



Presse et Information

Cour de justice de l'Union européenne
COMMUNIQUE DE PRESSE n° 139/11

Luxembourg, le 21 décembre 2011

Arrêt dans l'affaire C-366/10
Air Transport Association of America e. a. / Secretary of State for Energy
and Climate Change

La directive intégrant des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de CO₂ est valide

L'application du système d'échange de quotas d'émission à l'aviation ne viole ni les principes de droit international coutumier en cause ni l'accord « ciel ouvert »

L'Union européenne a décidé, en 2003, d'instituer un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, en tant qu'élément central de la politique européenne en matière de lutte contre le changement climatique¹. À l'origine, le système d'échange de quotas d'émission de l'UE ne couvrait pas les émissions de gaz à effet de serre imputables au transport aérien. La directive 2008/101 prévoit que les activités aériennes seront intégrées dans ce système à compter du 1^{er} janvier 2012². Dès lors, à cette date, toutes les compagnies aériennes – y compris celles des pays tiers – devront acquérir et restituer des quotas d'émission pour leurs vols au départ et à l'arrivée des aéroports européens.

Plusieurs compagnies aériennes et associations de compagnies aériennes américaines et canadiennes ont contesté les mesures de transposition de la directive au Royaume-Uni. Elles font valoir que l'Union européenne, en adoptant la directive, a enfreint un certain nombre de principes du droit international coutumier ainsi que diverses conventions internationales. La directive enfreindrait, d'une part, la convention de Chicago³, le protocole de Kyoto⁴ et l'accord dit de « ciel ouvert »⁵, notamment parce qu'elle imposerait une forme de taxe sur la consommation de carburant, et, d'autre part, certains principes de droit international coutumier en ce qu'elle tendrait à appliquer le système de quotas d'émission au-delà de la sphère de compétence territoriale de l'Union.

La High Court of Justice of England and Wales (Royaume-Uni) demande à la Cour de justice si la directive est valide à la lumière de ces dispositions du droit international.

Dans son arrêt de ce jour, **la Cour confirme la validité de la directive qui intègre les activités aériennes dans le système d'échange de quotas d'émission.**

Tout d'abord, la Cour constate que **seules certaines dispositions de l'accord « ciel ouvert » et trois principes de droit international coutumier** (à savoir, la souveraineté des États sur leur espace aérien, l'illégitimité des revendications de souveraineté sur la haute mer et la liberté de survol de la haute mer) **peuvent être invoqués aux fins de l'examen de la validité de la directive**. En effet, ces principes et dispositions sont les seuls parmi ceux mentionnés par la High Court qui répondent aux critères fixés par la jurisprudence de la Cour.

¹ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275, p. 32).

² Directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (JO L 8, p. 3).

³ Convention relative à l'aviation civile internationale conclue le 7 décembre 1944.

⁴ Protocole de Kyoto à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques du 11 décembre 1997 (JO 2002, L 130, p. 4).

⁵ Accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, conclu les 25 et 30 avril 2007 (JO L 134, p. 4).

En particulier, s'agissant de la convention de Chicago, la Cour constate que l'Union n'est pas liée par cette convention puisqu'elle n'est pas partie à celle-ci et qu'elle n'a pas non plus assumé à ce jour l'intégralité des compétences relevant de cette convention. Quant au protocole de Kyoto, la Cour relève que les parties à ce protocole peuvent s'acquitter de leurs obligations selon les modalités et la célérité dont elles conviennent et que, en particulier, l'obligation de chercher à limiter ou à réduire les émissions de certains gaz à effet de serre provenant des combustibles de soute utilisés dans les transports aériens en passant par l'intermédiaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) n'est pas inconditionnelle et suffisamment précise pour pouvoir être invoquée.

Si la Cour accepte d'examiner, dans les limites d'un contrôle de l'erreur manifeste d'appréciation, la validité de la directive au regard de trois des principes de droit international coutumier invoqués, elle constate toutefois que, s'agissant du quatrième principe invoqué, il n'y a pas d'éléments suffisants permettant d'établir que le principe selon lequel un navire en haute mer est soumis exclusivement à la loi de son pavillon pourrait s'appliquer par analogie aux avions.

Ensuite, la Cour examine la compatibilité de la directive avec les principes de droit international coutumier et l'accord « ciel ouvert ».

Elle relève que la directive n'a pas vocation à s'appliquer en tant que telle aux avions se trouvant en survol de la haute mer ou du territoire des États membres de l'Union ou encore des États tiers. **Ce n'est que si les exploitants de tels aéronefs font le choix d'exploiter une ligne aérienne commerciale à l'arrivée ou au départ d'aéroports situés dans l'Union qu'ils sont soumis au système d'échange de quotas.**

Dans ce contexte, l'application du **système d'échange de quotas aux exploitants d'aéronefs ne méconnaît pas le principe de territorialité ni celui de la souveraineté des États tiers dès lors que ce système ne leur est applicable que lorsque leurs aéronefs se trouvent physiquement sur le territoire de l'un des États membres de l'Union** et sont ainsi soumis à la pleine juridiction de l'Union. Une telle application du droit de l'Union ne saurait non plus remettre en cause le principe de la liberté de survol de la haute mer puisqu'un aéronef survolant cette haute mer n'est pas soumis, en tant qu'il effectue un tel survol, au système d'échange de quotas.

Quant à la circonstance que l'exploitant d'un aéronef est tenu de restituer des quotas d'émission calculés au regard de l'ensemble du vol, la Cour rappelle que la politique de l'Union dans le domaine de l'environnement vise un niveau de protection élevé. Ainsi, le législateur de l'Union peut en principe faire le choix de n'autoriser l'exercice sur son territoire d'une activité commerciale, en l'occurrence le transport aérien, qu'à la condition que les opérateurs respectent les critères définis par l'Union. Par ailleurs, le fait que certains éléments contribuant à la pollution de l'air, de la mer ou du territoire des États membres trouvent leur origine dans un événement qui se déroule en partie en dehors de ce territoire n'est pas de nature, au regard des principes du droit international coutumier pouvant être invoqués, à remettre en cause la pleine applicabilité du droit de l'Union sur son territoire.

Enfin, la Cour répond à l'allégation selon laquelle le système d'échange de quotas constituerait une taxe ou une redevance sur le carburant en violation de l'accord « ciel ouvert ». Elle considère que **la directive ne viole pas l'obligation d'exonérer le carburant de droits, de taxes et de redevances**. En effet, contrairement à ce qui caractérise les prélèvements obligatoires sur la consommation de carburant, il n'existe pas, s'agissant du système en cause, de lien direct et indissociable entre la quantité de carburant détenue ou consommée par un avion et la charge pécuniaire incombant à l'exploitant d'un tel avion dans le cadre du fonctionnement du système d'échange de quotas. Le coût concret incombant à l'exploitant dépend, s'agissant d'une mesure fondée sur le marché, non pas directement du nombre de quotas qui doivent être restitués, mais bien du nombre de quotas initialement alloués à cet exploitant ainsi que de leur prix sur le marché lorsque l'acquisition de quotas supplémentaires s'avère nécessaire pour couvrir les émissions. Par ailleurs, il est même possible qu'un exploitant d'aéronefs, bien qu'ayant détenu ou consommé du carburant, ne subisse aucune charge pécuniaire découlant de sa participation audit système, voire même qu'il réalise un bénéfice en cédant à titre onéreux ses quotas surnuméraires.

La Cour conclut enfin que **l'application uniforme du système à l'ensemble des vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport européen est conforme aux dispositions de l'accord « ciel ouvert » tendant à établir une interdiction de traitement discriminatoire entre les opérateurs américains et européens.**

RAPPEL: Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies, d'interroger la Cour sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union. La Cour ne tranche pas le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour. Cette décision lie, de la même manière, les autres juridictions nationales qui seraient saisies d'un problème similaire.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse: Marie-Christine Lecerf ☎ (+352) 4303 3205

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106