



Sajtó és Tájékoztatás

Az Európai Unió Bírósága
139/11. sz. SAJTÓKÖZLEMÉNY
Luxembourg, 2011. december 21.

A C-366/10. sz. ügyben hozott ítélet
Air Transport Association of America és társai kontra Secretary of State for
Energy and Climate Change

Érvényes a CO₂ kibocsátási egységek közösségi kereskedelmi rendszerét a légi közlekedésre kiterjesztő irányelv

A kibocsátási egységek kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő alkalmazása nem sérti sem a nemzetközi szokásjog elveit, sem pedig a Nyitott Égbolt Megállapodást

Az Európai Unió 2003-ban úgy döntött, hogy az éghajlatváltozás elleni küzdelemmel kapcsolatos európai politika központi elemeként létrehozza az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységeinek kereskedelmi rendszerét¹. A kibocsátási egységek EU által létrehozott kereskedelmi rendszere eredetileg nem vonatkozott az üvegházhatást okozó gázok légi közlekedésből származó kibocsátásaira. A 2008/101 irányelv akként rendelkezik, hogy e rendszer 2012. január 1-jétől a légi közlekedésre is kiterjed². Ezért ezen időponttól kezdve valamennyi légitársaságnak – ideértve a harmadik országok légitársaságait is – az európai repülőterekről induló vagy oda érkező légi járataik tekintetében kibocsátási egységeket kell szerezniük, illetve átadniuk.

Az irányelv átültetését szolgáló intézkedéseket az Egyesült Királyságban vitatta több amerikai és kanadai légitársaság, valamint e légitársaságok egyesületei. Azt állították, hogy az Európai Unió ezen irányelv elfogadásával megsértett egyes nemzetközi szokásjogi elveket, valamint különböző nemzetközi egyezményeket. Álláspontjuk szerint az irányelv sérti egyrészt a Chicagói Egyezményt³, a Kiotói Jegyzőkönyvet⁴ és az úgynevezett „Nyitott Égbolt” Megállapodást⁵, többek között azért, mert egyfajta adót vet ki az üzemanyag-fogyasztásra, másrészt pedig a nemzetközi szokásjog egyes elveit, amennyiben a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszerét az Unió területi joghatóságán kívül is alkalmazni rendeli.

A High Court of Justice of England and Wales azt kérdezi a Bíróságtól, hogy az irányelv e nemzetközi jogi rendelkezések alapján érvényes-e.

A mai napon hozott ítéletében **a Bíróság megerősíti a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszerét a légi közlekedésre kiterjesztő irányelv érvényességét.**

A Bíróság mindenekelőtt megállapítja, hogy **az irányelv érvényességének vizsgálata céljából a Nyitott Égbolt Megállapodásnak csak bizonyos rendelkezéseire, valamint a nemzetközi szokásjog három elvére** (vagyis az államok légterük feletti szuverenitására, a nyílt tenger feletti szuverenitási igények megalapozatlanságára, valamint a nyílt tenger feletti repülés szabadságára) **lehet hivatkozni.** A High Court által említett elvek és rendelkezések közül ugyanis csak ezek olyanok, amelyek megfelelnek a Bíróság ítélezési gyakorlatában meghatározott kritériumoknak.

¹ Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2003. október 13-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 275., 32. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 7. kötet, 631. o.).

² A 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából történő módosításáról szóló, 2008. november 19-i 2008/101/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2009., L 8., 3. o.).

³ A nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én aláírt egyezmény.

⁴ Az Egyesült Nemzetek éghajlat-változási keretegyezményének 1997. december 11-i Kiotói Jegyzőkönyve (HL 2002., L 130., 4. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 42. kötet, 24. o.).

⁵ Az egyrészt az Európai Közösség és tagállamai, másrészt pedig az Amerikai Egyesült Államok által 2007. április 25-én és 30-án megkötött légiközlekedési megállapodás (HL L 134., 4. o.).

Különösen, a Chicagói Egyezményrel kapcsolatban a Bíróság megállapítja, hogy ez az egyezmény nem kötelező az Unióra, mivel az Unió nem részese annak, továbbá a mai napig nem vette át teljes egészében az ezen egyezmény területére tartozó hatásköröket sem. A Kiotói Jegyzőkönyvvel kapcsolatban a Bíróság megjegyzi, hogy az e jegyzőkönyvben részes felek a nekik megfelelő módon és ütemezéssel teljesíthetik a kötelezettségeiket, különösen pedig az a kötelezettség, hogy a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezettel (ICAO) együttműködve törekedni kell a légi közlekedésben felhasznált, a tartálytérben tárolt üzemanyagból származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére vagy korlátozására, nem feltétel nélküli és kellően pontos ahhoz, hogy arra hivatkozni lehessen.

Jóllehet a Bíróság elfogadja, hogy a nyilvánvaló mérlegelési hiba ellenőrzésének korlátai között vizsgálhatja az irányelv érvényességét a hivatkozott három nemzetközi szokásjogi elv tekintetében, emellett megállapítja, hogy a hivatkozott negyedik elvvel kapcsolatban nincs elegendő körülmény annak alátámasztásához, hogy az az elv, mely szerint a nyílt tengeren tartózkodó hajó kizárólag a lobogója szerinti jog alá tartozik, analógia útján a légi járművekre is alkalmazandó lenne.

A Bíróság ezután megvizsgálja, hogy az irányelv összeegyeztethető-e a nemzetközi szokásjog elveivel és a Nyitott Égbolt Megállapodással.

A Bíróság megállapítja, hogy az irányelv önmagában nem alkalmazandó a nyílt tenger vagy az Unió tagállamai, vagy akár harmadik államok területe felett átrepülő légi járművekre. **Az ilyen légi járművek üzemeltetői csak akkor vannak alávetve a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszerének, ha úgy döntenek, hogy az Unióban fekvő repülőterekre érkezéssel vagy onnan indulással üzemeltetnek kereskedelmi légitársaságot.**

Ebben az összefüggésben **a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszerének a légi járművek üzemeltetőire történő alkalmazása nem sérti meg a területiség elvét, sem pedig a harmadik államok szuverenitásának elvét, mivel e rendszer csak akkor alkalmazandó az említett üzemeltetőkre, ha a légi járművek fizikailag az Unió egyik tagállamának területén tartózkodnak**, ennél fogva pedig az Unió teljes körű joghatósága alá tartoznak. Az uniós jog ilyen alkalmazása nem vonhatja kétségbe a nyílt tenger feletti átrepülés szabadságát sem, mivel a nyílt tenger felett átrepülő légi jármű ezen átrepülési művelet végzése során nincs alávetve a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszerének.

Azon körülménnyel kapcsolatban, hogy a légi jármű üzemeltetője köteles a járat egészére tekintettel számított kibocsátási egységeket átadni, a Bíróság emlékeztet arra, hogy az Unió környezetpolitikájának célja a magas szintű védelem biztosítása. Így az uniós jogalkotó főszabály szerint dönthet úgy, hogy a területén valamely kereskedelmi tevékenység – a jelen esetben a légi közlekedés – gyakorlását csak azzal a feltétellel engedélyezi, hogy a gazdasági szereplők tiszteletben tartják az Unió által meghatározott kritériumokat. Másfelől az, hogy a tagállamok levegőjének, tengerének vagy szárazföldi területének szennyezéséhez hozzájáruló bizonyos tényezők olyan eseményből erednek, amely részben e területen kívül következik be, a felhívható nemzetközi szokásjogi elvekre tekintettel nem vonhatja kétségbe az uniós jog említett területen való teljes körű alkalmazását.

A Bíróság végül azon állításra vonatkozóan fejt ki az álláspontját, mely szerint a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszere a Nyitott Égbolt Megállapodás megsértésével az üzemanyagra kivetett díjnak vagy egyéb tehernek minősül. A Bíróság megítélése szerint **az irányelv nem sérti meg az üzemanyag adók, díjak és egyéb terhek alóli mentesítésére irányuló kötelezettséget**. Ellentétben ugyanis az üzemanyag fogyasztásához kapcsolódó fizetési kötelezettségek jellemzőivel, a szóban forgó rendszert illetően nem áll fenn közvetlen és megbonthatatlan kapcsolat a légi járművön tárolt vagy a légi jármű által elfogyasztott üzemanyag, valamint a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszerének működése keretében az ilyen légi jármű üzemeltetőjére háruló pénzügyi teher között. Az ezen üzemeltetőre háruló konkrét költség a piaci alapú eszközök esetében nem közvetlenül az átadandó kibocsátási egységek számától, hanem az ezen üzemeltető részére eredetileg kiosztott kibocsátási egységek számától, valamint e kibocsátási egységek abban az esetben irányadó piaci árából függ, ha a kibocsátások lefedése

érdekében további kibocsátási egységek megszerzése bizonyul szükségesnek. Másfelől még az is lehetséges, hogy a légi jármű üzemeltetőjével szemben annak ellenére, hogy üzemanyagot birtokolt vagy fogyasztott, nem keletkezik az említett rendszerben való részvételéből eredő semmilyen pénzügyi teher, sőt a szám feletti kibocsátási egységeinek ellenérték fejében történő átengedése révén még nyereséget is elérhet.

A Bíróság végül arra a következtetésre jut, hogy **a rendszernek az európai repülőterekről induló vagy oda érkező valamennyi légi járatra történő egységes alkalmazása összhangban van a Nyitott Égbolt Megállapodás azon rendelkezéseivel, amelyek az amerikai és az európai gazdasági szereplők közötti hátrányosan megkülönböztető bánásmód tilalmát hivatottak megalapozni.**

EMLÉKEZTETŐ: Az előzetes döntéshozatali eljárás lehetővé teszi a tagállami bíróságok számára, hogy az előttük folyamatban lévő jogvita keretében az uniós jog értelmezésére vagy valamely uniós jogi aktus érvényességére vonatkozó kérdést terjesszenek a Bíróság elé. A Bíróság nem dönti el a tagállami bíróság előtti jogvitát. A nemzeti bíróság feladata, hogy az ügyet a Bíróság határozata alapján elbírálja. E határozat a tartalmilag hasonló kérdésben eljáró más nemzeti bíróságokat is köti.

A sajtó részére készített nem hivatalos kiadvány, amely nem köti a Bíróságot.

A kihirdetés napján az ítélet [teljes szövege](#) megtalálható a CURIA honlapon

Sajtófelelős: Lehóczki Balázs ☎ (+352) 4303 5499

Az ítélet kihirdetésekor készített képfelvételek elérhetők: „[Europe by Satellite](#).” ☎ (+32) 2 2964106