



Ad avviso dell'avvocato generale Kokott, l'inclusione del trasporto aereo internazionale nel sistema UE di scambio delle quote di emissioni è compatibile con il diritto internazionale

La legislazione UE non viola la sovranità degli altri Stati garantita dal diritto internazionale, né la libertà dell'alto mare; essa è compatibile anche con gli accordi internazionali in materia

Nel 2003 l'Unione europea ha introdotto, quale pietra angolare della politica europea di protezione del clima, un sistema per lo scambio di quote di emissioni relative ai gas a effetto serra¹. Le emissioni di gas a effetto serra originate dal trasporto aereo non erano originariamente incluse nel sistema UE di scambio delle emissioni. Nel 2008 il legislatore dell'Unione ha però deciso di includere il trasporto aereo in tale sistema a partire dal 1° gennaio 2012². Pertanto, a partire dal 2012, tutte le compagnie aeree – anche quelle di Stati terzi – dovranno per la prima volta acquistare e corrispondere quote di emissioni per i loro voli da e verso aeroporti europei.

Varie compagnie aeree e associazioni di compagnie aeree con sede negli Stati Uniti e in Canada hanno chiesto alla High Court of Justice of England and Wales un ricorso per l'annullamento delle misure di attuazione della direttiva 2008/101 adottate dal Regno Unito in merito all'inclusione del trasporto aereo nel sistema UE di scambio delle emissioni. In tale sede esse sostengono che l'Unione europea, mediante l'inclusione del trasporto aereo internazionale, segnatamente quello transatlantico, viola una serie di principi di diritto internazionale consuetudinario nonché vari accordi internazionali. Da un lato, la direttiva violerebbe la Convenzione di Chicago³, il Protocollo di Kyoto⁴ e il cosiddetto Accordo «open skies»⁵. Dall'altro, essa violerebbe i principi di diritto internazionale consuetudinario della sovranità degli Stati sul loro spazio aereo, dell'invalidità delle rivendicazioni di sovranità sull'alto mare e della libertà di sorvolo dell'alto mare.

Nelle sue conclusioni in data odierna, l'avvocato generale Juliane Kokott suggerisce alla Corte di decidere che l'inclusione del trasporto aereo internazionale nel sistema UE di scambio delle emissioni è compatibile con le disposizioni e i principi di diritto internazionale fatti valere.

In tale contesto, l'avvocato generale Kokott constata anzitutto che le compagnie aeree e le associazioni di compagnie aeree ricorrenti non possono, in linea di principio, far valere gli accordi internazionali invocati e il diritto internazionale consuetudinario. Là dove l'Unione europea è effettivamente vincolata agli accordi internazionali in questione, questi ultimi riguardano, secondo l'avvocato generale, prevalentemente relazioni giuridiche tra le parti contraenti degli accordi stessi e non sono destinati a tutelare diritti o interessi di singoli. Soltanto due disposizioni dell'Accordo

¹ Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 13 ottobre 2003, 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275, pag. 32).

² Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 19 novembre 2008, 2008/101/CE, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra (GU 2009, L 8, pag. 3).

³ Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, conclusa a Chicago il 7 dicembre 1944.

⁴ Protocollo di Kyoto annesso alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici dell'11 dicembre 1997 (GU 2002, L 130, pag. 4).

⁵ Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e gli Stati Uniti d'America, dall'altro, firmato nell'aprile 2007 (GU L 134, pag. 4).

«open skies» potrebbero essere utilizzate nel presente caso quale criterio per la verifica di validità della direttiva⁶. Riguardo ai principi di diritto internazionale consuetudinario invocati, l'avvocato generale è dell'avviso che essi determinino la portata dei diritti di sovranità degli Stati e definiscano i loro rispettivi poteri sovrani, senza però disciplinare la situazione giuridica dei singoli.

L'avvocato generale Kokott ritiene inoltre che la direttiva che include il trasporto aereo nel sistema UE di scambio delle emissioni non violi il diritto internazionale. I principi di diritto internazionale consuetudinario e gli accordi internazionali fatti valere non comportano difficoltà dal punto di vista giuridico, neppure nella misura in cui il sistema UE di scambio delle emissioni viene esteso a quelle parti di volo che si svolgono al di fuori dello spazio aereo degli Stati membri dell'Unione europea. Infatti, oggetto della disciplina dettata dalla direttiva sono soltanto le partenze e gli arrivi di aeromobili in aeroporti dell'Unione europea, e soltanto per queste partenze e arrivi le imprese debbono corrispondere per ogni volo un numero variabile di quote di emissioni, mentre in caso di inosservanza esse possono essere colpite con sanzioni che vanno fino al divieto di esercizio dell'attività. Pertanto, la direttiva non ha efficacia extraterritoriale e non viola neppure i diritti di sovranità di Stati terzi. Piuttosto, l'arrivo e la partenza costituiscono elementi essenziali e particolarmente caratteristici di ciascun volo, sicché un aeroporto situato nel territorio dell'Unione, e costituente luogo di partenza o di arrivo, integra un elemento di collegamento a carattere territoriale sufficiente per includere interamente il volo in questione nel sistema UE di scambio delle emissioni.

Quanto alle disposizioni di accordi internazionali che vengono fatte valere, l'avvocato generale ritiene che neppure esse inficino la validità della direttiva. L'Unione europea non ha adottato un'iniziativa autonoma di natura illegittima al di fuori dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO), in quanto il Protocollo di Kyoto non rimette la limitazione e la riduzione dei gas a effetto serra alla competenza esclusiva dell'ICAO. Neppure l'Accordo «open skies» esclude l'applicazione di misure fondate sul mercato per quanto riguarda le emissioni causate dal trasporto aereo.

Oltre a ciò, l'inclusione dei voli di tutte le compagnie aeree da e verso aeroporti europei nel sistema UE di scambio delle emissioni è compatibile con il principio delle eque e pari opportunità sancito dall'Accordo «open skies». Tale inclusione comporta perfino un'uguaglianza di opportunità nell'ambito della concorrenza. Infatti, nel caso in cui il legislatore dell'Unione avesse esonerato dal sistema UE di scambio delle emissioni le compagnie aeree aventi la nazionalità di uno Stato terzo, queste avrebbero ottenuto un ingiustificato vantaggio concorrenziale rispetto ai loro concorrenti europei.

Infine, l'avvocato generale Kokott è del parere che alle compagnie aeree non venga imposto, nell'ambito del sistema UE di scambio delle emissioni, il pagamento di diritti, imposte o altri oneri di alcun tipo ai sensi dei pertinenti accordi internazionali. Il sistema UE di scambio delle emissioni è una misura fondata sul mercato, finalizzata alla protezione dell'ambiente e del clima. Conformemente a ciò, le quote di emissioni che debbono essere corrisposte per i voli con partenza o arrivo in aeroporti dell'Unione europea sono dovute a motivo dell'emissione di gas a effetto serra, e non a causa del semplice consumo di carburante ovvero della presenza a bordo di persone o cose.

IMPORTANTE: Le conclusioni dell'avvocato generale non vincolano la Corte di giustizia. Il compito dell'avvocato generale consiste nel proporre alla Corte, in piena indipendenza, una soluzione giuridica nella causa per la quale è stato designato. I giudici della Corte cominciano adesso a deliberare in questa causa. La sentenza sarà pronunciata in una data successiva.

IMPORTANTE: Il rinvio pregiudiziale consente ai giudici degli Stati membri, nell'ambito di una controversia della quale sono investiti, di interpellare la Corte in merito all'interpretazione del diritto dell'Unione o alla validità di un atto dell'Unione. La Corte non risolve la controversia nazionale. Spetta al giudice nazionale risolvere la causa conformemente alla decisione della Corte. Tale decisione vincola egualmente gli altri giudici nazionali ai quali venga sottoposto un problema simile.

⁶ Artt. 7 e 15, n. 3, seconda frase, dell'Accordo «open skies».

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.

Il [testo integrale](#) delle conclusioni è pubblicato sul sito CURIA il giorno della lettura

Contatto stampa: Estella Cigna Angelidis ☎ (+352) 4303 2582

Immagini della lettura delle conclusioni sono disponibili su «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106