



Mediji in informacije

Sodišče Evropske unije
SPOROČILO ZA MEDIJE ŠT. 139/11

V Luxembourggu, 21. decembra 2011

Sodba v zadevi C-366/10
Air Transport Association of America in drugi proti Secretary of State for
Energy and Climate Change

Direktiva, s katero so letalske dejavnosti vključene v sistem Skupnosti za trgovanje s pravicami do emisij CO₂, je veljavna

Uporaba sistema za trgovanje s pravicami do emisij v letalstvu ne krši niti zadevnih načel mednarodnega običajnega prava niti Sporazuma o odprtem nebu

Evropska unija se je leta 2003 odločila, da vzpostavi sistem za trgovanje s pravicami do emisij toplogrednih plinov kot osrednji element evropske politike na področju boja proti podnebnim spremembam¹. Prvotno sistem EU za trgovanje s pravicami do emisij ni pokrival emisij toplogrednih plinov, ki se pripišejo letalskemu prevozu. Direktiva 2008/101 določa, da so letalske dejavnosti v ta sistem vključene od 1. januarja 2012². Zato morajo od tega datuma naprej vse letalske družbe – vključno z letalskimi družbami iz tretjih držav – pridobiti in predati pravice za emisije za svoje lete, ki imajo vzlet ali pristanek na evropskem letališču.

Več ameriških in kanadskih letalskih družb in združenj letalskih družb je v Združenem kraljestvu izpodbijalo ukrepe za prenos te direktive. Zatrjujejo, da je Evropska unija s sprejetjem te direktive kršila več načel mednarodnega običajnega prava in številne mednarodne konvencije. Direktiva naj bi kršila po eni strani Čikaško konvencijo³, Kjotski protokol⁴ in Sporazum o odprtem nebu⁵, zlasti ker naj bi nalagala neke vrste takso na porabo goriva, in po drugi strani nekatera načela mednarodnega običajnega prava, ker naj bi nameravala uporabiti sistem za trgovanje s pravicami do emisij zunaj področja krajevne pristojnosti Unije.

High Court of Justice of England and Wales Sodišče sprašuje, ali je Direktiva veljavna glede na te določbe mednarodnega prava.

V današnji sodbi **Sodišče potrjuje veljavnost Direktive, ki letalske dejavnosti vključuje v sistem za trgovanje s pravicami do emisij.**

Sodišče najprej ugotavlja, da se je **zaradi preučitve veljavnosti te Direktive mogoče sklicevati le na nekatere določbe Sporazuma o odprtem nebu in na tri načela mednarodnega običajnega prava** (in sicer suverenost držav v njihovem zračnem prostoru, nezakonitost zahtev po suverenosti nad odprtim morjem in svoboda letenja nad odprtim morjem). Ta načela in določbe so namreč edina med tistimi, ki jih navaja High court, ki ustrezajo merilom, določenim v sodni praksi Sodišča.

Konkretno v zvezi s Čikaško konvencijo Sodišče ugotavlja, da Unija ni vezana s to konvencijo, ker ni njena pogodbenica in ker do danes ni v celoti prevzela vseh pristojnosti, ki izhajajo iz te konvencije. V zvezi s Kjotskim protokolom Sodišče poudarja, da lahko pogodbenice tega protokola

¹ Direktiva 2003/87/ES evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, str. 32).

² Direktiva 2008/101/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o spremembi Direktive 2003/87/ES zaradi vključitve letalskih dejavnosti v sistem za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti (UL L 8, str. 3).

³ Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu, sklenjena 7. decembra 1944.

⁴ Kjotski protokol k Okvirni konvenciji Združenih narodov o spremembi podnebja z dne 11. decembra 1997 (UL 2002, L 130, str. 4).

⁵ Sporazum o zračnem prometu med Evropsko skupnostjo in njenimi državami članicami na eni strani in Združenimi državami Amerike na drugi strani, sklenjen 25. in 30. aprila 2007 (UL L 134, str. 4).

izpolnjujejo obveznosti na način in s hitrostjo, o katerih se sporazumejo in da obveznost omejevanja ali zmanjševanja emisij nekaterih toplogrednih plinov iz goriv v letalstvu, ki jo določi Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO), ni nepogojna in dovolj natančna, da bi se bilo nanjo mogoče sklicevati.

Čeprav se je Sodišče strinjalo s tem, da v mejah nadzora očitne napake pri presoji veljavnosti Direktive presodi glede na navajana tri načela mednarodnega običajnega prava, pa kljub temu ugotavlja, da ne obstajajo zadostni elementi, da bi se dokazalo, da načelo, po katerem je ladja na odprtem morju načeloma izključno podvržena zakonu države, pod katere zastavo pluje, po analogiji velja tudi za zrakoplove.

Poudarja, da se ta direktiva kot taka ne uporablja za letala, ki letijo čez odprto morje ali čez ozemlje držav članic Unije ali tretjih držav. **Operator takega zrakoplova bo namreč podvržen sistemu za trgovanje s pravicami, samo če se odloči, da bo uporabljal komercialno zračno linijo s prihodom ali odhodom na letališču na ozemlju Unije.**

V teh okoliščinah uporaba **systema za trgovanje s pravicami za operatorje zrakoplovov ne krši načela teritorialnosti niti suverenosti tretjih držav, če so ti zrakoplovi fizično na ozemlju ene od držav članic Unije** in so tako podvrženi polni jurisdikciji Unije. Taka uporaba prava Unije tudi ne more povzročiti dvoma o načelu svobode letenja nad odprtim morjem, saj zrakoplov, ki leti nad odprtim morjem, med takim preletom ni podvržen sistemu za trgovanje s pravicami.

V zvezi s pogojem, da mora operator zrakoplova predati pravice, izračunane glede na vse lete, Sodišče spominja, da je cilj okoljske politike Unije doseči visoko raven varstva. Tako se zakonodajalec Unije načeloma lahko odloči, da dovoli opravljanje gospodarske dejavnosti, v obravnavanem primeru letalski prevoz, na ozemlju Unije samo pod pogojem, da operatorji spoštujejo merila, ki jih določi Unija. Poleg tega dejstvo, da nekateri dejavniki, ki prispevajo k onesnaženju zraka, morja ali kopenskega ozemlja držav članic izvirajo iz dogodka, ki se odvija deloma zunaj tega ozemlja, glede na načela mednarodnega običajnega prava, na katera se je mogoče sklicevati, ne more povzročiti dvoma o polni veljavi prava Unije na tem ozemlju.

Nazadnje Sodišče odgovarja na trditev, da sistem za trgovanje s pravicami pomeni takso ali pristojbino na gorivo, kar naj bi kršilo Sporazum o odprtem nebu. Meni, da **Direktiva ne krši obveznosti oprostitve plačila davkov, dajatev, taks in pristojbin na gorivo.** V nasprotju s tem, kar je značilno za obvezne dajatve za porabo goriva, v obravnavanem primeru ni neposredne in neločljive povezave med količino goriva, ki ga ima ali porabi letalo, in finančnim bremenom, ki ga nosi operator takega letala v okviru delovanja sistema za trgovanje s pravicami. Dejanski strošek za tega operatorja, ki izvira iz količine pravic, ki jih je treba predati, ni odvisen – če gre za ukrep, temelječ na trgu – neposredno od števila pravic, ki jih je treba predati, ampak od števila pravic, prvotno dodeljenih temu operatorju, in od njihove cene na trgu, ko se pridobitev dodatnih pravic izkaže za nujno za pokrivanje emisij. Poleg tega je celo mogoče, da operator zrakoplovov, čeprav je imel ali porabil gorivo, ne nosi nobenega finančnega bremena, ki izvira iz njegovega sodelovanja pri tem sistemu, celo če ima pri prodaji presežnih pravic dobiček.

Sodišče nazadnje zaključuje, da **je enotna uporaba sistema za vse lete, ki imajo vzlet ali pristanek na evropskem letališču, v skladu z določbami Sporazuma o odprtem nebu, s katerimi se vzpostavlja prepoved diskriminatorne obravnave ameriških in evropskih operatorjev.**

OPOZORILO: Predlog za sprejetje predhodne odločbe omogoča sodiščem držav članic, da v okviru postopka pred njimi Sodišče zaprosijo za razlago prava Unije ali glede veljavnosti akta Unije. Sodišče ne odloči o nacionalnem sporu. Nacionalno sodišče mora zadevo rešiti v skladu z odločbo Sodišča. Ta odločba je enako zavezujoča za druga nacionalna sodišča, ki odločajo o podobnem vprašanju.

Neuradni dokument za medije, ki ne zavezuje Sodišča.

[Celotno besedilo](#) sodbe je objavljeno na spletni strani CURIA na dan razglasitve.

Kontaktna oseba: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793

www.curia.europa.eu

Posnetki z razglasitve sodbe so dostopni na „[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106