



Presă și informare

Curtea de Justiție a Uniunii Europene
COMUNICAT DE PRESĂ nr. 139/11
Luxemburg, 21 decembrie 2011

Hotărârea în cauza C-366/10
Air Transport Association of America și alții/Secretary of State for Energy
and Climate Change

Directiva care include activitățile de aviație în sistemul comunitar de comercializare a cotelor de emisie de CO₂ este validă

Aplicarea sistemului de comercializare a cotelor de emisie în ceea ce privește aviația nu încalcă nici principiile de drept internațional cutumiar, nici Acordul „Cer Deschis”

Uniunea Europeană a decis, în 2003, să instituie un sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră, ca element central al politicii europene în materia combaterii schimbărilor climatice¹. Inițial, sistemul de comercializare a cotelor de emisie al UE nu includea emisiile de gaze cu efect de seră rezultate din transportul aerian. Directiva 2008/101 prevede că activitățile de aviație vor fi incluse în acest sistem începând cu 1 ianuarie 2012². Prin urmare, la această dată, toate companiile aeriene – inclusiv cele din țările terțe – vor trebui să achiziționeze și să restituie cote de emisie pentru zborurile lor care pleacă și care sosesc pe aeroporturile europene.

Mai multe companii aeriene și asociații de companii aeriene americane și canadiene au contestat, în Regatul Unit, măsurile de transpunere a directivei. Acestea susțin că, prin adoptarea directivei, Uniunea Europeană a încălcat un anumit număr de principii de drept internațional cutumiar, precum și diferite convenții internaționale. Directiva ar încălca, pe de o parte, Convenția de la Chicago³, Protocolul de la Kyoto⁴ și acordul cunoscut sub numele de Acordul „Cer Deschis”⁵, în special deoarece ar impune un tip de taxă pe consumul de combustibil, și, pe de altă parte, anumite principii de drept internațional cutumiar, întrucât ar avea ca efect aplicarea sistemului de cote de emisie dincolo de limitele competenței teritoriale a Uniunii.

High Court of Justice England & Wales solicită Curții de Justiție să stabilească dacă directiva este validă în lumina acestor dispoziții ale dreptului internațional.

Prin hotărârea pronunțată astăzi, **Curtea confirmă validitatea directivei care include activitățile de aviație în sistemul de comercializare a cotelor de emisie.**

Mai întâi, Curtea constată că **numai anumite dispoziții ale Acordului „Cer Deschis” și trei principii de drept internațional cutumiar** (și anume, suveranitatea statelor asupra spațiului lor aerian, nelegitimitatea revendicărilor de suveranitate asupra mării libere și libertatea de survol al mării libere) **pot fi invocate în vederea examinării validității directivei**. Astfel, aceste principii și aceste dispoziții sunt singurele dintre cele menționate de High Court care îndeplinesc criteriile stabilite în jurisprudența Curții.

¹Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, p. 32, Ediție specială, 15/vol. 10, p. 78).

²Directiva 2008/101/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 decembrie 2008 de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de aviație în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității (JO 2009, L 8, p. 3).

³Convenția privind aviația civilă internațională încheiată la 7 decembrie 1944.

⁴Protocolul de la Kyoto la Convenția-cadru a Organizației Națiunilor Unite privind schimbările climatice din 11 decembrie 1997 (JO 2002, L 130, p. 4, Ediție specială, 11/vol. 27, p. 223).

⁵Acordul privind transportul aerian dintre Comunitatea Europeană și statele membre ale acesteia, pe de o parte, și Statele Unite ale Americii, pe de altă parte, încheiat la 25 și la 30 aprilie 2007 (JO L 134, p. 4).

În ceea ce privește Convenția de la Chicago, Curtea constată că Uniunea nu trebuie să respecte obligațiile care decurg din această convenție, întrucât nu este parte la aceasta și nici nu și-a asumat până în prezent în întregime competențele care decurg din aplicarea convenției. În ceea ce privește Protocolul de la Kyoto, Curtea subliniază că părțile la acest protocol își pot îndeplini obligațiile în modul și cu rapiditatea pe care le stabilesc de comun acord și că, în special, obligația de a încerca să limiteze sau să reducă emisiile anumitor gaze cu efect de seră care provin de la combustibilii folosiți în transporturile aeriene, acționând prin intermediul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), nu este necondiționată și suficient de precisă pentru a putea fi invocată.

Deși Curtea acceptă să examineze, în limitele unui control privind existența unei erori vădite de apreciere, validitatea directivei în raport cu trei dintre principiile de drept internațional cutumiar invocate, aceasta constată totuși că, în ceea ce privește al patrulea principiu invocat, nu există elemente suficiente pentru a demonstra că principiul potrivit căruia o navă aflată în marea liberă este supusă exclusiv legii statului său de pavilion ar putea să se aplice prin analogie în cazul avioanelor.

În continuare, Curtea examinează compatibilitatea directivei cu principiile de drept internațional cutumiar și cu Acordul „Cer Deschis”.

Aceasta reține că directiva nu este aplicabilă ca atare avioanelor care survolează marea liberă sau teritoriul statelor membre ale Uniunii sau cel al unor state terțe. **Operatorii unor astfel de aeronave sunt supuși sistemului de comercializare a cotelor numai în cazul în care aleg să opereze o cursă aeriană comercială care are ca destinație sau ca punct de plecare aeroporturi situate în Uniune.**

În acest context, aplicarea **sistemului de comercializare a cotelor în ceea ce privește operatorii de aeronave nu încalcă principiul teritorialității și nici principiul suveranității statelor terțe, întrucât acest sistem nu le este aplicabil decât atunci când aeronavele lor se află fizic pe teritoriul unuia dintre statele membre ale Uniunii** și sunt astfel supuse jurisdicției depline a Uniunii. O astfel de aplicare a dreptului Uniunii nu poate nici să pună în discuție principiul libertății de survol al mării libere, întrucât o aeronavă care survolează marea liberă nu este supusă, în măsura în care efectuează un astfel de survol, sistemului de comercializare a cotelor.

În ceea ce privește împrejurarea că operatorul unei aeronave are obligația de a restitui cote de emisie calculate în raport cu întregul zbor, Curtea amintește că politica Uniunii în domeniul mediului urmărește un nivel ridicat de protecție. Astfel, legiuitorul Uniunii poate alege, în principiu, să nu permită exercitarea pe teritoriul său a unei activități comerciale, în speță transportul aerian, decât cu condiția ca operatorii să respecte criteriile definite de Uniune. Pe de altă parte, faptul că anumite elemente care contribuie la poluarea aerului, a mării sau a teritoriului statelor membre sunt rezultatul unui eveniment care se desfășoară în parte în afara acestui teritoriu nu este de natură, în raport cu principiile de drept internațional cutumiar care pot fi invocate, să pună în discuție deplina aplicabilitate a dreptului Uniunii pe teritoriul său.

Curtea răspunde, de asemenea, la afirmația potrivit căreia sistemul de comercializare a cotelor ar constitui o taxă sau o redevență aplicată combustibilului cu încălcarea Acordului „Cer Deschis”. Aceasta consideră că **directiva nu încalcă obligația de a scuti combustibilul de drepturi, de taxe și de redevențe**. Astfel, spre deosebire de ceea ce caracterizează prelevările obligatorii asupra consumului de combustibil, în ceea ce privește sistemul în cauză nu există o legătură directă și indisolubilă între cantitatea de combustibil deținută sau consumată de un avion și sarcina financiară care revine operatorului unui astfel de avion în cadrul funcționării sistemului de comercializare a cotelor. Costul concret suportat de operator nu depinde direct, fiind vorba despre o măsură bazată pe piață, de numărul de cote care trebuie să fie restituite, ci de numărul de cote alocate inițial acestui operator, precum și de prețul acestora pe piață în cazul în care se dovedește a fi necesară achiziționarea unor cote suplimentare pentru a acoperi emisiile. Pe de altă parte, este posibil ca un operator de aeronave, chiar dacă a deținut sau a consumat combustibil, să nu suporte nicio sarcină financiară ca urmare a participării sale la sistemul menționat, sau chiar ca acesta să realizeze un profit prin transmiterea cu titlu oneros a cotelor sale excedentare.

În sfârșit, Curtea concluzionează că **aplicarea uniformă a sistemului în ceea ce privește toate zborurile care pleacă sau care sosesc pe un aeroport european este conformă cu dispozițiile Acordului „Cer Deschis” care prevăd instituirea unei interdicții privind tratamentul discriminatoriu între operatorii americani și cei europeni.**

MENȚIUNE: Trimiterea preliminară permite instanțelor din statele membre ca, în cadrul unui litigiu cu care sunt sesizate, să adreseze Curții întrebări cu privire la interpretarea dreptului Uniunii sau la validitatea unui act al Uniunii. Curtea nu soluționează litigiul național. Este de competența instanței naționale să soluționeze cauza conform deciziei Curții. Această decizie este obligatorie, în egală măsură, pentru celelalte instanțe naționale care sunt sesizate cu o problemă similară.

Document neoficial, destinat presei, care nu angajează răspunderea Curții de Justiție.

[Textul integral](#) al hotărârii se publică pe site-ul CURIA în ziua pronunțării.

Persoana de contact pentru presă: Claudiu Ecedi-Stoisavlevici ☎ (+352) 4303 3720

Imagini de la pronunțarea hotărârii sunt disponibile pe „[Europe by Satellite](#).” ☎ (+32) 2 2964106