



Prensa e Información

Tribunal de Justicia de la Unión Europea
COMUNICADO DE PRENSA nº 104/11

Luxemburgo, 6 de octubre de 2011

Conclusiones de la Abogado General en el asunto C-366/10
The Air Transport Association of America y otros /
The Secretary of State for Energy and Climate Change

A juicio de la Abogado General Kokott, la inclusión de las actividades de aviación internacional en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE es compatible con el Derecho internacional

La legislación de la UE no vulnera la soberanía de otros Estados garantizada por el Derecho internacional ni la libertad de la alta mar; es también compatible con los Tratados pertinentes de Derecho internacional

En el año 2003, la Unión Europea decidió implantar un régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero como elemento central de la política europea en materia de cambio climático.¹ Inicialmente, las emisiones de gases de efecto invernadero originadas por el transporte aéreo no estaban contempladas en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE. Sin embargo, en 2008, el legislador de la Unión decidió incluir la navegación aérea en dicho régimen a partir del 1 de enero de 2012.² Por lo tanto, todas las compañías aéreas -también las de terceros Estados- deberán adquirir y entregar por primera vez para el año 2012 derechos de emisión por sus vuelos con origen o destino en aeródromos europeos.

Varias compañías aéreas y asociaciones de transportistas aéreos con sede en los Estados Unidos de América y en Canadá han interpuesto un recurso de nulidad ante la High Court of Justice of England and Wales contra las medidas de transposición de la Directiva 2008/101 para la inclusión de las actividades de aviación en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE que han sido adoptadas por el Reino Unido. A este respecto, alegan que, con la inclusión de las actividades de aviación internacional -en particular, de la navegación aérea transatlántica-, la Unión Europea vulnera una serie de principios de Derecho internacional consuetudinario y diversos acuerdos internacionales. Por una parte, la Directiva vulnera, a su juicio, el Convenio de Chicago,³ el Protocolo de Kioto⁴ y el llamado Acuerdo de Cielos Abiertos.⁵ Por otra parte, viola los principios de Derecho internacional consuetudinario de la soberanía de los Estados sobre su propio espacio aéreo, la ilegitimidad de las pretensiones de soberanía sobre la alta mar y de la libertad de sobrevolar la alta mar.

En sus conclusiones presentadas hoy, la Abogado General Juliane Kokott llega a la conclusión de que la inclusión del tráfico aéreo internacional en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE es compatible con las disposiciones y los principios de Derecho internacional invocados.

En este contexto, la Abogado General Kokott hace constar, en primer lugar, que las compañías aéreas y asociaciones de transportistas aéreos demandantes, en principio, no pueden hacer valer

¹ Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275, p. 32).

² Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (DO 2009, L 8, p. 3).

³ Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 7 de diciembre de 1944.

⁴ Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático de 11 de diciembre de 1997 (DO 2002, L 130, p. 4).

⁵ Acuerdo de transporte aéreo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y los Estados Unidos de América, por otra, de abril de 2007 (DO L 134, p. 4).

los Tratados internacionales invocados y el Derecho internacional consuetudinario. En la medida en que la Unión Europea esté sujeta a los Tratados internacionales controvertidos -si es que lo está-, éstos tienen por objeto, fundamentalmente, a juicio de la Abogado General Kokott, las relaciones jurídicas entre las partes contratantes y no están pensados para proteger los derechos o los intereses de los particulares. En consecuencia, en el presente asunto, sólo puede recurrirse a dos disposiciones del Acuerdo de Cielos Abiertos para examinar la validez de la Directiva en cuestión.⁶ En cuanto a los principios de Derecho internacional consuetudinario controvertidos, la Abogado General opina que determinan el alcance de los derechos de soberanía de los Estados y delimitan sus respectivas jurisdicciones, pero que no afectan a la posición jurídica de los particulares.

En cualquier caso, la Abogado General Kokott considera que la Directiva para la inclusión de las actividades de aviación en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE no vulnera el Derecho internacional. Los principios de Derecho internacional consuetudinario y los Tratados internacionales invocados no suscitan dificultades desde un punto de vista jurídico, ni siquiera en la medida en que el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE se extiende a segmentos de vuelo realizados fuera del espacio aéreo de los Estados miembros de la Unión Europea. La Directiva tiene por objeto, en concreto, únicamente los despegues y aterrizajes de aeronaves en aeródromos situados en la Unión Europea, y sólo en relación con dichos despegues y aterrizajes, las empresas deben entregar más o menos derechos de emisión dependiendo del tipo de vuelo efectuado y ello, so pena de sanción -incluida la prohibición de explotación-, en caso de incumplimiento. Así pues, la Directiva no contiene ninguna norma extraterritorial y tampoco vulnera los derechos soberanos de terceros Estados. Es más, el despegue y el aterrizaje constituyen dos elementos esenciales y característicos de todo vuelo, de modo que un aeródromo situado en el territorio de la UE como origen o destino del vuelo es un punto de conexión territorial suficiente para incluir íntegramente el vuelo en cuestión en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE.

En cuanto a las disposiciones controvertidas de los Tratados internacionales, a juicio de la Abogado General, éstas tampoco afectan a la validez de la Directiva. En este sentido, la UE no actúa por su cuenta de forma indebida al margen de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) porque el Protocolo de Kioto no confiere a la OACI la competencia exclusiva en materia de limitación y reducción de los gases de efecto invernadero. Tampoco el Acuerdo de Cielos Abiertos excluye la aplicación de medidas sobre emisiones de la aviación basadas en el mercado.

Además, la inclusión de los vuelos de todas las compañías aéreas con origen o destino en aeródromos europeos en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE es compatible con el principio de igualdad de oportunidades y equidad en un entorno competitivo, recogido en el Acuerdo de Cielos Abiertos. Esta inclusión instauro incluso la igualdad de oportunidades en un entorno competitivo. De otro modo, si el legislador de la Unión hubiese excluido del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE a las compañías aéreas que poseen la nacionalidad de un tercer Estado, éstas lograrían una ventaja competitiva injustificada en perjuicio de sus competidoras europeas.

Finalmente, la Abogado General Kokott estima que, a través del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE, no se reclama a las compañías aéreas ningún tipo de derechos, impuestos u otros gravámenes en el sentido de los Tratados internacionales pertinentes. El régimen de comercio de derechos de emisión de la UE es una medida basada en el mercado, al servicio de la protección del medio ambiente y del clima. En consecuencia, los derechos de emisión que deben entregarse por los vuelos que despegan o aterrizan en aeródromos situados en la Unión Europea se reclaman por la emisión de gases de efecto invernadero y no por el mero consumo de combustible o por las personas o bienes que se encuentren a bordo.

⁶ Artículos 7 y 15, apartado 3, segunda frase, del Acuerdo de Cielos Abiertos.

NOTA: Las conclusiones del Abogado General no vinculan al Tribunal de Justicia. La función del Abogado General consiste en proponer al Tribunal de Justicia, con absoluta independencia, una solución jurídica al asunto del que se ocupa. Los jueces del Tribunal de Justicia comienzan ahora sus deliberaciones sobre este asunto. La sentencia se dictará en un momento posterior.

NOTA: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto íntegro](#) de las conclusiones se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento

Contactos con la prensa: Agnès López Gay ☎ (+352) 4303 3667

Las imágenes de la lectura de las conclusiones se encuentran disponibles en

«[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106