 21, 23 ods. 4 a 23 ods. 5 písm. b) Dohovoru o šírom mori a články 1 ods. 5, 18 ods. 2, 19 ods. 2 písm. e), 38, 39, 42 ods. 4, 53 ods. 1, 53 ods. 5 a 53 ods. 12, 54, 58 ods. 1, 87 ods. 1 písm. b), 101 až 107, 110 ods. 4 a 110 ods. 5, 111, 212 ods. 1, 216 ods. 1 písm. b), 222, 224, 236, 262 a 298 ods. 1 písm. b) Dohovoru o morskom práve.

125 — Dohovor o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla („Tokijský dohovor“, UNTS, zväzok 704, s. 219) bol otvorený na podpis v Tokiu 14. septembra 1963 a nadobudol platnosť 4. decembra 1969. Zmluvnými stranami je v súčasnej dobe 185 štátov.

131. Zdá sa, že relevantná judikatúra, ktorá bola doteraz vydaná vo vzťahu k predmetnej zásade, sa týka len lodí, nie lietadiel.¹²⁶

132. Vzhľadom na vyššie uvedené navrhujem, aby Súdny dvor rozhodol, že v súčasnosti neexistuje dostatočný dôkaz o existencii zásady medzinárodného obyčajového práva, podľa ktorej „lietadlá počas preletu nad šírým morom podliehajú výlučnej právomoci štátu ich registrácie, pokiaľ medzinárodná zmluva výslovne nestanovuje inak“.

133. V dôsledku toho nemôže táto zásada slúžiť ako kritérium, na základe ktorého je možné preskúmať zákonnosť aktov EÚ, akým je smernica 2008/101.

b) O tom, či možno predmetné zásady medzinárodného obyčajového práva použiť ako kritérium, na základe ktorého je možné preskúmať platnosť v konaniach začatých fyzickými alebo právnickými osobami

134. Aj keď každá zásada medzinárodného obyčajového práva, ktorou je Európska únia

viazaná, je pre ňu záväzná podľa medzinárodného práva, môže byť povaha a štruktúra danej zásady taká, že sa jej nemožno (alebo možno len v obmedzenej miere) dovoliť v rámci Európskej únie na účely súdneho preskúmania platnosti aktov inštitúcií EÚ,¹²⁷ najmä v rámci žalôb podaných fyzickými alebo právnickými osobami.

135. Spoločným znakom všetkých troch predmetných zásad medzinárodného obyčajového práva uvedených v otázke č. 1 písm. a) až c) v návrhu na začatie prejudiciálneho konania podaného High Court je, že stanovujú rozsah zvrchovanosti štátov a obmedzujú ich právomoc.

136. Tieto zásady sa svojou povahou a štruktúrou nemôžu v nijakom prípade dotýkať právneho postavenia jednotlivcov.¹²⁸ Inštitúcie zúčastnené na prejednávaní veci a väčšina zúčastnených vlád na to správne poukázali.

137. V konaniach začatých fyzickými alebo právnickými osobami preto nie je možné použiť takéto zásady ako kritérium, na základe ktorého je možné preskúmať platnosť aktov EÚ.¹²⁹

126 — Pozri najmä rozsudok SDMS vo veci Lotus (už citovaný v poznámke pod čiarou 119) a rozsudok Súdneho dvora Poulsen a Diva Navigation (už citovaný v poznámke pod čiarou 29). Ak by sa mal na účely tohto konania priznať určitý význam rozsudku Court of Appeal, New Zealand z 5. novembra 1998, Sellers/Maritime Safety Inspector [1999] 2 NZLR 44, na ktorý žalobcovia v konaní vo veci samej odkazujú, stačí pripomenúť, že ako sa zdá, ani uvedená vec sa netýkala lietadiel.

127 — Pozri v tomto zmysle – vo vzťahu k medzinárodným dohodám – body 68 a 69 mojich návrhov.

128 — Inak to môže byť napríklad v prípade určitých pravidiel humanitárneho medzinárodného obyčajového práva, pozri návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Jacobs vo veci Racke (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, posledná veta bodu 84).

129 — Situácia sa môže líšiť v sporoch začatých privilegovanými žalobcami v zmysle článku 263 druhého odseku ZFEÚ (pozri bod 75 vyššie).

3. Predbežný záver

138. Celkovo preto môžu byť z ustanovení a zásad medzinárodného práva uvedených v prvej otázke návrhu na začatie prejudiciálneho konania použité len článok 7 a článok 15 ods. 3 druhá veta dohody „Otvorené alebo“ ako kritérium, na základe ktorého je možné preskúmať platnosť aktov EÚ v rámci konaní začatých fyzickými alebo právnickými osobami.

B — Zlučiteľnosť smernice 2008/101 s namietanými medzinárodnými dohodami a zásadami medzinárodného obyčajového práva (otázky č. 2 až 4)

139. Otázky č. 2 až 4 sú zamerané na zlučiteľnosť smernice 2008/101 s medzinárodnými dohodami a zásadami medzinárodného obyčajového práva uvedenými vnútroštátnym súdom. Tieto otázky sú položené len pre prípad, že na prvú otázku bude odpoveď kladná. Na základe mojich vyššie uvedených pripomienok to platí len vo vzťahu k článku 7 a článku 15 ods. 3 druhej vete dohody „Otvorené alebo“. Podporne a pre úplnosť však preskúmam zlučiteľnosť smernice 2008/101 s ostatnými ustanoveniami a zásadami medzinárodného práva uvedenými vnútroštátnym súdom.

140. V konaní pred Súdnym dvorom boli vyjadrené veľmi odlišné právne názory na túto

tému. Aj keď žalobcovia v konaní vo veci samej a združenia, ktoré ich v konaní podporujú, tvrdia, že boli porušené všetky sporné medzinárodné dohody a zásady medzinárodného obyčajového práva, vlády a inštitúcie zúčastnené na konaní, ako aj organizácie na ochranu životného prostredia zastávajú jednomyseľne diametrálne opačný názor.

1. Zlučiteľnosť s určitými zásadami medzinárodného obyčajového práva (otázka č. 2)

141. Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd pýta, či zásady medzinárodného obyčajového práva uvedené žalobcami v konaní vo veci samej vedú k neplatnosti smernice 2008/101, ak uvedená smernica rozširuje systém obchodovania s emisiami EÚ na časti letov, ktoré sa uskutočňujú mimo vzdušného priestoru členských štátov Európskej únie.

142. Je všeobecne uznávané, že Európska únia musí pri výkone svojich právomocí riešiť medzinárodné obyčajové právo.¹³⁰

130 — Rozsudky Poulsen a Diva Navigation (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, bod 9); Racke (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, bod 45); a zo 7. septembra 1988, Ahlström Osakeyhtiö a i./Komisia („Buničina“), 89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 a 125/85 až 129/85, Zb. s. 5193, body 15 až 18.

143. V prejednávanej veci žalobcovia v konaní vo veci samej a združenia, ktoré ich v konaní podporujú, v podstate vytýkajú normotvorcovi EÚ, že v rozpore so zásadami medzinárodného obyčajového práva prekročil hranice právomoci štátov. Tvrdia, že zahrnutím častí letov uskutočnených vo vzdušnom priestore mimo Európskej únie bola vytvorená exteritoriálna úprava, ktorá je v rozpore jednak so zvrchovanými právami tretích krajín, jednak so slobodou šíreho mora.

144. Toto tvrdenie nemožno prijať. Je založené na chybnom a veľmi povrchnom výklade ustanovení smernice 2008/101.

a) O neexistencii exteritoriálnych účinkov systému obchodovania s emisiami EÚ

145. Ako viacero vlád a inštitúcií zúčastnených na konaní správne poznamenalo, smernica 2008/101 neobsahuje žiadne exteritoriálne ustanovenia. Činnosti leteckej dopravy v rámci vzdušného priestoru tretích krajín alebo nad šírým morom nie sú predmetom žiadnych záväzných ustanovení práva EÚ v zmysle tejto smernice. Predovšetkým smernica 2008/101 neukladá leteckým

spoločnostiam nijakú povinnosť, aby ich lietadlá lietal po určitých trasách, dodržiavali určitú rýchlosť alebo aby dodržiavali určité obmedzenia týkajúce sa spotreby paliva a výfukových plynov.

146. Smernica 2008/101 sa týka len priletov a odletov lietadiel na letiskách v Európskej únii, a len vo vzťahu k takým priletom a odletom dochádza k výkonu zvrchovanosti nad leteckými spoločnosťami: v závislosti od letu musia letecké spoločnosti odovzdať kvóty v rôznych množstvách¹³¹ a v prípade nedodržania im hrozia sankcie, ktoré môžu viesť až k zákazu prevádzkovania.¹³²

147. Skutočnosť, že výpočet emisných kvót, ktoré majú byť odovzdané, je založený na celej dĺžke letu, v nijakom prípade nedáva smernici 2008/101 nijaký exteritoriálny účinok. Je nepochybne pravdou, že do určitej miery *sa tým zohľadňujú udalosti*, ku ktorým dochádza nad šírým morom alebo na území tretích

131 — Pozri článok 12 ods. 2a v spojení s časťou B prílohy IV smernice 2003/87 v znení smernice 2008/101.

132 — Článok 16 smernice 2003/87 v znení smernice 2008/101.

krajín. Mohlo by to nepriamo nabádať letecké spoločnosti, aby by sa pri prelete nad širým morom alebo nad územím tretích krajín správali určitým spôsobom, najmä spotrebovávali čo najmenej paliva a produkovali čo najmenej skleníkových plynov. Neexistuje však konkrétna *úprava* ich správania vo vzdušnom priestore mimo Európskej únie.

plaviace sa pod vlajkou tretej krajiny vplávajú do prístavu v Európskej únii.¹³⁴

149. Rozhodujúcim prvkom z hľadiska medzinárodného práva je to, že príslušné skutočnosti majú dostatočnú väzbu na dotknutý štát alebo medzinárodnú organizáciu. Konkrétny spojovací faktor môže byť založený na zásade teritoriality,¹³⁵ zásade personality¹³⁶ alebo – menej často – na zásade univerzality.

b) O existencii dostatočnej teritoriálnej väzby

148. Nie je v nijakom prípade neobvyklé, že štát alebo medzinárodná organizácia zohľadní pri výkone svojej zvrchovanosti okolnosti, ktoré nastanú alebo nastali mimo ich územnej pôsobnosti. V mnohých krajinách sa tak uplatňuje zásada celosvetového príjmu podľa zákona o dani z príjmov. Podľa predpisov kartelového práva, rovnako ako pri kontrole koncentrácií je bežnou praxou vo svete, že orgány hospodárskej súťaže prijímajú opatrenia proti dohodám medzi podnikmi, aj keď boli tieto dohody uzatvorené mimo územia ich pôsobnosti a možno sa dokonca v podstatnej miere prejavujú mimo rozsahu ich pôsobnosti.¹³³ V jednom prípade týkajúcom sa rybolovu Súdny dvor rozhodol, že aj ryby ulovené na širom mori môžu byť zabavené, ak lode

150. V prejednávanej veci sa Európska únia môže oprieť o zásadu teritoriality.

151. Vo všeobecnosti platí, že Európska únia môže od všetkých podnikov, ktoré chcú

133 — Dva známe príklady európskej kontroly koncentrácií možno nájsť v rozsudkoch Súdneho dvora z 25. marca 1999, Gencor/Komisja, T-102/96, Zb. s. II-753, body 88 a 90, a zo 14. decembra 2005, General Electric/Komisja, T-210/01, Zb. s. II-5575.

134 — Rozsudok Poulsen a Diva Navigation (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, body 3, 4 a 30 až 34); podobne rozsudok Commune de Mesquer (už citovaný v poznámke pod čiarou 44, body 60 a 61) v súvislosti s ropou, ktorá sa vyliala, keď sa loď potopila vo výlučnej hospodárskej zóne členského štátu a ktorá bola vyplavená na jeho breh.

135 — Rozsudok Buničina (už citovaný v poznámke pod čiarou 130, bod 18); právomoc zabaviť lodný náklad je v konečnom dôsledku založená na zásade teritoriality vo vyššie spomenutom rozsudku Poulsen a Diva Navigation (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, body 30 až 34).

136 — Pozri v tomto zmysle rozsudok Mondiet (už citovaný v poznámke pod čiarou 104, bod 15), v ktorom bola pôsobnosť vtedajšieho Európskeho spoločenstva prijať opatrenia na zachovanie zdrojov rybolovu na voľnom mori odvodená od právomoci štátu vlajky.

poskytovať služby na jej území, požadovať, aby splnili určité normy stanovené právnymi predpismi EÚ. V súlade s tým môže požadovať, aby sa letecké spoločnosti podieľali na právnych aktoch EÚ v oblasti ochrany životného prostredia a zmeny klímy¹³⁷ – v tomto prípade na systéme obchodovania s emisiami EÚ – vždy keď vzlietnu z letiska na území Európskej únie alebo na také letisko pristanú.

152. Vzlietnutie a pristátie sú základnými a osobitne charakteristickými prvkami každého letu. Ak miestom odletu alebo miestom určenia je letisko na území Európskej únie, existuje dostatočná teritoriálna väzba na to, aby bol daný let zahrnutý do systému obchodovania s emisiami EÚ.

153. V rámci systému obchodovania s emisiami EÚ sa môže od určitej leteckej spoločnosti vyžadovať, aby pri odlete z európskeho letiska alebo prilete na európske letisko odovzdala emisné kvóty, ktoré sú o to vyššie, o čo je miesto odletu vzdialenejšie od miesta určenia. Takéto zohľadnenie celej dĺžky letu je v konečnom dôsledku vyjadrením zásady

proporcionality a odráža zásadu práva životného prostredia „znečisťovateľ platí“.

154. Zásada teritoriality nebráni tomu, aby sa systém obchodovania s emisiami EÚ uplatnil na časti letov, ktoré sa uskutočňujú mimo územia Európskej únie. Takýto prístup odráža povahu, ako aj zmysel a účel opatrení v oblasti ochrany životného prostredia a klimatických zmien. Je známe, že znečistenie ovzdušia nepozná hranice a že skleníkové plyny prispievajú k zmene klímy na celom svete bez ohľadu na to, kde sú vypúšťané; môžu mať vplyv na životné prostredie a klímu v každom štáte a združení štátov, vrátane Európskej únie.

155. Porovnanie s vyššie uvedenou vecou v oblasti rybolovu je v tomto zmysle tiež použiteľné. Ak je podľa zásady teritoriality prípustné, aby boli ryby ulovené mimo Európskej únie zabavené na lodi plaviacej sa pod vlajkou tretej krajiny, kým sa táto loď nachádza v prístave v Európskej únii,¹³⁸ potom nie je v žiadnom prípade možné zakázať zohľadniť na účely výpočtu emisných kvót, ktoré sa majú odovzdať, pri odlete lietadla z letiska v Európskej únii alebo pri prilete na také letisko výfukové plyny, ktoré toto lietadlo vypustilo mimo vzdušného priestoru Európskej únie.

137 — Otázka, či táto právomoc je v tomto konkrétnom prípade obmedzená na základe medzinárodných zmlúv, bude preskúmaná samostatne v rámci tretej a štvrtej prejudiciálnej otázky, pozri body 161 až 236 nižšie.

138 — Rozsudok Poulsen a Diva Navigation (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, body 3, 4 a 30 až 34).

c) O neexistencii nepriaznivého vplyvu na zvrchovanosť tretích krajín

podobne ako je v oblasti priamych daní prijímaný rozšírený jav dvojitého zdanenia.¹³⁹

156. Na rozdiel od názoru žalobcov v konaní vo veci samej a združení, ktoré ich v konaní podporujú, smernica 2008/101 právne ani fakticky nebráni tretím krajinám, aby uviedli do platnosti alebo uplatňovali svoje vlastné systémy obchodovania s emisiami v oblasti činností leteckej dopravy.

159. Dvojitému zahrnutiu jedného letu do dvoch rôznych systémov obchodovania s emisiami sa možno vyhnúť len jednostrannými opatreniami alebo na základe dohody medzi štátmi a dotknutými medzinárodnými organizáciami. Aj keď medzinárodné obyčajové právo nestanovuje žiadnu takúto povinnosť, normotvorca EÚ svoju ochotu v tomto zmysle výslovne vyjadril v smernici 2008/101, kde súčasne zahrnul aj konkrétne dispozitívne ustanovenie.¹⁴⁰

157. Je pravdou, že v prípade letov, ktoré sa uskutočňujú nad širým morom a nad územím tretích krajín existuje riziko „dvojitej regulácie“, to znamená riziko, že jedna a tá istá cesta sa zohľadní dvakrát v rámci systémov obchodovania s emisiami dvoch štátov. Môže to nastať napríklad vtedy, ak systém obchodovania s emisiami uplatniteľný v mieste odletu medzinárodného letu a systém uplatniteľný v mieste jeho určenia – podobne ako smernica 2008/101 – zohľadnili celú dĺžku letu.

d) Predbežný záver

160. Celkovo teda zahrnutie časti letov, ktoré sa uskutočňujú mimo územia Európskej únie, do systému obchodovania s emisiami EÚ nevyvoláva pochybnosti o zlučiteľnosti smernice 2008/101 s dotknutými zásadami medzinárodného obyčajového práva.

158. Takéto dvojité zohľadnenie však nie je, akokoľvek zaťažujúcim by mohlo byť pre letecké spoločnosti, podľa zásad medzinárodného obyčajového práva prejednávanych v tejto veci zakázané. V skutočnosti ho medzinárodné obyčajové právo prijíma,

139 — V súčasnosti je to v oblasti priameho zdaňovania tak, že ani v rámci Európskej únie neexistuje všeobecný zákaz dvojitého zdanenia (rozsudky zo 14. novembra 2006, Kerckhaert a Morres, C-513/04, Zb. s. I-10967, body 20 až 24, a z 12. februára 2009, Block, C-67/08, Zb. s. I-883, body 28 až 31).

140 — Pozri odôvodnenie č. 17 smernice 2008/101 a článok 25a smernice 2003/87 v znení smernice 2008/101.

2. Zlučiteľnosť s určitými medzinárodnými dohodami (otázky č. 3 a 4)

smernica začleňuje do systému obchodovania s emisiami EÚ tie časti letov, ktoré sa uskutočňujú mimo vzdušného priestoru členských štátov Európskej únie.

161. Svojou treťou a štvrtou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či je smernica 2008/101 zlučiteľná s rôznymi ustanoveniami medzinárodných dohôd. Začlenenie medzinárodných činností leteckej dopravy do systému obchodovania s emisiami EÚ, ako ho vykonáva smernica 2008/101, je pritom predložené Súdnemu dvoru na preskúmanie jeho platnosti zo štyroch rôznych hľadísk: po prvé s ohľadom na zohľadnenie častí letov mimo vzdušného priestoru EÚ (otázka č. 3), po druhé s ohľadom na jednostranný postup Európskej únie mimo rámca ICAO [otázka č. 4 písm. a)], po tretie s ohľadom na zákaz poplatkov zo vstupu alebo z výstupu [otázka č. 4 písm. b)] a po štvrté s ohľadom na zákaz daní a poplatkov z pohonných hmôt pri medzinárodných činnostiach v oblasti leteckej dopravy [otázka č. 4 písm. c)].

i) Zlučiteľnosť s článkami 1, 11 a 12 Chicagského dohovoru [otázka č. 3 písm. a)]

163. Ako už bolo v súvislosti s prvou otázkou uvedené, Európska únia nie je viazaná Chicagským dohovorom; tento dohovor preto nemôže slúžiť ako kritérium, na základe ktorého je možné preskúmať platnosť aktov EÚ.¹⁴¹ Vzhľadom na to, že všetky členské štáty EÚ sú zmluvnými stranami Chicagského dohovoru, musí byť napriek tomu braný do úvahy pri výklade ustanovení sekundárneho práva EÚ.¹⁴² V dôsledku toho sa má smernica 2008/101 (alebo smernica 2003/87, ktorá bola zmenená a doplnená smernicou 2008/101) podľa možnosti vykladať tak, aby bola v súlade s Chicagským dohovorom.

a) Legálnosť začlenenia častí letov mimo vzdušného priestoru EÚ do systému obchodovania s emisiami EÚ (otázka č. 3)

164. Z preskúmania ustanovení Chicagského dohovoru uvedených vnútroštátnym súdom však vyplýva, že v nijakom prípade nie sú v rozpore so smernicou 2008/101.

162. Svojou treťou otázkou sa vnútroštátny súd pýta, či rôzne ustanovenia Chicagského dohovoru a dohody „Otvorené nebo“ vedú k neplatnosti smernice 2008/101, ak uvedená

¹⁴¹ — Pozri body 51 až 66 vyššie.

¹⁴² — Pozri v tomto zmysle rozsudok Intertanko (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, koniec bodu 52).

165. Po prvé, pokiaľ ide o článok 1 Chicagského dohovoru, ide len o prejav zásady zvrchovanosti štátov a predovšetkým zvrchovanosti nad vzdušným priestorom.¹⁴³ Ako už bolo uvedené vyššie¹⁴⁴ v súvislosti s medzinárodným obyčajovým právom, smernica 2008/101 neobsahuje žiadne exteritoriálne ustanovenia a neporušuje zvrchované práva tretích krajín. Tieto úvahy možno bez ďalšieho preniesť na článok 1 Chicagského dohovoru.

166. So zreteľom na článok 11 Chicagského dohovoru treba poznamenať, že v ňom obsiahnutá úprava sa už podľa svojho znenia vzťahuje len na vstup lietadiel používaných v medzinárodnom letectve na územie zmluvných štátov a výstup z neho, ako aj na prevádzku a navigáciu týchto lietadiel na území zmluvných štátov. Potvrdzuje to aj celkový kontext článku 11: ustanovenie je súčasťou kapitoly II Chicagského dohovoru, ktorý je venovaný letom nad územím zmluvných štátov. Z článku 11 Chicagského dohovoru nie je možné vyvodiť, či systém obchodovania s emisiami uplatňovaný jedným zmluvným štátom smie zohľadňovať časti letov, ktoré sa uskutočňujú mimo územia tohto štátu.

167. Jedinou obsahovou požiadavkou uvedenou v článku 11 Chicagského dohovoru,

pokiaľ ide o právne predpisy zmluvných štátov, ktoré sa týkajú sa príletov, odletov a prevádzky lietadiel, je zákaz diskriminácie lietadiel na základe ich štátnej príslušnosti: zákony a predpisy sa „sa vzťahujú na lietadlá všetkých zmluvných štátov bez ohľadu na štátnu príslušnosť“. Žiadny z účastníkov konania v prejednávanej veci nespochybnil skutočnosť, že systém obchodovania s emisiami EÚ túto požiadavku spĺňa.

168. Ani z druhej časti vety v článku 11 Chicagského dohovoru nemožno vyvodiť záver, že by bolo zakázané, aby zmluvný štát v rámci svojho systému obchodovania s emisiami zohľadnil časti letov, ktoré sa uskutočňujú mimo jeho územia. Toto ustanovenie uvádza len to, že zákonom a predpisom zmluvného štátu sa treba podrobiť „pri vstupe, výstupe a pobyte na území tohto štátu“. Práve to a len to – dodržiavanie pravidiel pri vstupe alebo výstupe – požaduje Európska únia od leteckých spoločností v rámci svojho systému obchodovania s emisiami. Systém obchodovania s emisiami EÚ neobsahuje pravidlá, ktoré by mali byť dodržané počas tých častí letov, ktoré sa uskutočňujú mimo územia Európskej únie.

169. Nakoniec, pokiaľ ide o článok 12 Chicagského dohovoru, tento článok sa týka pravidiel leteckej dopravy. Nijaké takéto pravidlá leteckej dopravy sa však nenachádzajú v smernici 2003/87, ktorá bola zmenená a doplnená smernicou 2008/101, či už ide o územie Európskej únie, vzdušný priestor nad tretími krajinami alebo nad šírým morom, ktoré

¹⁴³ — Pozri bod 118 vyššie.

¹⁴⁴ — Pozri moje stanovisko k druhej prejudiciálnej otázke (body 145 až 160 týchto návrhov).

je osobitne spomenuté v článku 12 tretej vete Dohovoru. Predovšetkým, ako už bolo spomenuté, systém obchodovania s emisiami EÚ nevyžaduje od leteckých spoločností ani od ich lietadiel, aby dodržiavali určité dráhy letu, konkrétne obmedzenia rýchlosti alebo obmedzenia týkajúce sa spotreby paliva a výfukových plynov.

Predovšetkým nie je s ohľadom na tento dohovor potrebné obmedzovať rozsah uplatnenia systému obchodovania s emisiami EÚ na tie časti letov, ktoré sa uskutočňujú na území Európskej únie.

ii) Zlučiteľnosť s článkom 7 dohody „Otvorené alebo“ [otázka č. 3 písm. b)]

170. Ani odkaz žalobcov v konaní vo veci samej na prílohu č. 2 Chicagského dohovoru,¹⁴⁵ v ktorej sú stanovené určité pravidlá leteckej dopravy, nemôže podporiť ich tvrdenie. Existuje tam síce ustanovenie článku 3.1.4 o „zhodení alebo postreku“¹⁴⁶ z lietadla počas letu. Systém obchodovania s emisiami EÚ však nie je v žiadnom prípade porovnateľný s úpravou zhodenia alebo rozprašovania látok; neobsahuje napokon žiadne pravidlá ani obmedzenia emisií skleníkových plynov z motorov jednotlivých lietadiel pri letoch na letiská v Európskej únii a z nich.

171. Keďže teda neexistuje žiadne riziko rozporu s článkami 1, 11 alebo 12 Chicagského dohovoru, nie je žiadny dôvod vykladať a uplatňovať smernicu 2008/101 reštriktívne vo svetle Chicagského dohovoru.

172. Na rozdiel od vyššie uvedených ustanovení Chicagského dohovoru možno článok 7 dohody „Otvorené alebo“ považovať za kritérium, na základe ktorého je možné preskúmať platnosť smernice 2008/101.¹⁴⁷

173. Vo veci však neexistujú pochybnosti o zlučiteľnosti systému obchodovania s emisiami EÚ s týmto ustanovením medzinárodného práva verejného. Článok 7 dohody „Otvorené alebo“ v podstate stanovuje, že na území zmluvnej strany platia a musia byť dodržiavané jej zákony a iné právne predpisy týkajúce sa príletu, odletu a prevádzky lietadiel v medzinárodnej leteckej doprave. Článok 7 dohody „Otvorené alebo“ tak v rozsahu, aký je v tejto veci relevantný, obsahuje ustanovenie, ktoré je obsahovo vo veľkej časti zhodné s článkom 11 Chicagského dohovoru.

¹⁴⁵ — Uverejnené ICAO v „Rules of the Air“, 10. vydanie, júl 2005.

¹⁴⁶ — V angličtine „dropping or spraying“.

¹⁴⁷ — Pozri najmä bod 103 vyššie, týchto návrhov.

Vyjadrenia uvedené k poslednému uvedenému ustanoveniu¹⁴⁸ tak môžu byť bez ďalšieho prenesené na článok 7 dohody „Otvorené alebo“.

chápu článok 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu tak, že Európskej únii zakazuje, aby mimo rámca ICAO sledovala obmedzenie alebo zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy.

b) O tom, či je zákonné, aby Európska únia konala samostatne mimo rámec ICAO [otázka č. 4 písm. a)]

174. Prvá časť štvrtej otázky [otázka č. 4 písm. a)] sa snaží objasniť, či Európska únia smela sama rozšíriť svoj systém obchodovania s emisiami na medzinárodné činnosti v oblasti letectva bez toho, aby počkala na vypracovanie multilaterálneho riešenia v rámci ICAO. Na tento účel vnútroštátny súd žiada Súdny dvor, aby posúdil platnosť smernice 2008/101 z dvoch hľadísk: po prvé, pokiaľ ide o jej zlučiteľnosť s článkom 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu, a po druhé, pokiaľ ide o prípadné porušenie článku 15 ods. 3 dohody „Otvorené alebo“.

176. S týmto tvrdením nemožno súhlasiť. Ako správne uviedlo viacero inštitúcií a vlád zúčastnených na konaní, podľa článku 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu nie je obmedzenie a zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy vo výlučnej právomoci ICAO. Vyplýva to zo tak znenia tohto ustanovenia, ako aj z jeho kontextu a cieľov.

i) Zlučiteľnosť s článkom 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu

177. V aktuálnom znení článku 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu neexistuje nijaký odkaz na výlučnosť. Obmedzenie alebo zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy sa nemá dosiahnuť „výlučne“ alebo „len“ postupmi v rámci ICAO. Ak by si zmluvné strany Kjótskeho protokolu želali, aby ICAO mala výlučnú právomoc, bolo by možné očakávať, že to s potrebnou jasnosťou vyjadria v znení tohto ustanovenia.

175. Žalobcovia v konaní vo veci samej a združenia, ktoré ich v konaní podporujú,

178. Kjótsky protokol je navyše pevne zatkotvený v celkovom kontexte Rámcového dohovoru OSN o zmene klímy, na prebratie

148 — Pozri body 166 až 168 vyššie.

ktorého bol uzavretý¹⁴⁹ a v zmysle ktorého má byť preto vykladaný. Tento Rámcový dohovor pripúšťa nielen mnohostranné, ale aj národné a regionálne politiky a opatrenia na obmedzenie alebo zníženie emisií skleníkových plynov.

179. Článok 4 ods. 1 písm. b) Rámcového dohovoru tak výslovne stanovuje, že zmluvné strany majú „formulovať, realizovať, publikovať a pravidelne aktualizovať národné a tam kde je to vhodné, aj regionálne programy, obsahujúce opatrenia na zmiernenie zmeny klímy riešením antropogénnych emisií... všetkých plynov spôsobujúcich skleníkový efekt, ktoré nespádajú pod Montrealský protokol“. Článok 4 ods. 2 písm. a) Rámcového dohovoru podobne stanovuje, že všetky rozvinuté krajiny, ktoré sú zmluvnými stranami majú prijať „národné nariadenia“ a „opatrenia na zmiernenie zmeny klímy“ a v poznámke pod čiarou je objasnené, že to má zahŕňať stratégie a opatrenia prijaté regionálnymi hospodárskymi integračnými organizáciami.

180. Na rozdiel od názoru žalobcov v konaní vo veci samej vyjadrenom na pojednávaní pred Súdnym dvorom nič nenasvedčuje tomu, že článok 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu má za cieľ odchýliť sa od zásad uvedených v článku 4 Rámcového dohovoru.

181. Bolo by totiž v rozpore s cieľmi Rámcového dohovoru všeobecne a cieľmi Kjótskeho protokolu konkrétne, aby opatrenia na obmedzenie alebo zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy boli prijímané len na multilaterálnej úrovni v rámci ICAO. Okruh zmluvných strán Rámcového dohovoru a Kjótskeho protokolu na jednej strane sa totiž neprekrýva sa okruhom zmluvných strán Chicagského dohovoru a na ňom založenej ICAO na strane druhej. Ak by ICAO mala mať výlučnú právomoc, tí členovia ICAO, ktorí nie sú viazaní Kjótskym protokolom, by mohli zabrániť dosiahnutiu cieľov Kjótskeho protokolu. Naopak, pre zmluvné strany Kjótskeho dohovoru by bolo zložitejšie aktívne prispievať k dosiahnutiu cieľov Kjótskeho protokolu, ak samy – ako je to v prípade Európskej únie – vôbec nie sú členmi ICAO.

182. Vzhľadom na to je potrebné vychádzať z toho, že zmluvné strany Kjótskeho protokolu sa v článku 2 ods. 2 tohto protokolu *nezaviazali* pokračovať vo svojom úsilí znížiť alebo obmedziť emisie skleníkových plynov z leteckej dopravy *výlučne* v rámci ICAO.

183. Je pravdou, že článok 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu odráža želanie zmluvných strán, aby sa multilaterálne riešenie na obmedzenie alebo zníženie emisií skleníkových plynov

149 — Pozri názov Kjótskeho protokolu a jeho prvé odôvodnenie.

z leteckej dopravy našlo v rámci ICAO. To nemôže ignorovať ani Európska únia pri vypracovaní a realizácii svojej politiky životného prostredia a zmeny klímy, hoci nie ona sama, ale len jej členské štáty sú členmi ICAO.¹⁵⁰

184. Uprednostnenie multilaterálneho riešenia v rámci ICAO zo strany zmluvných strán je však článkom 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu premenená len do podoby veľmi všeobecnej povinnosti konať (vo francúzštine: „obligation de moyen“). Ak sa v primeranej lehote nedosiahne dohoda v rámci ICAO, strany Kjótskeho protokolu musia mať možnosť prijať opatrenia potrebné na dosiahnutie cieľov tohto protokolu na národnej alebo regionálnej úrovni,¹⁵¹ inak by vážne hrozilo, že sa tieto ciele nemusia dosiahnuť.

185. Či a kedy by Európska únia, konajúca mimo rámca ICAO, mala jednostranne prijať opatrenia na obmedzenie alebo zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy, je nakoniec otázkou efektívnosti, o ktorej majú rozhodnúť politické orgány Európskej únie.

Aj keď to neznamená, že príslušné inštitúcie EÚ by mohli v tomto smere konať nezávisle od súdneho preskúmania, je vhodné poznamenať, že majú široký priestor na voľnú úvahu pri rozhodovaní vyžadujúcom hodnotenie komplexných ekonomických a sociálnych otázok, rovnako ako pri rozhodovaní o zahraničnom obchode.¹⁵² Práve pri hodnotení výhod a nevýhod ich vlastného rozhodovania na regionálnej úrovni o obmedzení alebo znížení emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy a pri voľbe načasovania takéhoto opatrenia by príslušné orgány EÚ mali mať priestor na voľnú úvahu.

186. V prejednávanej veci je nesporné, že členské štáty Európskej únie sa mnoho rokov podieľali na multilaterálnych rokovaniach pod záštitou ICAO týkajúcich sa opatrení na obmedzenie a zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy.¹⁵³ Od inštitúcie EÚ sa nemohlo dôvodne požadovať, aby orgánom ICAO poskytli neobmedzený čas na prijatie multilaterálneho riešenia. Je potrebné

150 — Pozri v tomto zmysle rozsudok Intertanko (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, koniec bodu 52).

151 — Článok 4 ods. 2 písm. e) bod i) Rámcového dohovoru – podľa ktorého každá zmluvná strana „primerane koordinuje“ s ostatnými zmluvnými stranami príslušné ekonomické a administratívne nástroje – môže byť tiež vykladaný týmto spôsobom.

152 — Pozri, pokiaľ ide o voľnú úvahu alebo diskrečnú právomoc inštitúcií EÚ pri hodnotení komplexných ekonomických a sociálnych záležitostí rozsudky IATA a ELFAA (už citovaný v poznámke pod čiarou 35, bod 80); z 10. júla 2008, Bertelsmann a Sony Corporation of America/Impala, C-413/06 P, Zb. s. I-4951, body 69 a 144; z 8. júna 2010, Vodafone a i., C-58/08, Zb. s. I-4999, bod 52; pozri, pokiaľ ide o voľnú úvahu inštitúcií EÚ v oblasti zahraničného obchodu rozsudky Racke (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, bod 52) a z 27. septembra 2007, Ikea Wholesale, C-351/04, Zb. s. I-7723, bod 40.

153 — Pozri odôvodnenie č. 9 smernice 2008/101.

zohľadniť predovšetkým časové obmedzenia, ktoré Kjótsky protokol ukladá Európskej únii a mnohým ďalším zmluvným stranám na to, aby splnili svoje kvantifikované ciele obmedziť a znížiť emisie: v Kjótskom protokole je uvedená veľmi konkrétne stanovená doba záväzku, ktorá trvá od roku 2008 do roku 2012.

diskrečnej právomoci, ktorá im patrí s ohľadom na článok 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu. Smernica 2008/101 nie je v rozpore s článkom 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu.

ii) Zlučiteľnosť s článkom 15 ods. 3 dohody „Otvorené nebo“

187. Za týchto okolností nemožno skutočnosť, že normotvorca EÚ sa v roku 2008 rozhodol začleniť činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisiami EÚ od roku 2012, v žiadnom prípade považovať za predčasnú – najmä ak dvere k ďalšiemu multilaterálnemu riešeniu pod záštitou ICAO neboli smernicou 2008/101 v nijakom prípade zatvorené. Európska únia a jej členské štáty výslovne „pokračujú v snahe o dohodu o globálnych opatreniach na zníženie emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy“.¹⁵⁴ Okrem toho dispozitívna klauzula v zmenej a doplnenej smernici¹⁵⁵ umožňuje, aby sa prijali rýchle opatrenia na zabránenie dvojitej regulácii.

189. Dohoda „Otvorené nebo“ uvádza, že pri zavádzaní opatrení na ochranu životného prostredia sa musia dodržiavať normy ochrany životného prostredia v letectve, ktoré prijala ICAO v prílohách [Chicagského] dohovoru¹⁵⁶, okrem prípadov, v ktorých boli oznámené rozdiely (článok 15 ods. 3 prvá veta dohody „Otvorené nebo“). Navyše, opatrenia na ochranu životného prostredia majú byť uplatňované v súlade s článkom 2 a článkom 3 ods. 4 dohody „Otvorené nebo“ (článok 15 ods. 3 druhá veta dohody „Otvorené nebo“).

— Neexistencia protikladných noriem ochrany životného prostredia ICAO

188. Celkovo teda Európsky parlament a Rada Európskej únie neprekročili pri prijímaní smernice 2008/101 hranice svojej

190. Po prvé, pokiaľ ide o článok 15 ods. 3 prvú vetu dohody „Otvorené nebo“, stačí povedať, že aspoň podľa informácií

¹⁵⁴ — Pozri odôvodnenie č. 17 smernice 2008/101.

¹⁵⁵ — Článok 25a smernice 2003/87 zmenenej a doplnenej smernicou 2008/101.

¹⁵⁶ — V článku 15 ods. 3 dohody „Otvorené nebo“ je Chicagský dohovor trochu neobvykle uvedený [v nemeckom znení] ako „ICAO-Abkommen“ (Dohovor ICAO).

poskytnutých Súdnu dvoru v tomto prejudiciálnom konaní v súčasnej dobe neexistujú nijaké ICAO normy ochrany životného prostredia týkajúce sa činností leteckej dopravy, ktoré by bránili začleneniu leteckej dopravy do systému obchodovania s emisiami, akým je systém EÚ; to platí aj pre prílohu 16 Chicagského dohovoru.

a výslovne si vyhradili právo prijímať a uplatňovať trhové opatrenia na nediskriminačnom základe na všetkých prevádzkovateľov lietadiel zo všetkých štátov, ktorí poskytujú letecké dopravné služby na ich územie, z neho alebo v rámci ich územia.¹⁵⁸

191. 36. zhromaždenie ICAO, ktoré sa konalo v septembri 2007, síce naliehalo na zmluvné štáty Chicagského dohovoru, aby zaviedli systém obchodovania s emisiami na operátorov lietadiel iných zmluvných štátov len na základe vzájomnej dohody medzi týmito štátmi.¹⁵⁷ Nestanovili však právne záväzné normy pre činnosti leteckej dopravy, nehovoriac o normách ochrany životného prostredia v zmysle článku 15 ods. 3 prvej vety dohody „Otvorené alebo“. Išlo jednoducho o nezáväzné politické vyhlásenie zmluvných štátov zastúpených na zhromaždení ICAO.

192. Ak by sa aj niekto usiloval pripísať právne účinky uvedenému uzneseniu z 36. zhromaždenia, nemalo by to v nijakom prípade význam pre Európsku úniu, pretože všetky jej členské štáty ako zmluvné strany Chicagského dohovoru voči tomuto uzneseniu namietali

193. Vyššie uvedené uznesenie z 36. zhromaždenia z roku 2007 bolo navyše od tej doby nahradené neskorším uznesením z 37. zhromaždenia ICAO z roku 2010.¹⁵⁹ Toto neskoršie uznesenie, ktoré bolo tiež prijaté v zásade európskymi členmi ICAO, priznáva dôležitú úlohu trhovým opatreniam, akým je systém obchodovania s emisiami, a vo svojej prílohe odporúča hlavné zásady pre zavedenie týchto systémov zmluvnými štátmi Chicagského dohovoru. Ak vynecháme skutočnosť, že ani uznesenie z 37. zhromaždenia ICAO nie je právne záväzné, nikto z účastníkov tohto prejudiciálneho konania netvrdil, že smernica 2008/101 je s ním nezlučiteľná. Navyše, neskoršie uznesenie naznačuje naliehavosť pozitívnejšieho základného postoja v rámci ICAO týkajúceho sa začlenenia činností

157 — Rezolúcia A36-22 z 36. zhromaždenia ICAO, príloha I ods. 1 písm. b) (1), (na ktorú odkazuje odôvodnenie č. 9 smernice 2008/101).

158 — Pozri odôvodnenie č. 9 smernice 2008/101.

159 — Rezolúcia A37-19 z 37. zhromaždenia ICAO, október 2010.

leteckej dopravy do národných a regionálnych systémov obchodovania s emisiami.

sa musia uplatňovať na letecké spoločnosti nediskriminačným spôsobom¹⁶¹ a nemali by mať vplyv na možnosť leteckých spoločností navzájom súťažiť.

194. Celkovo preto možno povedať, že z odkazu v článku 15 ods. 3 prvej vete dohody „Otvorené nebo“ na normy ochrany životného prostredia ICAO nemožno odvodiť nič, čo by malo vplyv na platnosť smernice 2008/101.

— Neexistencia porušenia zásady zákazu diskriminácie v dohode „Otvorené nebo“

196. Zásada zákazu diskriminácie stanovená v článku 2 a článku 3 ods. 4 dohody „Otvorené nebo“ vyjadruje všeobecnú právnu zásadu, ktorá je uznaná podľa právnych predpisov EÚ a je zakotvená v článkoch 20 a 21 Charty základných práv.¹⁶² Neexistuje nijaký dôvod domnievať sa, že táto zásada by mala byť chápaná v zmysle dohody „Otvorené nebo“ inak, než kdekoľvek inde v rámci práva EÚ. V práve EÚ podľa ustálenej judikatúry zásada zákazu diskriminácie vyžaduje, aby sa v porovnateľných situáciách nepostupovalo rozdielne a v rozdielnych rovnako, ak takýto postup nie je objektívne odôvodnený.¹⁶³

195. Pokiaľ ide článok 15 ods. 3 druhú vetu dohody „Otvorené nebo“, uplatňovanie opatrení na ochranu životného prostredia pre leteckú dopravu musí byť viazané na dodržiavanie zásady spravodlivosti a rovnosti príležitostí leteckých spoločností pri ich vzájomnom súťažení (článok 2 dohody „Otvorené nebo“) a na právo leteckých spoločností určiť frekvenciu a kapacitu svojej medzinárodnej leteckej dopravy (článok 3 ods. 4 dohody „Otvorené nebo“). Ako už bolo spomenuté¹⁶⁰ všetky tieto požiadavky majú spoločné to, že

197. Smernica 2008/101 zahrňuje do systému obchodovania s emisiami EÚ lety všetkých leteckých spoločností do a z európskych

160 — Pozri bod 106 vyššie.

161 — Pozri tiež odkaz na „rovnaké podmienky“ v článku 3 ods. 4 koniec druhej vety dohody „Otvorené nebo“.

162 — Rozsudok zo 14. septembra 2010, Akzo Nobel Chemicals a Akros Chemicals/Komisia a i., („Akzo“), C-550/07 P, Zb. s. I-8301, bod 54.

163 — Rozsudky IATA a ELFAA (už citovaný v poznámke pod čiarou 35, bod 95); zo 16. decembra 2008, Arcelor Atlantique and Lorraine a i., („Arcelor“), C-127/07, Zb. s. I-9895, bod 23; Akzo (už citovaný v poznámke pod čiarou 162, bod 55); a z 1. marca 2011, Association Belge des Consommateurs Test-Achats a i., („Test-Achats“), C-236/09, Zb. s. I-773, bod 28.

letísk bez to, aby ich rozlišovala na základe štátnej príslušnosti alebo miesta odletu alebo určenia predmetných letov. Smernica by teda mohla viesť k diskriminácii, ktorá je zakázaná na základe článku 2 a článku 3 ods. 4 dohody „Otvorené nebo“ len v prípade, ak by rôzne situácie neboli porovnateľné.

sú porovnateľné. V dôsledku toho bolo nutné podľa článku 2 a článku 3 ods. 4 dohody „Otvorené nebo“, aby sa príslušné situácie posudzovali rovnakým spôsobom – ako je to v prípade smernice 2008/101.

198. Porovnateľnosť situácií je potrebné určiť a posúdiť najmä s ohľadom na predmet a cieľ aktu EÚ, ktorý vytvára predmetný rozdiel.¹⁶⁴ Na účely zníženia dopadu zmeny klímy medzinárodnej leteckej dopravy je cieľom smernice 2008/101 obmedziť emisie skleníkových plynov produkované týmto sektorom ekonomiky.¹⁶⁵ Slúži na prebratie Rámcového dohovoru OSN o zmene klímy a Kjótskeho protokolu.¹⁶⁶ Štátna príslušnosť jednotlivých leteckých spoločností je z hľadiska týchto cieľov nepodstatná. Miesto odletu na európske letisko a na miesto určenia letu z európskeho letiska sú v zmysle vyššie uvedených cieľov rovnako nepodstatné. Situácie

199. Ak by normotvorca EÚ vylúčil letecké spoločnosti, ktoré majú štátnu príslušnosť tretej krajiny, zo systému obchodovania s emisiami EÚ, tieto letecké spoločnosti by získali neoprávnenú konkurenčnú výhodu oproti svojim európskym konkurentom. Takýto postup by nebol v súlade so zásadou spravodlivosti a rovnosti príležitostí, ktorá je stanovená v článku 2 dohody „Otvorené nebo“ a ktorá je napokon aj základom samotnej smernice 2008/101.¹⁶⁷

200. Ak by normotvorca EÚ vylúčil lety do alebo z letiska v tretej krajine zo systému obchodovania s emisiami EÚ, existovalo by riziko – napríklad so zreteľom na transatlantické lety – že by dlhé lety boli zvýhodnené oproti krátkym letom. Takéto zvýhodnenie by bolo neodôvodnené tiež vzhľadom na cieľ smernice 2008/101: normotvorca EÚ mal v úmysle začleniť činnosti leteckej dopravy do systému

164 — Rozsudky Arcelor (už citovaný v poznámke pod čiarou 163, bod 26); Test-Achats (už citovaný v poznámke pod čiarou 163, bod 29); zo 17. marca 2011, AJD Tuna, C-221/09, Zb. s. I-1655, bod 93; a z 12. mája 2011, Luxembursko/Parlament a Rada, C-176/09, Zb. s. I-3727, bod 32.

165 — Odôvodnenia č. 3, 4, 10 a 11 smernice 2008/101.

166 — Odôvodnenia č. 2, 7 a 8 smernice 2008/101 v spojení v odôvodnením č. 5 smernice 2003/87.

167 — Odôvodnenie č. 16 smernice 2008/101.

obchodovania s emisiami EÚ tak komplexne, ako je to len možné, s cieľom znížiť emisie skleníkových plynov z leteckej dopravy.

201. Celkovo teda nemožno konštatovať nijaké porušenie zásady zákazu diskriminácie stanovenej v článku 2 a článku 3 ods. 4 dohody „Otvorené alebo“.

— Neexistencia zákazu konať samostatne mimo rámca ICAO

202. Žalobcovia v konaní vo veci samej sa tiež dovolávajú článku 15 ods. 3 dohody „Otvorené alebo“, pretože nepriamo, prostredníctvom odkazu na článok 3 ods. 4 dohody „Otvorené alebo“, odkazuje na článok 15 Chicagského dohovoru. Na základe tohto reťazca odkazov a rovnako ako predtým v spojení s článkom 2 ods. 2 Kjótskeho protokolu vyjadrujú názor, že Európska únia by pri začleňovaní činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisiami nemala konať samostatne, ale mala by počkať na multilaterálne riešenia v rámci ICAO.

203. V tomto zmysle je potrebné poznamenať, že článok 15 Chicagského dohovoru, ktorý sa týka letiskových a podobných poplatkov, a vo všeobecnosti sa týka prístupu k letiskám,

neobsahuje nijaké osobitné pravidlá týkajúce sa prípustnosti alebo neprípustnosti iných jednostranných akcií v súvislosti so zavádzaním systému obchodovania s emisiami pre činnosti leteckej dopravy. Je preto tak trochu nepravdepodobné, že zmluvné strany dohody „Otvorené alebo“ chceli len odkazom na článok 15 Chicagského dohovoru zaviesť také pravidlo prostredníctvom „zadných dvier“, najmä z toho dôvodu, že medzi nimi neexistovala v tomto zmysle nijaká dohoda.¹⁶⁸

204. Z článku 15 ods. 7 dohody „Otvorené alebo“ v znení pozmeňujúceho protokolu 2010 v skutočnosti vyplýva, že zmluvné strany nemali v úmysle vylúčiť uplatnenie „trhových opatrení“ týkajúcich sa emisií z leteckej

168 — V bode 54 memoranda o konzultáciách k dohode „Otvorené alebo“ (Ú. v. EÚ L 134, s. 33) a v bode 11 memoranda o konzultáciách k pozmeňujúcemu protokolu 2010 (Ú. v. EÚ L 223, s. 16) obidve delegácie vzali na vedomie, že nič v dohode „Otvorené alebo“ nebude mať „v nijakom prípade vplyv na ich právne a politické postoje v rôznych otázkach leteckej dopravy súvisiacich s ochranou životného prostredia“ [neoficiálny preklad]. Aj keď bod 35 memoranda z roku 2007 vo vzťahu k článku 15 dohody „Otvorené alebo“ zdôrazňuje význam medzinárodného konsenzu v otázkach životného prostredia v rámci ICAO a vyzýva k zosúladieniu s rezolúciou A35-5 35. zhromaždenia ICAO zo septembra 2004, nemožno z tohto memoranda alebo rezolúcie A35-5 odvodíť, že tu existuje jasný právne záväzný zákaz prijímania jednostranných opatrení s ohľadom na obchodovanie s emisiami. Naopak, v odseku 2 (c) dodatku H k rezolúcii A35-5 bolo otvorené obchodovanie s emisiami schválené a možnosť štátov začleniť emisie z medzinárodnej leteckej dopravy do svojich systémov obchodovania s emisiami nebola vylúčená (pozri odôvodnenie č. 9 smernice 2008/101).

dopravy“, aj napriek tomu, že boli zavedené jednostranne. Tento nový odsek výslovne poukazuje na problematiku prekryvania a na odporúčania spoločného výboru s cieľom zabrániť „zdvojeniu opatrení a nákladov“.

c) Neexistencia porušenia zákazu poplatkov za prílet alebo odlet lietadla [otázka č. 4 písm. b)]

205. Napokon, článok 15 Chicagského dohovoru môže zohrávať úlohu v súvislosti s článkom 3 ods. 4 v spojení s článkom 15 ods. 3 dohody „Otvorené nebo“ len vtedy, ak jedna zmluvná strana jednostranne obmedzuje objem dopravy, frekvenciu alebo pravidelnosť služieb alebo typ prevádzkovaného lietadla, alebo vyžaduje podanie letových plánov, programy charterových letov alebo prevádzkových plánov leteckými spoločnosťami z dôvodov ochrany životného prostredia. V takýchto prípadoch článok 3 ods. 4 dohody „Otvorené nebo“ stanovuje „jednotné podmienky v súlade s článkom 15 [Chicagského] dohovoru“; vyjadruje preto len zásadu zákazu diskriminácie, ktorá – ako sme videli¹⁶⁹ – nie je smernicou 2008/101 porušená.

206. Nakoniec, pokiaľ ide o otázku, či treba systém obchodovanie s emisiami EÚ chápať ako letiskové alebo podobné poplatky v zmysle článku 15 Chicagského dohovoru, odkazujem na moje vyjadrenia k druhej časti štvrtej otázky [otázka 4 písm. b)].¹⁷⁰

207. Druhá časť štvrtej otázky sa týka problematiky, či rozšírenie systému obchodovania s emisiami EÚ o medzinárodné činnosti leteckej dopravy porušuje pravidlá medzinárodného práva zakazujúce poplatky pri prílete alebo odlete lietadla, tak ako je uvedené v článku 15 Chicagského dohovoru, ktorého ustanovenie je tematizované „samostatne alebo v spojení s“ článkom 3 ods. 4 a článkom 15 ods. 3 dohody „Otvorené nebo“.

208. Ako už bolo uvedené, Chicagský dohovor sám osebe nie je kritériom, na základe ktorého je možné preskúmať platnosť aktov EÚ.¹⁷¹ Článok 15 tohto dohovoru sa však uplatní na základe odkazu v článku 3 ods. 4 v spojení s článkom 15 ods. 3 dohody „Otvorené nebo“.

209. Osobitný význam treba v tomto zmysle prikladať poslednej vete článku 15 Chicagského dohovoru, podľa ktorej zmluvný štát nesmie vyberať žiadne dávky, dane alebo iné poplatky postihujúce iba právo tranzitu, vstupu alebo výstupu akéhokoľvek lietadla

169 — Pozri body 195 až 201 vyššie.

170 — Pozri body 207 až 221 nižšie.

171 — Pozri body 51 až 66 vyššie.

zmluvného štátu alebo osôb alebo majetku, ktoré sa na nachádzajú na jeho palube, z jeho územia.

210. Žalobcovia v konaní vo veci samej a združenia, ktoré ich v konaní podporujú, zastávajú názor, že systémom obchodovania s emisiami EÚ sa zavádza práve takýto poplatok na vstupe alebo výstupe, čo je v rozpore s poslednou vetou článku 15 Chicagského dohovoru.

211. V tejto súvislosti je potrebné poznamenať, že posledná veta článku 15 Chicagského dohovoru sa nesmie vykladať oddelene od celkového kontextu tohto ustanovenia. Z článku 15 prvého odseku vyplýva, že cieľom tohto ustanovenia je umožniť všetkým lietadlám, bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť, prístup na verejné letiská zmluvných štátoch „za rovnakých podmienok“. Článok 15 druhý odsek stanovuje, že poplatky za používanie letísk a leteckých pomocných zariadení lietadlami iných zmluvných štátov nesmú byť vyššie než tie, ktoré by platili domáce lietadlá. V článku 15 je teda s ohľadom na prístup na letiská zmluvných štátov zakotvený zákaz diskriminácie lietadla na základe štátnej príslušnosti. Článok 15 tretí odsek nadväzuje na túto myšlienku použitím výrazu „všetky takéto poplatky...“.

212. Ak sa článok 15 celkovo chápe ako jednoduchý prejav zákazu diskriminácie na základe štátnej príslušnosti, potom nie je možné spochybniť kompatibilitu systému obchodovania s emisiami EÚ s týmto ustanovením, pretože systém platí rovnako na všetky lietadlá bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť.

213. Aj v prípade, ak by bola posledná veta článku 15 Chicagského dohovoru viac než len vyjadrením zákazu diskriminácie a obsahovala by širší zákaz niektorých poplatkov, nebol by systém obchodovania s emisiami EÚ v rozpore s týmto ustanovením. Od leteckých spoločností nie sú na základe systému obchodovania s emisiami EÚ požadované nijaké dávky alebo poplatky, a rozhodne nie dávky alebo poplatky „postihujúce iba právo tranzitu, vstupu alebo výstupu“ z územia ktoréhokoľvek zmluvného štátu.

214. Poplatky sú vyberané ako protihodnota za použité verejné služby.¹⁷² Suma je stanovená jednostranne orgánom verejnej

172 — Pojem poplatkov sa má v tom zmysle chápať tiež v rámci ICAO: „poplatok je dávka, ktorá je navrhnutá a uplatňovaná osobitne na účely náhrady nákladov pri poskytovaní zariadení a služieb v oblasti civilného letectva“, [neoficiálny preklad] pozri bod 3 úvodu „ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services“ (publikované pod vedením Rady ICAO), 7. vydanie 2004 (Doc. 9082/7), pozri tiež piate odôvodnenie uznesenia Rady ICAO z 9. decembra 1996 o environmentálnych poplatkoch a daniach.

moci a môže byť stanovená vopred. Ostatné poplatky, najmä dane, sú tiež stanovené jednostranne orgánom verejnej moci a sú ukladané na základe určitých vopred stanovených kritérií, akými sú sadzba dane a základu dane.

215. Systém obchodovania s emisiami, akým je systém EÚ, je trhovým opatrením. Neexistuje tu nijaké ustanovenie týkajúce sa poplatkov za získanie emisných kvót. Naopak má byť najskôr 85 % kvót pridelených úplne zadarmo a len zvyšných 15 % kvót sa má dražiť (článok 3d ods. 1 a 2 smernice 2003/87). Ani za posledné uvedené kvóty nie je cena vopred stanovená a riadi sa výlučne dopytom a ponukou. Ak sa s emisnými kvótami obchoduje na trhu neskôr, po ich pridelení príslušnými orgánmi, cena sa aj v tomto prípade riadi zase ponukou a dopytom, a nie je stanovená vopred.

216. Bolo by, mierne povedané, neobvyklé označiť ako poplatok alebo daň kúpnu cenu zaplatenú za emisné kvóty, ktorá je založená na ponuke a dopyte v závislosti od trhových síl, hoci aj s ohľadom na použitie príjmov môže existovať určitá voľná úvaha členských štátov (článok 3d ods. 4 smernice 2003/87).

217. Okrem toho cena za emisné kvóty nevzniká len so zreteľom na „právo tranzitu,

vstupu alebo výstupu z“ územia zmluvného štátu, ako by to muselo byť v prípade, ak by sa uplatnila posledná veta článku 15 Chicagského dohovoru. Zatiaľ čo každé vzlietnutie a pristátie lietadla na letiskách v Európskej únii si vyžaduje, aby prevádzkovateľ lietadla v určitej lehote odovzdal potrebné emisné kvóty (článok 12 ods. 2a smernice 2003/87), neznamená to, že rôzne vzlietnutia a pristátia boli ako také „zaplatené“, ale že sa zohľadnili emisie skleníkových plynov, ktoré vznikli počas príslušných rokoch, a to bez ohľadu na to, či ide o lety v rámci Európskej únie alebo mimo hraníc EÚ.

218. V rámci orgánov ICAO sa tiež rozlišuje medzi poplatkami na ochranu životného prostredia na jednej strane a systémami obchodovania s emisiami na strane druhej.¹⁷³ Mnoho inštitúcií a vlád zúčastnených na pre-judiciálnom konaní na to upozornilo.

219. Ak by ICAO zahŕňala systémy obchodovania s emisiami pod zákaz dávok alebo iných poplatkov v zmysle článku 15 Chicagského dohovoru, len ťažko by mohla v rámci svojich orgánov formulovať odporúčania hlavných

173 — Toto rozlíšenie je možné nájsť napríklad v bode 1 prílohy rezolúcie I.A36 22 z 36. zhromaždenia ICAO zo septembra 2007; zmienka je v pododseku (a) „Poplatky a dane súvisiace s emisiami“ [neoficiálny preklad] a v pododseku (b) „Obchodovanie s emisiami“ [neoficiálny preklad].

zásad na účely zavádzania týchto systémov jej zmluvných štátov.¹⁷⁴

220. Z článku 15 ods. 7 dohody „Otvorené alebo“ v znení pozmeňujúceho protokolu 2010 vyplýva, že zmluvné strany dohody „Otvorené alebo“ sa tiež domnievajú, že trhové opatrenia sú v zásade prípustné. Toto nové ustanovenie by nemalo zmysel, ak by zmluvné strany považovali takéto opatrenia za odporujúce článku 15 Chicagského dohovoru, na ktorý ako je známe, dohoda „Otvorené alebo“ odkazuje.

221. Na základe toho nie je možné dospieť k záveru, že systém obchodovania s emisiami EÚ je v rozpore s článkom 15 Chicagského dohovoru v spojení s článkom 3 ods. 4 a článkom 15 ods. 3 dohody „Otvorené alebo“.

d) Neexistencia porušenia zákazu daní a poplatkov za pohonné hmoty [otázka č. 4 písm. c)]

222. Tretia časť štvrtej otázky má nakoniec objasniť, či normotvorca EÚ začlenením

medzinárodnej leteckej dopravy do systému obchodovania s emisiami EÚ porušil medzinárodnoprávny zákaz daní a ciel z pohonných hmôt v medzinárodnej leteckej doprave, tak ako je to uvedený v článku 24 písm. a) Chicagského dohovoru a článku 11 ods. 2 písm. c) dohody „Otvorené alebo“.

223. Ako už bolo uvedené vyššie, vzhľadom na to, že Chicagský dohovor nie je kritériom, na základe ktorého je možné preskúmať platnosť aktov EÚ,¹⁷⁵ posledná otázka vnútroštátneho súdu môže byť zodpovedaná len s ohľadom na dohodu „Otvorené alebo“.¹⁷⁶ Jej článok 11 ods. 2 písm. c) však treba vykladať v zmysle článku 24 písm. a) Chicagského dohovoru, ktorého zmluvnými stranami sú tak USA, ako aj všetky členské štáty Európskej únie.¹⁷⁷

224. Podľa článku 11 ods. 2 písm. c) v spojení s článkom 11 ods. 1 dohody „Otvorené alebo“ palivo dovezené alebo dodané do lietadla v medzinárodnej leteckej doprave má byť oslobodené na základe reciprocity, od určitých poplatkov, a to najmä cla a spotrebnej dane. Článok 24 písm. a) druhá veta Chicagského dohovoru zasa stanovuje, že palivo na

¹⁷⁴ — Tieto hlavné zásady sú uvedené v dodatku rezolúcie A37-19 z 37. zhromaždenia ICAO z októbra 2010.

¹⁷⁵ — Pozri body 51 až 66 vyššie.

¹⁷⁶ — Ako už bolo uvedené (pozri bod 104 týchto návrhov), jednotlivci sa môžu priamo dovolávať článku 11 ods. 2 písm. c) dohody „Otvorené alebo“.

¹⁷⁷ — Pozri v tomto zmysle rozsudok Intertanko (už citovaný v poznámke pod čiarou 29, koniec bodu 52).

palube lietadla musí byť oslobodené od cla, kontrolných poplatkov alebo podobných štátnych alebo miestnych ciel a poplatkov. Obidva predpisy tak v podstate zakazujú okrem iného vyberanie cla a spotrebnej dane z pohonných hmôt pre lietadlá v medzinárodnej leteckej doprave.

i) Zákaz spotrebnej dane z pohonných hmôt

225. Žalobcovia v konaní vo veci samej a združenia, ktoré ich v konaní podporujú, zastávajú názor, že systém obchodovania s emisiami EÚ zavádza spotrebnú daň na pohonné hmoty, ktorá je zakázaná podľa článku 11 ods. 2 písm. c) dohody „Otvorené nebo“ a článku 24 písm. a) Chicagského dohovoru.

226. Tento výklad nepovažujem za presvedčivý.

227. Systém obchodovania s emisiami EÚ nemožno považovať za daň z rovnakých dôvodov, ako ho nemožno považovať za poplatok.¹⁷⁸

228. Ciele a obsah článku 11 ods. 2 písm. c) dohody „Otvorené nebo“ a článku 24 písm. a) Chicagského dohovoru sa v rôznych ohľadoch líšia od cieľov a obsahu systému obchodovania s emisiami EÚ.

229. Po prvé, pokiaľ ide o ciele dotknutých ustanovení, článok 11 dohody „Otvorené nebo“ a článok 24 Chicagského dohovoru chránia letecké spoločnosti zmluvného štátu pred tým, aby boli ich lietadlá a zásoby považované za „dovezené“, ak v iných zmluvných štátoch iba pristanú; majú byť preto oslobodené od určitých poplatkov, ktorých predmetom by za normálnych okolností bol dovážaný tovar. Systém obchodovania s emisiami EÚ má však úplne iný cieľ: jeho cieľom je ochrana životného prostredia a klímy, a to nemá nič spoločné s dovozom alebo vývozom tovaru. V dôsledku toho emisné kvóty, ktoré musia byť odovzdané, pokiaľ ide o lety z alebo na letiská v Európskej únii, sú stanovené s ohľadom na emisie skleníkových plynov a nie len na spotrebu paliva.

230. So zreteľom na podstatu dotknutých ustanovení je potrebné poznamenať, že článok 11 dohody „Otvorené nebo“ a článok 24 písm. a) Chicagského dohovoru sa týkajú množstva paliva na palube lietadla alebo dodaného na takéto lietadlo, ktoré je jeho *skladovou zásobou pohonných hmôt*. Systém obchodovania s emisiami je na druhej strane založený na množstve paliva skutočne používaného lietadlom počas konkrétneho letu. Skladové zásoby pohonných hmôt lietadla,

178 — Pozri moje návrhy k otázke č. 4 písm. b) (body 213 až 221 týchto návrhov).

na ktoré sa vzťahuje dohoda „Otvorené nebo“ a Chicagský dohovor, ako také neumožňujú dospieť k priamym záverom, ktoré majú byť vypracované, pokiaľ ide o skutočnú hodnotu emisií skleníkových plynov vyprodukovaných týmto lietadlom počas konkrétneho letu.¹⁷⁹ Emisné kvóty nemusia byť odovzdané z toho dôvodu, že lietadlo má alebo preváža pohonné hmoty na palube, ale preto, lebo produkuje emisie skleníkových plynov spaľovaním paliva počas letu.

231. Predpoklad, že systémom obchodovania s emisiami EÚ sú pohonné hmoty lietadiel ako také predmetom spotrebnej dane, nemožno oprieť ani o rozsudok Braathens,¹⁸⁰ na ktorý odkazujú žalobcovia v konaní vo veci samej a združenia, ktoré ich v konaní podporujú. V spomínanej veci, ktorá sa týkala švédskej environmentálnej dane z vnútroštátnej leteckej dopravy, Súdny dvor rozhodol, že uvedenú daň treba považovať za spotrebnú daň, pretože bola – aspoň čiastočne – založená na spotrebe pohonných hmôt lietadiel. Rozsudok Braathens však nemožno v prejednávanej veci uplatniť z dvoch dôvodov.

232. Po prvé rozsudok Braathens sa týkal dvoch smerníc o budovaní jednotného európskeho trhu, ktorými sa v rámci Európskej únie zosúladujú štrukturálne znaky spotrebných daní z minerálnych olejov.¹⁸¹ Pomerne široký výklad pojmu spotrebnej dane, ktorý podal Súdny dvorom v uvedenom rozsudku, možno chápať vo svetle tohto politického cieľa jednotného trhu. V prejednávanej veci to nie je potrebné, pretože dohoda „Otvorené nebo“, ani Chicagský dohovor neobsahujú nijaké ustanovenia o harmonizácii štrukturálnych znakov vnútroštátnej sadzby spotrebnej dane porovnateľnej s tou, ktorá je upravená smernicami EÚ o jednotnom trhu.

233. Po druhé, v rozsudku Braathens existovala priama a neoddeliteľná súvislosť medzi spotrebou pohonných hmôt a znečisťujúcimi látkami vypúšťanými z lietadiel, z dôvodu ktorej bola vybraná švédská environmentálna daň.¹⁸² V rámci systému obchodovania s emisiami EÚ však takáto priama a neoddeliteľná súvislosť neexistuje. Spotreba pohonných hmôt sama o sebe neumožňuje dospieť k priamym záverom, pokiaľ ide o produkciu emisií skleníkových plynov počas konkrétneho letu; skôr sa musí navyše zohľadniť aj emisný faktor na základe použitého paliva. V prípade paliva, ktoré je podľa názoru

179 — Skutočná spotreba paliva sa vypočíta takto: množstvo paliva, ktoré obsahujú palivové nádrže lietadla pri ukončení tankovania paliva na let – množstvo paliva, ktoré obsahujú palivové nádrže lietadla pri ukončení tankovania paliva na nasledujúci let + palivo natankované na tento nasledujúci let (časť B bod 3 posledná veta prílohy IV smernice 2003/87/ES zmenenej a doplnenej smernicou 2008/101).

180 — Rozsudok Súdneho dvora z 10. júna 1999, Braathens, C-346/97, Zb. s. I-3419.

181 — Smernica Rady 92/81/EHS z 19. októbra 1992 o harmonizácii štruktúr spotrebných daní z minerálnych olejov [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 316, s. 12) a smernica Rady 92/12/EHS z 25. februára 1992 o všeobecných systémoch pre výrobky podliehajúce spotrebnej dani a o vlastníctve, pohybe a monitorovaní takýchto výrobkov (Ú. v. ES L 76, s. 1, Mim. vyd. 09/01, s. 179).

182 — Rozsudok Braathens (už citovaný v poznámke pod čiarou 180, bod 23).

normotvorcu EÚ šetrné k životnému prostrediu, môže ísť o nulovú produkciu, ako je to v prípade biomasy.¹⁸³

iii) Predbežný záver

234. Celkovo teda nemožno systém obchodovania s emisiami EÚ považovať za zakázanú spotrebnú daň z pohonných hmôt v zmysle článku 11 ods. 2 písm. c) dohody „Otvorené nebo“ alebo článku 24 písm. a) Chicagského dohovoru.

236. Smernica 2008/101 nie je v rozpore s článkom 11 ods. 2 písm. c) dohody „Otvorené nebo“, vykladanom v zmysle článku 24 písm. a) Chicagského dohovoru.

C — Záver

ii) Zákaz cla z pohonných hmôt

237. Celkovo je teda smernica 2008/101 (alebo smernica 2003/87, zmenená a doplnená smernicou 2008/101) zlučiteľná so všetkými ustanoveniami a zásadami medzinárodného práva verejného uvedenými v návrhu na začatie prejudiciálneho konania.

235. Len pre úplnosť by som dodala, že v dôsledku systému obchodovania s emisiami EÚ nie je vybrané ani clo z pohonných hmôt, pretože clá sú poplatky, ktorým podlieha tovar na základe skutočnosti, že prekračuje hranicu, teda pri dovoze alebo vývoze. Naproti tomu emisné kvóty nemusia byť odovzdané z dôvodu, že pohonné hmoty sú prevezené cez colné hranice; vznikajú v dôsledku emisií skleníkových plynov počas konkrétneho letu. Emisné kvóty majú byť odovzdané aj v prípade letov v rámci Európskej únie, pri ktorých nedochádza k prekročeniu colných hraníc.

238. Otázky položené v tomto konaní preto nevedú k reštriktívnemu výkladu alebo uplatneniu tejto smernice so zreteľom na niektoré z vyššie uvedených ustanovení alebo zásad.

239. Celkovo možno na otázku položenú vnútroštátnym súdom odpovedať v tom zmysle, že preskúmanie prejudiciálnych otázok neodhalilo nijakú skutočnosť, ktorá by bránila platnosti smernice 2003/87/ES, zmenenej a doplnenej smernicou 2008/101/ES.

183 — Časť B piaty bod posledná veta smernice 2003/87 v znení smernice 2008/101.

VI — Návrh

240. Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy navrhujem Súdnemu dvoru, aby na otázky položené v návrhu na začatie prejudiciálneho konania, ktorý predložil High Court of Justice, odpovedal takto:

1. Z ustanovení a zásad medzinárodného práva uvedených v prvej prejudiciálnej otázke možno v spore začatom fyzickými alebo právnickými osobami použiť iba článok 7 a článok 15 ods. 3 druhú vetu Dohody o leteckej doprave uzatvorenej v apríli 2007 medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi, na jednej strane a Spojenými štátmi americkými na strane druhej, ako kritérium, na základe ktorého je možné preskúmať platnosť aktov Európskej únie.
2. Posúdenie položených otázok neodhalilo nijakú skutočnosť, ktorá by bránila platnosti smernice 2003/87/ES, zmenenej a doplnenej smernicou 2008/101/ES.