



Υπηρεσία Τύπου και
Πληροφόρησης

Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 139/11
Λουξεμβούργο, 21 Δεκεμβρίου 2011

Απόφαση στην υπόθεση C-366/10
Air Transport Association of America κ.λπ.
κατά Secretary of State for Energy and Climate Change

Η οδηγία η οποία εντάσσει τις αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα της Ένωσης για την εμπορία δικαιωμάτων εκπομπής CO₂ είναι έγκυρη

Η εφαρμογή του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων στις αεροπορικές μεταφορές δεν παραβιάζει ούτε τις επίμαχες αρχές του διεθνούς εθιμικού δικαίου ούτε τη συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί»

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε, το 2003, να θεσπίσει ένα σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου ως κεντρικό άξονα της ευρωπαϊκής πολιτικής στον τομέα της καταπολέμησης της κλιματικής αλλαγής¹. Αρχικώς, το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής της ΕΕ δεν κάλυπτε τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από αεροπορικές μεταφορές. Η οδηγία 2008/101 προβλέπει ότι οι αεροπορικές δραστηριότητες εντάσσονται στο σύστημα αυτό από 1ης Ιανουαρίου 2012². Συνεπώς, κατά το έτος αυτό, όλες οι αεροπορικές εταιρείες – περιλαμβανομένων των εταιρειών τρίτων χωρών– θα πρέπει να αποκτήσουν και να παραδώσουν δικαιώματα εκπομπής για τις πτήσεις τους από και προς ευρωπαϊκούς αερολιμένες.

Πλείονες αμερικανικές και καναδικές αεροπορικές εταιρείες και ενώσεις αεροπορικών εταιρειών προσέβαλαν, στο Ηνωμένο Βασίλειο, τα μέτρα μεταφοράς της οδηγίας. Υποστηρίζουν ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση, εκδίδοντας την οδηγία, παραβίασε σειρά αρχών του διεθνούς εθιμικού δικαίου, καθώς και διάφορες διεθνείς συμβάσεις. Κατά την άποψή τους, η οδηγία αντιβαίνει, αφενός, στη Σύμβαση του Σικάγου³, στο Πρωτόκολλο του Κιότο⁴ και στη λεγόμενη συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί»⁵, ιδίως καθόσον επιβάλλει ένα είδος φόρου στην κατανάλωση καυσίμου και, αφετέρου, σε ορισμένες αρχές του διεθνούς εθιμικού δικαίου, στο μέτρο που αποβλέπει στην εφαρμογή του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής και πέραν της σφαίρας της εδαφικής αρμοδιότητας της Ένωσης.

Το High Court of Justice of England and Wales ερωτά το Δικαστήριο αν η οδηγία είναι έγκυρη υπό το πρίσμα των ως άνω διατάξεων του διεθνούς δικαίου.

Με τη σημερινή του απόφαση, **το Δικαστήριο επιβεβαιώνει το κύρος της οδηγίας που εντάσσει τις αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων.**

Κατ' αρχάς, το Δικαστήριο αποφαινεται ότι **στο πλαίσιο της εξετάσεως του κύρους της οδηγίας μπορεί να γίνει επίκληση μόνον ορισμένων από τις διατάξεις της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» και τριών αρχών του εθιμικού διεθνούς δικαίου** (ήτοι, της κυριαρχίας των κρατών επί του εναέριου χώρου τους, του παρανόμου κάθε διεκδικήσεως επί της ανοικτής θάλασσας και της

¹ Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 275, σ. 32).

² Οδηγία 2008/101/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ ώστε να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 8, σ. 3).

³ Σύμβαση για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, η οποία υπογράφηκε στις 7 Δεκεμβρίου 1944.

⁴ Πρωτόκολλο του Κιότο στη σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών περί των κλιματικών μεταβολών της 11ης Δεκεμβρίου 1997 (ΕΕ 2002, L 130, σ. 4).

⁵ Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της, αφενός, και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, αφετέρου, της 25^{ης} και 30^{ης} Απριλίου 2007 (ΕΕ L 134, σ. 4).

ελευθερίας των πτήσεων πάνω από την ανοικτή θάλασσα). Συγκεκριμένα, οι εν λόγω αρχές και οι διατάξεις είναι οι μόνες μεταξύ αυτών στις οποίες αναφέρεται το High Court που πληρούν τα κριτήρια της νομολογίας του Δικαστηρίου.

Ειδικότερα, όσον αφορά τη Σύμβαση του Σικάγου, το Δικαστήριο διαπιστώνει ότι η Ένωση δεν δεσμεύεται από τη Σύμβαση αυτή, δεδομένου ότι ούτε είναι συμβαλλόμενο μέρος της ούτε έχει αναλάβει μέχρι σήμερα το σύνολο των αρμοδιοτήτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της ως άνω Συμβάσεως. Όσον αφορά το Πρωτόκολλο του Κιότο, το Δικαστήριο επισημαίνει ότι τα μέρη του μπορούν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους κατά τον τρόπο και με τον ρυθμό της επιλογής τους και ότι, ειδικότερα, η υποχρέωσή τους να καταβάλλουν προσπάθειες, μέσω του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), για να περιορίσουν ή να μειώσουν τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στις αεροπορικές μεταφορές, εξαρτάται από αιρέσεις και δεν είναι αρκούντως ακριβής, ώστε να μπορεί ιδιώτης να επικαλεστεί την εν λόγω διάταξη.

Το Δικαστήριο δέχεται μεν να εξετάσει, εντός των ορίων του ελέγχου τυχόν πρόδηλης πλάνης εκτιμήσεως, το κύρος της οδηγίας υπό το πρίσμα τριών από τις προβαλλόμενες αρχές του διεθνούς εθνικού δικαίου, πλην όμως, ως προς την τέταρτη εξ αυτών, διαπιστώνει ότι δεν υφίστανται στοιχεία επαρκή για να στηρίξουν το συμπέρασμα ότι η αρχή σύμφωνα με την οποία πλοίο ευρισκόμενο στην ανοικτή θάλασσα υπόκειται αποκλειστικώς στο δίκαιο της σημαίας του θα μπορούσε να εφαρμοστεί κατ' αναλογία στα αεροσκάφη.

Στη συνέχεια, το Δικαστήριο προχωρεί στην εκτίμηση της συμβατότητας της οδηγίας με τις αρχές του εθνικού διεθνούς δικαίου και με τη συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί».

Επισημαίνει ότι η οδηγία δεν εφαρμόζεται, αυτή καθαυτήν, σε αεροσκάφη που πετούν πάνω από την ανοικτή θάλασσα ή από το έδαφος είτε κρατών μελών της Ένωσης είτε τρίτων κρατών. **Οι φορείς εκμεταλλεύσεως των αεροσκαφών αυτών υπόκεινται στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων μόνο σε περίπτωση που έχουν επιλέξει να εκμεταλλευτούν εμπορική αερογραμμή προς ή από αερολιμένες ευρισκόμενους εντός της Ένωσης.**

Υπό την έννοια αυτή, η εφαρμογή του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων στους φορείς εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών δεν παραβιάζει την αρχή της εδαφικότητας ούτε προσβάλλει τα κυριαρχικά δικαιώματα τρίτων κρατών, δεδομένου ότι το σύστημα εφαρμόζεται στα εν λόγω πρόσωπα μόνον όταν τα αεροσκάφη τους βρίσκονται εντός της επικράτειας ενός εκ των κρατών μελών της Ένωσης και υπάγονται, για τον λόγο αυτό, στην πλήρη δικαιοδοσία της Ένωσης. Μια τέτοια εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης δεν θίγει ούτε την αρχή της ελευθερίας των πτήσεων πάνω από την ανοικτή θάλασσα, εφόσον αεροσκάφος το οποίο υπερίπταται της ανοικτής θάλασσας δεν υπόκειται, στο μέτρο που πραγματοποιεί τέτοια πτήση, στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων.

Όσον αφορά το στοιχείο ότι ο φορέας εκμεταλλεύσεως αεροσκάφους υποχρεούται να παραδώσει δικαιώματα εκπομπής υπολογιζόμενα βάσει του συνόλου των πτήσεων, το Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι η πολιτική της Ένωσης στον τομέα του περιβάλλοντος έχει ως σκοπό να διασφαλίσει υψηλότερο επίπεδο προστασίας. Έτσι, ο νομοθέτης της Ένωσης είναι, κατ' αρχήν, ελεύθερος να επιλέξει να επιτρέψει την άσκηση, εντός του εδάφους της Ένωσης, μιας εμπορικής δραστηριότητας, όπως εν προκειμένω οι αεροπορικές μεταφορές, υπό την προϋπόθεση και μόνον ότι οι οικείες επιχειρήσεις πληρούν τα κριτήρια του δικαίου της Ένωσης. Εξάλλου, το γεγονός ότι ορισμένα στοιχεία που συμβάλλουν στη ρύπανση του αέρα, της θάλασσας ή του εδάφους των κρατών μελών ανάγονται σε συμβάν το οποίο έλαβε χώρα εν μέρει εκτός του εδάφους αυτού δεν είναι δυνατό, λαμβανομένων υπόψη των αρχών του διεθνούς εθνικού δικαίου των οποίων μπορεί να γίνει επίκληση, να θέσει υπό αμφισβήτηση την πλήρη εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης στο έδαφός της.

Τέλος, το Δικαστήριο απαντά στον ισχυρισμό ότι το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων συνιστά φόρο ή επιβάρυνση στα καύσιμα, κατά παράβαση της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί». Το Δικαστήριο κρίνει ότι **η οδηγία δεν αντιβαίνει στην υποχρέωση απαλλαγής των καυσίμων από δασμούς, φόρους και επιβαρύνσεις.** Συγκεκριμένα, αντιθέτως προς ό,τι ισχύει στις περιπτώσεις

υποχρεωτικών επιβαρύνσεων για την κατανάλωση καυσίμου, δεν υφίσταται εν προκειμένω άμεση και άρρηκτη σχέση μεταξύ της ποσότητας καυσίμου που φέρει ή καταναλώνει το αεροσκάφος και της χρηματικής επιβαρύνσεως του φορέα εκμεταλλεύσεώς του στο πλαίσιο της λειτουργίας του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων. Το συγκεκριμένο κόστος για τον φορέα δεν εξαρτάται, στην περίπτωση μέτρου στηριζόμενου σε κριτήρια της αγοράς, άμεσα από τον αριθμό των δικαιωμάτων που πρέπει να παραδοθούν, αλλά μάλλον από τον αριθμό δικαιωμάτων που χορηγήθηκαν αρχικώς στον εν λόγω φορέα, καθώς και από την τιμή τους στην αγορά, όταν η απόκτηση συμπληρωματικών δικαιωμάτων παρίσταται αναγκαία προς κάλυψη των εκπομπών του. Εξάλλου, δεν πρέπει να αποκλειστεί το ενδεχόμενο να μην υποστεί κάποιος φορέας εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών, παρά το γεγονός ότι είχε στην κατοχή του ή κατανάλωσε καύσιμο, οποιαδήποτε χρηματική επιβάρυνση εκ της συμμετοχής του στο οικείο σύστημα, ή ακόμη και να αποκομίσει όφελος από την εξ επαχθούς αιτίας μεταβίβαση του πλεονάσματος δικαιωμάτων του.

Εν κατακλείδι, το Δικαστήριο καταλήγει ότι **η ομοιόμορφη εφαρμογή του συστήματος στο σύνολο των πτήσεων από ή προς τους ευρωπαϊκούς αερολιμένες είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» οι οποίες αφορούν την απαγόρευση των διακρίσεων στη μεταχείριση των αμερικανικών και των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών.**

ΥΠΟΜΝΗΣΗ: Η διαδικασία εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως παρέχει στα δικαστήρια των κρατών μελών τη δυνατότητα να υποβάλουν στο Δικαστήριο, στο πλαίσιο της ένδικης διαφοράς της οποίας έχουν επιληφθεί, ερώτημα σχετικό με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ή με το κύρος πράξεως οργάνου της Ένωσης. Το Δικαστήριο δεν αποφαινεται επί της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου. Στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να επιλύσει τη διαφορά αυτή, λαμβάνοντας υπόψη την απόφαση του Δικαστηρίου. Η απόφαση αυτή δεσμεύει, ομοίως, άλλα εθνικά δικαστήρια ενώπιον των οποίων ανακύπτει παρόμοιο ζήτημα.

Ανεπίσημο έγγραφο προοριζόμενο για τα μέσα μαζικής ενημερώσεως, το οποίο δεν δεσμεύει το Δικαστήριο.

Το [πλήρες κείμενο](#) της αποφάσεως είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα CURIA από την ημερομηνία δημοσίευσής της

Επικοινωνία: Estella Cigna-Αγγελίδα ☎ (+352) 4303 2582

Στιγμιότυπα από τη δημοσίευση της αποφάσεως διατίθενται από το "[Europe by Satellite](#)" 📡 (+32) 2 2964106