



Kontakty z Mediami i
Informacja

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej
KOMUNIKAT PRASOWY nr 139/11

Luksemburg, 21 grudnia 2011 r.

Wyrok w sprawie C-366/10

Air Transport Association of America i in. / Secretary of State for Energy and
Climate Change

Dyrektywa uwzględniająca działalność lotniczą w ramach wspólnotowego systemu handlu uprawnieniami do emisji CO₂ jest ważna

Stosowanie w lotnictwie systemu handlu uprawnieniami do emisji nie narusza ani odnośnych zasad zwyczajowego prawa międzynarodowego, ani umowy „otwartego nieba”

W 2003 r. Unia Europejska ustanowiła system handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, będący kluczowym elementem europejskiej polityki w dziedzinie przeciwdziałania zmianom klimatu¹. Pierwotnie unijny system handlu uprawnieniami do emisji nie obejmował emisji gazów cieplarnianych, których źródłem jest transport lotniczy. Dyrektywa 2008/101 stanowi, że działalność lotnicza zostanie uwzględniona w ramach tego systemu od dnia 1 stycznia 2012 r.² W związku z tym, wraz z tą datą wszystkie przedsiębiorstwa lotnicze – w tym przedsiębiorstwa z państw trzecich – będą zobowiązane do nabywania i zwracania uprawnień do emisji w odniesieniu do lotów wykonywanych z i do europejskich portów lotniczych.

Kilka amerykańskich i kanadyjskich przedsiębiorstw lotniczych oraz stowarzyszeń przedsiębiorstw lotniczych zakwestionowało w Zjednoczonym Królestwie przepisy transponujące dyrektywę. Podnoszą one, że przyjmując dyrektywę Unia Europejska naruszyła szereg zasad zwyczajowego prawa międzynarodowego, a także różne umowy międzynarodowe. Twierdzą, że po pierwsze dyrektywa narusza konwencję chicagowską³, protokół z Kioto⁴ i porozumienie zwane umową „otwartego nieba”⁵, w szczególności ze względu na to, że wprowadza ona określoną formę opłaty od zużycia paliwa, a po drugie – niektóre zasady zwyczajowego prawa międzynarodowego, gdyż przewiduje stosowanie systemu handlu uprawnieniami do emisji poza sferą kompetencji terytorialnych Unii.

High Court of Justice of England and Wales (Zjednoczone Królestwo) zwrócił się do Trybunału o wyjaśnienie, czy dyrektywa jest ważna w świetle wskazanych postanowień prawa międzynarodowego.

W wydanym dzisiaj wyroku **Trybunał potwierdził ważność dyrektywy uwzględniającej działalność lotniczą w ramach systemu handlu uprawnieniami do emisji.**

Przed wszystkim Trybunał stwierdził, że **w celu zbadania ważności dyrektywy powoływać się można jedynie na niektóre postanowienia umowy otwartego nieba oraz na trzy zasady zwyczajowego prawa międzynarodowego** (a mianowicie zasadę suwerenności państw w ich przestrzeni powietrznej, zasadę bezprawności prób poddawania swej suwerenności morza pełnego i zasadę wolności przelotu nad morzem pełnym). Wskazane zasady i postanowienia są

¹ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami [uprawnieniami do] emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275, s. 32).

² Dyrektywa 2008/101/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami [uprawnieniami do] emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie (Dz.U. 2009, L 8, s. 3).

³ Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w dniu 7 grudnia 1944 r.

⁴ Protokół z Kioto do Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu z dnia 11 grudnia 1997 r. (Dz.U. 2002, L 130, s. 4).

⁵ Umowa o transporcie lotniczym między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Stanami Zjednoczonymi Ameryki, z drugiej strony, zawarta w dniach 25 i 30 kwietnia 2007 r. (Dz.U. L 134, s. 4).

jedynymi spośród zasad i postanowień przywołanych przez High Court, które spełniają kryteria ustanowione w orzecznictwie Trybunału.

W szczególności, odnośnie do konwencji chicagowskiej, Trybunał stwierdził, że Unia nie jest związana tą konwencją, ponieważ nie jest jej stroną, a ponadto nie przyjęła dotąd w pełni wynikających z niej kompetencji. Jeśli chodzi o protokół z Kioto, Trybunał zaznaczył, że strony tego protokołu mogą wywiązywać się ze swoich zobowiązań według uzgodnionych przez nie szczegółowych zasad i z ustaloną przez nie szybkością oraz że w szczególności obowiązek dążenia do ograniczenia lub redukcji emisji określonych gazów cieplarnianych pochodzących z paliw stosowanych w transporcie lotniczym poprzez współpracę w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) nie jest bezwarunkowy i dostatecznie jasny, aby można się było na niego powoływać.

Chociaż Trybunał zgodził się zbadać – w granicach kontroli, czy nie popełniono oczywistego błędu w ocenie – ważność dyrektywy w świetle trzech przywołanych zasad zwyczajowego prawa międzynarodowego, to jednak w odniesieniu do czwartej z tych zasad stwierdził, że nie ma elementów wystarczających do wykazania, że zasada międzynarodowego prawa zwyczajowego, zgodnie z którą statek, który znajduje się na pełnym morzu, podlega co do zasady wyłącznie prawu państwa bandery, może być w drodze analogii stosowana do samolotów.

Następnie Trybunał zbadał zgodność dyrektywy z zasadami zwyczajowego prawa międzynarodowego i umową „otwartego nieba”.

Trybunał wskazał, że dyrektywa nie ma jako taka zastosowania do lotów, podczas których statki powietrzne przelatują nad morzem pełnym, terytorium państw członkowskich Unii lub terytorium państw trzecich. **Jedynie bowiem wtedy, gdy operator takiego statku powietrznego zdecydował się prowadzić handlową linię lotniczą, której loty rozpoczynają się lub kończą się na lotnisku znajdującym się na terytorium jednego z państw członkowskich, operator ten będzie podlegał systemowi handlu uprawnieniami.**

W tym kontekście zastosowanie **systemu handlu uprawnieniami do operatorów statków powietrznych nie narusza zasady terytorialności ani suwerenności państw trzecich, jako że owe statki powietrzne znajdują się fizycznie na terytorium jednego z państw członkowskich Unii** i podlegają zatem z tego tytułu pełnej jurysdykcji Unii. Takie zastosowanie prawa Unii nie może także podawać w wątpliwość zasady swobody przelotu nad morzem pełnym, ponieważ statek powietrzny dokonujący przelotu nad morzem pełnym nie podlega w trakcie takiego przelotu systemowi handlu uprawnieniami.

W odniesieniu do okoliczności, że operator statku powietrznego jest zobowiązany do zwrotu uprawnień do emisji obliczonych w odniesieniu do całego lotu, Trybunał przypominał, że polityka Unii w dziedzinie środowiska naturalnego ma zapewnić wysoki poziom ochrony. Dlatego też prawodawca Unii może, co do zasady, zdecydować, że wykonywanie na jej terytorium działalności handlowej, w niniejszym przypadku transportu lotniczego, jest dozwolone jedynie pod warunkiem, że operatorzy przestrzegają kryteriów określonych przez Unię. Ponadto okoliczność, że niektóre elementy przyczyniające się do zanieczyszczenia powietrza, morza lub terytorium lądowego państw członkowskich mają swe źródło w zdarzeniu, które ma częściowo miejsce poza tym terytorium, nie może podważyć pełnego zastosowania prawa Unii na wspomnianym terytorium w świetle zasad międzynarodowego prawa zwyczajowego, które mogą zostać przywołane.

Trybunał ustosunkował się wreszcie do zarzutu, że system handlu uprawnieniami stanowi podatek lub opłatę od paliwa, co narusza umowę „otwartego nieba”. Uznał, że **dyrektywa nie narusza zobowiązania do wyłączenia paliwa z zakresu podatków, opłat i należności**. Inaczej bowiem niż ma to miejsce w przypadku obowiązkowych opłat za zużycie paliwa, w omawianym systemie nie ma bezpośredniego i nierozzerwalnego związku między ilością paliwa posiadanego lub zużytego przez statek powietrzny a opłatą ciążącą na operatorze takiego statku powietrznego w ramach funkcjonowania systemu handlu uprawnieniami. Konkretny koszt ciążący na tym operatorze i wynikający z ilości uprawnień podlegających zwrotowi, która jest obliczana między innymi na podstawie zużycia paliwa, zależy – jeśli chodzi o środek oparty na rynku – nie

bezpośrednio od liczby uprawnień, które muszą zostać zwrócone, ale od liczby uprawnień przyznanych pierwotnie temu operatorowi oraz od ich ceny na rynku, w przypadku gdy nabycie dodatkowych uprawnień okaże się konieczne w celu pokrycia emisji tegoż operatora. Co więcej, nie można wykluczyć przypadku, w którym operator statków powietrznych, pomimo że posiadał lub zużył paliwo, nie poniesie żadnej opłaty wynikającej z jego uczestnictwa we wspomnianym systemie, a nawet osiągnie zysk, przenosząc za opłatą swoje nadwyżkowe uprawnienia na innego operatora.

Trybunał uznał wreszcie, że **jednolite stosowanie systemu do wszystkich lotów wykonywanych z i do europejskich portów lotniczych jest zgodne z postanowieniami umowy „otwartego nieba”** zmierzającymi do ustanowienia zakazu dyskryminującego traktowania operatorów amerykańskich względem operatorów europejskich.

UWAGA: Odesłanie prejudycjalne pozwala sądom państw członkowskich, w ramach rozpatrywanego przez nie sporu, zwrócić się do Trybunału z pytaniem o wykładnię prawa Unii lub o ocenę ważności aktu Unii. Trybunał nie rozpoznaje sporu krajowego. Do sądu krajowego należy rozstrzygnięcie sprawy zgodnie z orzeczeniem Trybunału. Orzeczenie to wiąże w ten sam sposób inne sądy krajowe, które spotkają się z podobnym problemem.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości.

[Pełny tekst](#) wyroku znajduje się na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793

Nagranie wideo z ogłoszenia wyroku jest dostępne przez „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106