



Pers en Voorlichting

Hof van Justitie van de Europese Unie

PERSCOMMUNIQUÉ nr. 139/11

Luxemburg, 21 december 2011

Arrest in zaak C-366/10

Air Transport Association of America e. a. / Secretary of State for Energy and Climate Change

De richtlijn waarbij luchtvaartactiviteiten worden opgenomen in de regeling voor de handel in CO₂-emissierechten binnen de Gemeenschap, is geldig

De toepassing op de luchtvaart van de regeling voor de handel in emissierechten schendt noch de betrokken beginselen van het internationale gewoonterecht noch de „Open Sky”-overeenkomst

De Europese Unie heeft in 2003 een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten vastgesteld als kernelement van het Europese beleid inzake de strijd tegen de klimaatverandering.¹ Aanvankelijk was de regeling van de EU voor de handel in emissierechten niet van toepassing op de emissie van broeikasgassen door de luchtvaart. Richtlijn 2008/101 bepaalt dat de luchtvaartactiviteiten per 1 januari 2012² in deze regeling worden opgenomen. Vanaf die datum moeten alle luchtvaartmaatschappijen – dus ook die van derde landen – voor hun vluchten vanaf of naar Europese luchthavens dus emissierechten verwerven en inleveren.

Verschillende Amerikaanse en Canadese luchtvaartmaatschappijen en -associaties zijn in het Verenigd Koninkrijk opgekomen tegen de maatregelen waarbij deze richtlijn in het nationale recht is omgezet. Zij betogen dat de Europese Unie door de vaststelling van die richtlijn een aantal beginselen van het internationale gewoonterecht en verschillende internationale overeenkomsten heeft geschonden. De richtlijn zou enerzijds inbreuk maken op het Verdrag van Chicago³, het Protocol van Kyoto⁴ en de zogenoemde „Open Sky”-overeenkomst⁵, met name omdat zij een vorm van heffing op het brandstofverbruik zou opleggen, en anderzijds op een aantal beginselen van het internationale gewoonterecht doordat zij de regeling voor de handel in emissierechten buiten de bevoegdheidssfeer van de Unie zou toepassen.

De High Court of Justice of England and Wales vraagt het Hof van Justitie of de richtlijn geldig is gelet op deze bepalingen van het internationale recht.

In zijn vandaag gewezen arrest **bevestigt het Hof de geldigheid van de richtlijn waarbij de luchtvaartactiviteiten in de regeling voor de handel in emissierechten worden opgenomen.**

Het Hof stelt allereerst vast dat **slechts enkele bepalingen van de „Open Sky”-overeenkomst en drie beginselen van het internationale gewoonterecht** (te weten de soevereiniteit van de staten over hun luchtruim, de onrechtmatigheid van soevereiniteitsclaims over de volle zee en de vrijheid om over de volle zee te vliegen) **kunnen worden ingeroepen voor het onderzoek van de geldigheid van de richtlijn.** Van de door de High Court genoemde beginselen en bepalingen voldoen immers alleen deze aan de in de rechtspraak van het Hof geformuleerde criteria.

¹ Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275, blz. 32).

² Richtlijn 2009/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 tot wijziging van richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap (PB L 8, blz. 3).

³ Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, gesloten op 7 december 1944.

⁴ Het Protocol van Kyoto bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, van 11 december 1997 (PB 2002, L 130, blz. 4).

⁵ Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten enerzijds en de Verenigde Staten van Amerika anderzijds, gesloten op 25 en 30 april 2007 (PB 2007, L 134, blz. 4).

Wat in het bijzonder het Verdrag van Chicago betreft, stelt het Hof vast dat de Unie door dit verdrag niet is gebonden omdat zij geen partij is bij dit verdrag en tot op heden ook niet alle uit dit verdrag voortvloeiende bevoegdheden heeft uitgeoefend. Met betrekking tot het Protocol van Kyoto wijst het Hof erop dat de partijen bij dit protocol hun daaruit voortvloeiende verplichtingen kunnen nakomen op de wijze en volgens het ritme dat hun past, en dat met name de verplichting om, via de Internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), te streven naar beperking of reductie van emissies van bepaalde broeikasgassen uit de in de luchtvaart gebruikte bunkerbrandstoffen niet onvoorwaardelijk en voldoende nauwkeurig is en bijgevolg ook niet kan worden ingeroepen.

Het Hof is weliswaar bereid om, binnen de grenzen van een onderzoek of er geen sprake is van een kennelijk onjuiste beoordeling, de geldigheid van de richtlijn ten aanzien van drie van de aangevoerde genoemde beginselen van het internationale gewoonterecht te onderzoeken, maar stelt met betrekking tot het vierde aangevoerde beginsel vast dat er niet voldoende elementen zijn om aan te nemen dat het beginsel volgens hetwelk een vaartuig dat zich op volle zee bevindt, uitsluitend aan de wet van zijn vlaggenstaat is onderworpen, van overeenkomstige toepassing is op vliegtuigen.

Vervolgens onderzoekt het Hof of de richtlijn verenigbaar is met de beginselen van het internationale gewoonterecht en met de „Open Sky“-overeenkomst.

Het wijst erop dat de richtlijn niet als zodanig van toepassing is op de vliegtuigen die over de volle zee, over het grondgebied van de lidstaten van de Unie of over het grondgebied van derde staten vliegen. **Slechts indien de exploitanten van dergelijke luchtvaartuigen een commerciële luchtlijn naar of vanaf een in de Unie gelegen luchthaven exploiteren, zijn zij onderworpen aan de regeling voor de handel in emissierechten.**

In dat verband doet de toepassing van de **regeling voor de handel in emissierechten op exploitanten van luchtvaartuigen geen afbreuk aan het territorialiteitsbeginsel en evenmin aan de soevereiniteit van derde staten, aangezien die regeling slechts op hen van toepassing is wanneer hun luchtvaartuigen zich feitelijk op het grondgebied van een van de lidstaten van de Unie bevinden** en aldus ten volle onder de rechtsbevoegdheid van de Unie vallen. Een dergelijke toepassing van het recht van de Unie doet ook geen afbreuk aan de vrijheid om over de volle zee te vliegen, aangezien een luchtvaartuig dat over de volle zee vliegt, in zoverre niet aan de regeling voor de handel in emissierechten is onderworpen.

Met betrekking tot de omstandigheid dat de exploitant van een luchtvaartuig emissierechten moet inleveren die voor de gehele vlucht worden berekend, herinnert het Hof eraan dat de Unie in haar milieubeleid naar een hoog niveau van bescherming streeft. De wetgever van de Unie kan aldus in beginsel ervoor opteren om de uitoefening van een commerciële activiteit, in het onderhavige geval luchtvervoer, op zijn grondgebied slechts toe te staan op voorwaarde dat de betrokken marktdeelnemers zich houden aan de door de Unie vastgestelde criteria. Dat bepaalde elementen die bijdragen tot de vervuiling van de lucht, de zee of het grondgebied van de lidstaten, hun oorsprong vinden in een gebeurtenis die zich ten dele buiten dit grondgebied van de lidstaten afspeelt, staat overigens, gelet op de beginselen van het internationale gewoonterecht die kunnen worden ingeroepen, niet in de weg aan de volle toepassing van het recht van de Unie op dat grondgebied.

Ten slotte antwoordt het Hof op de stelling dat de regeling voor de handel in emissierechten een met de „Open Sky“-overeenkomst strijdige heffing, kost of last over de brandstof vormt. Het is van mening dat **de richtlijn niet in strijd is met de verplichting om de brandstof vrij te stellen van rechten, heffingen, kosten of lasten**. Anders dan bij de verplichte heffingen op het verbruik van brandstof het geval is, bestaat er, wat de betrokken regeling betreft, immers geen rechtstreekse en onlosmakelijke band tussen de hoeveelheid brandstof die een vliegtuig aan boord heeft of verbruikt, en de financiële last die uit de werking van de regeling voor de handel in emissierechten voor de exploitant van een dergelijk vliegtuig voortvloeit. De concrete kosten voor de exploitant hangen, aangezien het gaat om een marktgebaseerde maatregel, niet rechtstreeks af van de hoeveelheid emissierechten die hij moet inleveren, maar wel van de hoeveelheid emissierechten die aanvankelijk aan deze exploitant waren toegekend, en van de marktprijs van de

emissierechten wanneer deze exploitant aanvullende emissierechten moet aankopen om zijn emissies te dekken. Verder is het zelfs mogelijk dat een exploitant van luchtvaartuigen, ofschoon hij brandstof in bezit heeft gehad of heeft verbruikt, geen uit zijn deelneming aan deze regeling voortvloeiende financiële last draagt, of zelfs winst maakt doordat hij zijn overtollige emissierechten kan verkopen.

Ten slotte concludeert het Hof dat **de eenvormige toepassing van de regeling op alle vluchten vanaf of naar een Europese luchthaven in overeenstemming is met de bepalingen van de „Open Sky”-overeenkomst die discriminatie tussen Amerikaanse en Europese marktdeelnemers verbieden.**

NOTA BENE: De prejudiciële verwijzing biedt de rechterlijke instanties van de lidstaten de mogelijkheid, in het kader van een bij hen aanhangig geding aan het Hof vragen te stellen over de uitlegging van het recht van de Unie of over de geldigheid van een handeling van de Unie. Het Hof beslecht het nationale geding niet. De nationale rechterlijke instantie dient het geding af te doen overeenkomstig de beslissing van het Hof. Deze beslissing bindt op dezelfde wijze de andere nationale rechterlijke instanties die kennis dienen te nemen van een soortgelijk probleem.

Voor de media bestemd niet-officieel stuk, dat het Hof van Justitie niet bindt.

De [volledige tekst](#) van het arrest is op de dag van de uitspraak te vinden op de website CURIA.

Contactpersoon voor de pers: Stefaan Van der Jeught ☎ (+352) 4303 2170

Beelden van de uitspraak van het arrest zijn beschikbaar via "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106