



Stampa e Informazione

Corte di giustizia dell'Unione europea

COMUNICATO STAMPA n. 139/11

Lussemburgo, 21 dicembre 2011

Sentenza nella causa C-366/10

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

La direttiva che include le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio di quote di emissioni di CO₂ è valida

L'applicazione del sistema di scambio di quote di emissioni ai trasporti aerei non viola né i principi di diritto internazionale consuetudinario invocati né l'Accordo «open skies»

Nel 2003 l'Unione europea ha deciso di istituire un sistema di scambio di quote di emissioni di gas a effetto serra, quale cardine fondamentale della politica europea in materia di lotta contro i cambiamenti climatici¹. In origine, il sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE non riguardava le emissioni di gas a effetto serra imputabili al trasporto aereo. La direttiva 2008/101 prevede che le attività di trasporto aereo verranno integrate in tale sistema a far data dal 1° gennaio 2012². Pertanto, a partire da questa data, tutte le compagnie aeree – ivi comprese quelle dei paesi terzi – dovranno acquistare e restituire quote di emissioni per i loro voli con partenza da o arrivo in aeroporti europei.

Varie compagnie aeree ed associazioni di compagnie aeree americane e canadesi hanno impugnato le misure di trasposizione della direttiva nel Regno Unito. Esse fanno valere che l'Unione europea, adottando la direttiva, ha violato un certo numero di principi di diritto internazionale consuetudinario nonché varie convenzioni internazionali. La direttiva violerebbe, da un lato, la Convenzione di Chicago³, il Protocollo di Kyoto⁴ e l'Accordo cosiddetto «open skies»⁵ – in particolare a motivo del fatto che essa imporrebbe una forma di imposta sui consumi di carburante – e, dall'altro, alcuni principi di diritto internazionale consuetudinario – per il fatto che essa tenderebbe ad applicare il sistema di quote di emissioni al di là della sfera di competenza territoriale dell'Unione.

La High Court of Justice of England and Wales (Regno Unito) chiede alla Corte di giustizia se la direttiva sia valida alla luce delle suddette disposizioni di diritto internazionale.

Nella sua sentenza in data odierna, **la Corte conferma la validità della direttiva che include le attività di trasporto aereo nel sistema di scambio di quote di emissioni.**

Anzitutto, la Corte constata che **soltanto alcune disposizioni dell'Accordo «open skies» e tre principi di diritto internazionale consuetudinario** (vale a dire, la sovranità degli Stati sul loro spazio aereo, l'illegittimità delle rivendicazioni di sovranità sull'alto mare e la libertà di sorvolo dell'alto mare) **possono essere invocati ai fini dell'esame della validità della direttiva.** Infatti, i principi e le disposizioni suddetti sono gli unici, tra quelli menzionati dalla High Court, che corrispondono ai criteri fissati dalla giurisprudenza della Corte.

¹ Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 13 ottobre 2003, 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275, pag. 32).

² Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 19 novembre 2008, 2008/101/CE, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra (GU 2009, L 8, pag. 3).

³ Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, conclusa il 7 dicembre 1944.

⁴ Protocollo di Kyoto annesso alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, stipulato l'11 dicembre 1997 (GU 2002, L 130, pag. 4).

⁵ Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e gli Stati Uniti d'America, dall'altro, concluso il 25 e il 30 aprile 2007 (GU L 134, pag. 4).

In particolare, per quanto riguarda la Convenzione di Chicago, la Corte constata che l'Unione non è vincolata a tale convenzione, dal momento che essa non è parte contraente di quest'ultima e che a tutt'oggi non ha neppure assunto tutte le competenze ricadenti nell'ambito della convenzione stessa. Quanto al Protocollo di Kyoto, la Corte rileva che le parti contraenti del medesimo possono adempiere i loro obblighi con le modalità e nei tempi da esse concordati e che, in particolare, l'obbligo di cercare di limitare o ridurre le emissioni di alcuni gas a effetto serra generati da combustibili utilizzati nel trasporto aereo passando per il tramite dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) non è incondizionato e sufficientemente preciso per poter essere fatto valere.

La Corte accetta di esaminare, entro i limiti di una verifica dell'eventuale esistenza di un manifesto errore di valutazione, la validità della direttiva alla luce di tre dei principi di diritto internazionale consuetudinario invocati; tuttavia, per quanto riguarda il quarto principio invocato, essa constata l'insussistenza di elementi sufficienti per affermare che il principio secondo cui una nave in alto mare è assoggettata esclusivamente alla legge della sua bandiera possa applicarsi per analogia agli aeromobili.

Successivamente, la Corte esamina la compatibilità della direttiva con i principi di diritto internazionale consuetudinario e con l'Accordo «open skies».

Essa rileva che la direttiva non è destinata da applicarsi in quanto tale agli aeromobili in sorvolo sull'alto mare o sul territorio degli Stati membri dell'Unione od anche su quello degli Stati terzi. **Gli operatori di tali aeromobili sono assoggettati al sistema di scambio di quote soltanto qualora scelgano di gestire una linea aerea commerciale con partenza da o arrivo in aeroporti situati nell'Unione.**

In tale contesto, l'applicazione del **sistema di scambio di quote agli operatori di aeromobili non viola né il principio di territorialità né il principio di sovranità degli Stati terzi, dal momento che il sistema in questione è applicabile ai suddetti operatori soltanto quando i loro aeromobili si trovano fisicamente nel territorio di uno degli Stati membri dell'Unione** e sono così assoggettati alla piena potestà dell'Unione stessa. Un'applicazione siffatta del diritto dell'Unione non è neppure idonea a rimettere in discussione il principio della libertà di sorvolo dell'alto mare, in quanto un aeromobile sorvolante l'alto mare non è assoggettato, per il fatto di effettuare tale sorvolo, al sistema di scambio di quote.

Quanto alla circostanza che l'operatore di un aeromobile è tenuto a restituire quote di emissioni calcolate con riferimento all'intero volo, la Corte ricorda che la politica dell'Unione in materia ambientale mira a raggiungere un livello di protezione elevato. Pertanto, il legislatore dell'Unione può, in linea di principio, scegliere di autorizzare l'esercizio di un'attività commerciale nel suo territorio, nel caso di specie il trasporto aereo, soltanto a condizione che gli operatori rispettino i criteri definiti dall'Unione stessa. Inoltre, il fatto che alcuni elementi che contribuiscono all'inquinamento dell'aria, del mare o del territorio degli Stati membri traggano origine da un evento che si svolge in parte al di fuori di questo territorio non è idoneo, alla luce dei principi di diritto internazionale consuetudinario invocabili, a rimettere in discussione la piena applicabilità del diritto dell'Unione nel territorio di quest'ultima.

Infine, la Corte risponde all'allegazione secondo cui il sistema di scambio di quote costituirebbe una tassa o un onere sul carburante in violazione dell'Accordo «open skies». Essa considera che **la direttiva non viola l'obbligo di esentare il carburante da dazi, tasse ed oneri.** Infatti, contrariamente a ciò che caratterizza i prelievi obbligatori sul consumo di carburante, non sussiste, nel caso del sistema in questione, alcun nesso diretto e indissolubile tra la quantità di carburante detenuta o consumata da un aereo e l'onere pecuniario gravante sull'operatore di tale aereo nell'ambito del funzionamento del sistema di scambio di quote. Il costo concreto imposto all'operatore dipende, trattandosi di una misura fondata sul mercato, non già in modo diretto dal numero di quote che debbono essere restituite, bensì dal numero di quote inizialmente assegnate a tale operatore nonché dal prezzo delle stesse sul mercato qualora si renda necessaria l'acquisizione di quote supplementari per coprire le emissioni. Inoltre, è persino possibile che un operatore di aeromobili, pur avendo detenuto o consumato del carburante, non subisca alcun

onere pecuniario derivante dalla sua partecipazione al suddetto sistema, o addirittura che egli realizzi un utile cedendo a titolo oneroso le proprie quote eccedentarie.

La Corte conclude infine che **l'applicazione uniforme del sistema alla totalità dei voli con partenza da o arrivo in un aeroporto europeo è conforme alle disposizioni dell'Accordo «open skies» volte a stabilire un divieto di trattamento discriminatorio tra gli operatori americani ed europei.**

IMPORTANTE: Il rinvio pregiudiziale consente ai giudici degli Stati membri, nell'ambito di una controversia della quale sono investiti, di interpellare la Corte in merito all'interpretazione del diritto dell'Unione o alla validità di un atto dell'Unione. La Corte non risolve la controversia nazionale. Spetta al giudice nazionale risolvere la causa conformemente alla decisione della Corte. Tale decisione vincola egualmente gli altri giudici nazionali ai quali venga sottoposto un problema simile.

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.

Il [testo integrale](#) della sentenza è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia

Contatto stampa: Estella Cigna Angelidis ☎ (+352) 4303 2582

Immagini della pronuncia della sentenza sono disponibili su «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106