



Служба „Преса и
информация“

Съд на Европейския съюз
ПРЕССЪОБЩЕНИЕ № 139/11
Люксембург, 21 декември 2011 г.

Решение по дело C-366/10
Air Transport Association of America и др./Secretary of State for Energy and
Climate Change

Директивата за включване на авиационните дейности в общностната схема за търговия с квоти за емисии на CO₂ е валидна

Прилагането на схемата за търговия с квоти за емисии по отношение на авиацията не нарушава нито разглежданите принципи на международното обичайно право, нито Споразумението „Открито небе“

През 2003 г. Европейският съюз решава да въведе схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове като основен елемент от европейската политика в областта на борбата с измененията в климата¹. Първоначално схемата за търговия с квоти за емисии на ЕС не включва емисиите на парникови газове, дължащи се на въздушния транспорт. Директива 2008/101 предвижда включване на авиационните дейности в схемата, считано от 1 януари 2012 г.². При това положение към посочената дата всички авиокомпаниии, включително тези от трети страни, трябва да придобиват и връщат квоти за емисии за полетите си от и до европейски летища.

Някои авиокомпаниии и сдружения на американски и канадски авиокомпаниии оспорват, в Обединеното кралство, мерките за транспониране на директивата. Те твърдят, че с приемането на директивата Европейският съюз нарушава някои принципи на международното обичайно право, както и различни международни конвенции. От една страна Директивата нарушавала Чикагската конвенция³, Протокола от Киото⁴ и Споразумението, известно като „Открито небе“⁵, по-специално тъй като налагала определена форма на облагане на потреблението на гориво, а от друга страна с нея се нарушавали някои принципи на международното обичайно право, тъй като директивата била насочена към прилагането на схемата за квоти за емисии извън териториалната компетентност на Съюза.

High Court of Justice of England and Wales иска от Съда да установи дали директивата е валидна с оглед на посочените разпоредби на международното право.

В решението си от днес **Съдът потвърждава валидността на директивата, която включва авиационните дейности в схемата за търговия с квоти за емисии.**

Най-напред Съдът установява, че **е възможно позоваване само на някои разпоредби от Споразумението „Открито небе“ и на три принципа на международното обичайно право** (а именно на държавен суверенитет над въздушното пространство, на неправомерност на претенциите за суверенитет над откритото море и на свободата на

¹ Директива 2003/87/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 година за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275, стр. 32; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 10, стр. 78).

² Директива 2008/101/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 година за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационните дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността (ОВ L 8, стр. 3).

³ Конвенция за международното гражданско въздухоплаване, сключена на 7 декември 1944 г.

⁴ Протокол от Киото към Рамковата конвенция на Организацията на обединените нации по изменение на климата от 11 декември 1997 г. (ОВ L 130, 2002 г., стр. 4).

⁵ Споразумението за въздушен транспорт между Европейската общност и нейните държави членки, от една страна, и Съединените американски щати, от друга страна, сключено на 25 и 30 април 2007 г. (ОВ L 134, стр. 4).

полетите над открито море) **при разглеждането на валидността на директивата.** Действително посочените принципи и разпоредби са единствените сред упоменатите от High Court, които отговарят на критериите, установени в практиката на Съда.

По-специално, що се отнася до Чикагската конвенция, Съдът установява, че тъй като не е страна, Съюзът не е обвързан от нея, и освен това, че към днешна дата не разполага с правомощията съгласно тази конвенция. Що се отнася до Протокола от Киото, Съдът отбелязва, че страните по него могат да изпълняват задълженията си при уговорените от тях условия и срокове, както и по-специално че задължението да се стремят към ограничаване или намаляване на емисиите на парникови газове от авиационно гориво в сътрудничество с Международната организация за гражданска авиация не е безусловно и достатъчно ясно, за да се направи позоваване на него.

Макар Съдът да приема да разгледа валидността на директивата с оглед на трите посочени принципа на международното обичайно право в рамките на проверката за наличие на явна грешка в преценката, той констатира, че все пак няма достатъчно доказателства, които да позволяват да се установи, че за самолетите би могъл да се прилага по аналогия четвъртият посочен принцип, съгласно който корабът в открито море е под изключителната юрисдикция на държавата на своето знаме.

По-нататък Съдът разглежда съвместимостта на директивата с принципите на международното обичайно право и със Споразумението „Открито небе“.

Той отбелязва, че сама по себе си директивата не следва да се прилага за самолетите, които прелитат над открито море или над територията на държавите — членки на Съюза, или на трети държави. **Само ако операторите на такива въздухоплавателни средства изберат да експлоатират търговска авиолиния от или до летища, разположени в Съюза, за тях се прилага схемата за търговия с квоти.**

При тези условия прилагането на **схемата за търговия с квоти по отношение на операторите на въздухоплавателни средства не е в нарушение на принципите на териториалност и суверенитет на третите държави, тъй като за тях схемата се прилага единствено когато техните въздухоплавателните средства физически се намират на територията на една от държавите — членки на Съюза,** и в този смисъл са под пълната му юрисдикция. Прилагането на правото на Съюза в подобни случаи също не би могло да постави под съмнение принципа на свобода на полетите над открито море, тъй като за въздухоплавателното средство, което прелита над открито море, доколкото осъществява полет над него, не се прилага схемата за търговия с квоти.

Във връзка с обстоятелството, че операторът на въздухоплавателно средство е задължен да връща квоти за емисии, изчислени за целия полет, Съдът напомня, че политиката на Съюза в областта на околната среда има за цел да осигури високо ниво на защита. В този смисъл по принцип законодателят на Съюза може да разреши упражняването на своя територия на търговска дейност, в случая въздушен транспорт, само под условие операторите да зачитат определените от Съюза критерии. Освен това обстоятелството, че някои фактори, допринасящи за замърсяването на въздуха, морето или територията на държавите членки, възникват в резултат от събитие, протичащо отчасти извън тази територия, с оглед на принципите на международното обичайно право, на които може да се направи позоваване, не може да постави под съмнение пълната приложимост на правото на Съюза на негова територия.

Накрая, Съдът обсъжда твърдението, че схемата за търговия с квоти представлявала налог или плащане, свързано с гориво, в нарушение на Споразумението „Открито небе“. Той счита, че **директивата не нарушава задължението горивото да се освободи от такси, налози и плащания.** Всъщност, противно на това, което е характерно за задължителните налози върху потреблението на гориво, по отношение на разглежданата схема не е налице пряка и неразривна връзка между количеството притежавано или потребено от един самолет гориво и финансовата тежест за неговия оператор в рамките на функционирането

на схемата за търговия с квоти. Конкретните разходи за оператора всъщност не зависят — при пазарно основана мярка — пряко от броя на квотите, които трябва да се върнат, а от броя на първоначално предоставените на този оператор квоти, както и от тяхната пазарна цена, когато придобиването на допълнителни квоти се окаже необходимо за покриване на емисиите. Освен това е възможно операторът на въздухоплавателни средства да не понесе никаква финансова тежест, произтичаща от участието му в посочената схема, макар да е притежавал или потребил гориво, като дори реализира печалба, прехвърляйки възмездно ненужните му квоти.

Накрая Съдът прави извода, че **еднаквото прилагане на схемата за всички полети до и от европейско летище е в съответствие с разпоредбите на Споразумението „Открито небе“, което има за цел да въведе забрана за дискриминационно третиране между американските и европейските оператори.**

ЗАБЕЛЕЖКА: Преюдициалното запитване позволява на юрисдикциите на държавите членки, в рамките на спор, с който са сезирани, да се обърнат към Съда с въпрос относно тълкуването на правото на Съюза или валидността на акт на Съюза. Съдът не решава националния спор. Националната юрисдикция трябва да се произнесе по делото в съответствие с решението на Съда. Това решение обвързва по същия начин останалите национални юрисдикции, когато са сезирани с подобен въпрос.

Неофициален документ, предназначен за медиите, който не обвързва Съда.

[Пълният текст](#) на съдебното решение е публикуван на уебсайта CURIA в деня на обявяването.

За допълнителна информация се свържете с Илияна Палъова ☎ (+352) 4303 3708

Кадри от обявяването на решението са достъпни на „[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106