



Imprensa e Informação

Tribunal de Justiça da União Europeia
COMUNICADO DE IMPRENSA n.º 139/11

Luxemburgo, 21 de Dezembro de 2011

Acórdão no processo C-366/10

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

A directiva que inclui actividades de aviação no regime comunitário de comércio de licenças de emissão de CO₂ é válida

A aplicação do regime de comércio de licenças de emissão à aviação não viola nem os princípios de direito internacional consuetudinário em causa nem o Acordo «Céu Aberto»

A União Europeia decidiu, em 2003, instituir um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa, enquanto elemento central da política europeia em matéria de luta contra as alterações climáticas¹. Na origem, o regime de comércio de licenças de emissão da UE não abrangia as emissões de gases com efeito de estufa imputáveis ao transporte aéreo. A Directiva 2008/101 prevê que as actividades de aviação serão incluídas no regime a partir de 1 de Janeiro de 2012². Por conseguinte, nessa data, todas as companhias aéreas – incluindo as de países terceiros – deverão comprar e devolver licenças de emissão para os seus voos com origem e destino nos aeroportos europeus.

Várias companhias aéreas e associações de companhias aéreas americanas e canadianas contestaram, no Reino Unido, as medidas de transposição da directiva. Alegam que a União Europeia, ao adoptar a directiva, violou vários princípios do direito internacional consuetudinário e diversas convenções internacionais. Consideram que a directiva viola, por um lado, a Convenção de Chicago³, o Protocolo de Quioto⁴ e o chamado Acordo «Céu Aberto»⁵ –nomeadamente porque a directiva impõe uma forma de imposto sobre o consumo de combustível – e, por outro lado, certos princípios de direito internacional consuetudinário, na medida em que tende a aplicar o regime de licenças de emissão para lá da esfera de competência territorial da União.

A High Court of Justice of England and Wales (Reino Unido) pergunta ao Tribunal de Justiça se a directiva é válida à luz destas disposições de direito internacional.

No seu acórdão deste dia, **o Tribunal de Justiça confirma a validade da directiva que inclui as actividades de aviação no regime de comércio de licenças de emissão.**

Antes de mais, o Tribunal de Justiça declara que **apenas certas disposições do Acordo «Céu Aberto» e três princípios de direito internacional consuetudinário** (a saber, a soberania dos Estados sobre o seu espaço aéreo, a ilegitimidade das reivindicações de soberania sobre o alto mar e a liberdade de voo sobre o alto mar) **podem ser invocados para efeitos do exame da validade da directiva.** Com efeito, estes princípios e disposições são os únicos entre os referidos

¹ Directiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Directiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275, p. 32).

² Directiva 2008/101/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Novembro de 2008, que altera a Directiva 2003/87/CE de modo a incluir as actividades da aviação no regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade (JO L 8, p. 3).

³ Convenção relativa à aviação civil internacional aberta à assinatura em 7 de Dezembro de 1944.

⁴ Protocolo de Quioto à Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas de 11 de Dezembro de 1997 (JO 2002, L 130, p. 4).

⁵ Acordo de transporte aérea entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e os Estados Unidos da América, por outro, celebrado em 25 e 30 de Abril de 2007 (JO L 134, p.4)

pela High Court of Justice of England and Wales que correspondem aos critérios fixados pela jurisprudência do Tribunal de Justiça.

Em particular, no que diz respeito à Convenção de Chicago, o Tribunal de Justiça declara que a União não está vinculada por essa Convenção uma vez que não é parte nesta e que também não assumiu, até ao dia de hoje, todas as competências decorrentes da mesma. Quanto ao Protocolo de Quioto, o Tribunal de Justiça salienta que as partes neste Protocolo podem eximir-se às suas obrigações segundo as modalidades e a celeridade que lhes convier e que, em particular, a obrigação de procurar limitar ou reduzir as emissões de certos gases com efeito de estufa provenientes dos combustíveis de bancas utilizados nos transportes aéreos através da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), não é incondicional nem suficientemente precisa para poder ser invocada.

Embora o Tribunal de Justiça aceite examinar, dentro dos limites de um controlo do erro manifesto de apreciação, a validade da directiva tendo em conta três dos princípios de direito internacional consuetudinário invocados, declara todavia que, no que diz respeito ao quarto princípio invocado, não há elementos suficientes que permitam estabelecer que o princípio segundo o qual um navio em alto mar está sujeito exclusivamente à lei do seu pavilhão se possa aplicar por analogia aos aviões.

Seguidamente, o Tribunal de Justiça examina a compatibilidade da directiva com os princípios de direito internacional consuetudinário e o Acordo «Céu Aberto».

O Tribunal de Justiça salienta que a directiva não está vocacionada para se aplicar enquanto tal aos aviões que se encontram a sobrevoar o alto mar ou o território dos Estados-Membros da União ou ainda de Estados terceiros. **É apenas no caso de os operadores dessas aeronaves escolherem explorar uma linha aérea comercial com origem ou destino em aeroportos situados na União que são sujeitos ao regime de comércio de licenças.**

Neste contexto, a aplicação do **regime de comércio de licenças aos operadores de aeronaves não viola o princípio da territorialidade nem o da soberania de Estados terceiros uma vez que este regime apenas lhes é aplicável quando as suas aeronaves se encontram fisicamente no território de um dos Estados-Membros da União** e estão assim sujeitos à plena jurisdição da União. Tal aplicação do direito da União também não pode pôr em causa o princípio da liberdade de sobrevoar o alto mar uma vez que uma aeronave que sobrevoe o alto mar não está sujeita, enquanto efectua este voo, ao regime de comércio de licenças.

Quanto à circunstância de o operador de uma aeronave ser obrigado a devolver as licenças de emissão calculadas em relação a todo o voo, o Tribunal de Justiça recorda que a política da União no domínio do ambiente visa um nível de protecção elevado. Assim, o legislador da União, pode, em princípio, optar por não autorizar o exercício, no seu território, de uma actividade comercial –concretamente, o transporte aéreo– a menos que os operadores respeitem os critérios definidos pela União. Por outro lado, o facto de certos elementos que contribuem para a poluição do ar, do mar ou do território dos Estados-Membros terem a sua origem num acontecimento que se desenrola, em parte, fora desse território não é susceptível, tendo em conta os princípios do direito internacional consuetudinário que possam ser invocados, de pôr em causa a aplicabilidade plena do direito da União no seu território.

Por fim, o Tribunal de Justiça responde à alegação segundo a qual o regime de comércio de licenças constitui um imposto ou taxa sobre o combustível, em violação do Acordo «Céu Aberto». O Tribunal de Justiça considera que **a directiva não viola a obrigação de isentar o combustível de direitos, impostos e taxas**. Com efeito, contrariamente ao que caracteriza os direitos niveladores obrigatórios sobre o consumo de combustível, não existe, no que diz respeito ao regime em causa, uma ligação directa e indissociável entre a quantidade de combustível armazenada ou consumida por um avião e o encargo pecuniário que incumbe ao operador desse avião no âmbito do funcionamento do regime de comércio de licenças. O custo concreto que incumbe ao operador sendo uma medida baseada no mercado, não depende directamente do número de licenças que devem ser devolvidas, antes dependendo do número de licenças

inicialmente atribuídas a esse operador e do seu preço no mercado quando a aquisição de licenças suplementares se torna necessária para cobrir as emissões. Por outro lado, é inclusive possível que um operador de aeronaves, apesar de ter armazenado ou consumido combustível, não esteja sujeito a nenhum encargo pecuniário decorrente da sua participação no referido regime, ou até que realize lucros cedendo a título oneroso as suas licenças em excesso.

O Tribunal de Justiça conclui por fim que **a aplicação do regime a todos os voos com origem e destino num aeroporto europeu é conforme às disposições do Acordo «Céu Aberto» que visa estabelecer uma proibição de tratamento discriminatório entre os operadores americanos e europeus.**

NOTA: O reenvio prejudicial permite aos órgãos jurisdicionais dos Estados-Membros, no âmbito de um litígio que lhes seja submetido, interrogar o Tribunal de Justiça sobre a interpretação do direito da União ou sobre a validade de um acto da União. O Tribunal de Justiça não resolve o litígio nacional. Cabe ao órgão jurisdicional nacional decidir o processo em conformidade com a decisão do Tribunal de Justiça. Esta decisão vincula também os outros órgãos jurisdicionais nacionais aos quais seja submetido um problema semelhante.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não envolve a responsabilidade do Tribunal de Justiça.

O [texto integral](#) do acórdão é publicado no sítio CURIA no dia da prolação

Contacto Imprensa: Agnès López Gay ☎ (+352) 4303 3667

Imagens da prolação do acórdão estão disponíveis em "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106