

JURISPRUDENCIA AMBIENTAL DE LA UNIÓN EUROPEA (pp. 2-13)

ANTONIO CARDESA SALZMANN

Investigador postdoctoral

CEDAT / Universitat Rovira i Virgili

Sumario: 1. Consideraciones introductorias. 2. La sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) de 21 de diciembre de 2011 (asunto C-366/10) *Air Transport Association of America et al. c. Secretary of State for Energy and Climate Change*. 2.1. Antecedentes y litigio principal. 2.2. Cuestiones prejudiciales. 2.3. Sobre la primera cuestión prejudicial. 2.4. Sobre las demás cuestiones prejudiciales.

1. Consideraciones introductorias

En el período comprendido entre el 1 de diciembre de 2011 y el 30 de mayo de 2012, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha dictado sentencia en veintidos asuntos relacionados con el Derecho ambiental. Entre ellas, doce fueron dictadas en el marco de procedimientos incoados por la Comisión Europea sobre la base del artículo 258 TFUE, en relación con el incumplimiento por parte de distintos Estados miembros de actos legislativos de la Unión Europea que tienen por objeto la protección del medio ambiente. Se trata, en particular, de las siguientes sentencias:

- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Octava) de 1 de diciembre de 2011, asunto C-515/10, *Comisión contra Francia*;
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Quinta) de 15 de diciembre de 2011, asunto C-560/08, *Comisión contra España*;
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) de 21 de diciembre de 2011, asunto C-28/09, *Comisión contra Austria*;
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Séptima) de 26 de enero de 2012, asunto C-192/11, *Comisión contra Polonia*;
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Cuarta) de 15 de marzo de 2012, asunto C-340/10, *Comisión contra Chipre*;
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Octava) de 15 de marzo de 2012, asunto C-46/11, *Comisión contra Polonia*;
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Segunda) de 29 de marzo de 2012, asunto C-505/09P, *Comisión contra Estonia*;
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Segunda) de 29 de marzo de 2012, asunto C-504/09P, *Comisión contra Polonia*;
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Sexta) de 29 de marzo de 2012, asunto C-607/10, *Comisión contra Suecia*;

- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Sexta) de 19 de abril de 2012, asunto C-297/11, *Comisión contra República Helénica*;
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Octava) de 24 de mayo de 2012, asunto C-352/11, *Comisión contra Austria*; y
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Quinta) de 24 de mayo de 2012, asunto C-366/11, *Comisión contra Bélgica*.

Por otro lado, el Tribunal también ha dictado en dicho período diez sentencias resolviendo peticiones de decisión prejudicial sobre la interpretación y la validez de distintas disposiciones de Derecho ambiental de la Unión Europea:

- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Octava) de 15 de diciembre de 2011, asunto C-585/10, *Niels Møller contra Haderslev Kommune*;
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) de 21 de diciembre de 2011, asunto C-366/10, *Air Transport Association of America et al. c. Secretary of State for Energy and Climate Change*;
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Octava) de 21 de diciembre de 2011, asunto 503/10, *Evroetil AD contra Direktor na Agencija "Mitnitsi"*;
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) de 14 de febrero de 2012, asunto C-204/09, *Flachglas Torgau contra Bundesrepublik Deutschland*;
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Cuarta) de 16 de febrero de 2012, asunto C-182/10, *Marie-Noëlle Solvay y otros contra Région wallonne*;
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) de 28 de febrero de 2012, asunto C-41/11, *Inter-Environnement Wallonie ASBL y Terre wallonne ASBL contra Région wallonne*;
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Cuarta) de 22 de marzo de 2012, asunto C-567/10, *Inter-Environnement Bruxelles ASBL, Pétitions-Patrimoine ASBL y Atelier de Recherche et d'Action Urbaines ASBL contra Région de Bruxelles-Capitale*;

- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Cuarta) de 29 de marzo de 2012, asunto C-1/11, *Interseroh Scrap and Metal Trading GmbH contra Sonderabfall-Management-Gesellschaft Rheinland-Pfalz mbH (SAM)*;
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Tercera) de 19 de abril de 2012, asunto C-121/11, *Pro-Braine ASBL y otros contra Communde de Graine-le-Château*; y
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Cuarta) de 24 de mayo de 2012, asunto C-97/11, *Amia SpA contra Provincia Regionale di Palermo*.

Dada su especial trascendencia, la presente crónica se centra en la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) de 21 de diciembre de 2011, asunto C-366/10, *Air Transport Association of America et al. c. Secretary of State for Energy and Climate Change*.

2. La sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) de 21 de diciembre de 2011, asunto C-366/10, *Air Transport Association of America et al. c. Secretary of State for Energy and Climate Change*

El 21 de diciembre de 2011, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea —en su formación de Gran Sala— dictó sentencia en el asunto C-366/10, *Air Transport Association of America et al. c. Secretary of State for Energy and Climate Change*, como consecuencia de la petición de decisión prejudicial presentada por la High Court of Justice of England and Wales, Queen’s Bench Division (Administrative Court) del Reino Unido. Las cuestiones prejudiciales planteadas tenían por objeto las condiciones en las que pueden ser invocados los principios de Derecho consuetudinario internacional y las disposiciones de tratados internacionales en el marco de una cuestión prejudicial de validez. Asimismo, en función de lo anterior, el tribunal de remisión solicitaba una decisión prejudicial sobre la validez de la Directiva 2008/101/CE¹ en relación con determinadas normas y principios de Derecho internacional convencional y consuetudinario.

¹ Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (DOUE, L 8, de 13 de enero de 2009, pp. 3-21).

2.1. Antecedentes y litigio principal

El litigio principal del que trae causa la petición de decisión prejudicial tiene su origen en el recurso interpuesto en diciembre de 2009 por Air Transport Association of America (en lo sucesivo, ATA), American Airlines Inc., Continental Airlines Inc. y United Airlines Inc, por medio del cual se solicitaba la anulación de las medidas adoptadas por el Secretary of State for Energy and Climate Change del Reino Unido en transposición de la Directiva 2008/101. Dichas compañías aéreas, todas ellas domiciliadas en los Estados Unidos, tienen al Reino Unido como Estado miembro responsable en el sentido de la Directiva 2003/87/CE², en su versión modificada por la Directiva 2008/101. El recurso se basaba en la presunta incompatibilidad de la Directiva 2008/101 con determinados principios y normas de Derecho internacional convencional y consuetudinario.

2.2. Cuestiones prejudiciales

En este contexto, el tribunal de remisión planteó las siguientes cuestiones prejudiciales:

- 1) En el presente asunto, ¿se pueden invocar todas o algunas de las siguientes normas del Derecho internacional para impugnar la validez de la Directiva 2003/87/CE, en la versión modificada por la Directiva 2008/101/CE, con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero de la Unión [...]:
 - a) el principio de Derecho consuetudinario internacional según el cual cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva sobre su propio espacio aéreo;
 - b) el principio de Derecho consuetudinario internacional según el cual ningún Estado puede pretender válidamente someter parte alguna de la alta mar a su soberanía;
 - c) el principio consuetudinario internacional de libertad de sobrevolar la alta mar;
 - d) el principio de Derecho consuetudinario internacional (cuya existencia niega la parte demandada) según el cual las aeronaves que sobrevuelan el alta mar están sujetas a la exclusiva competencia de su país de matrícula, salvo lo expresamente previsto por tratados internacionales;
 - e) el Convenio de Chicago (en concreto, sus artículos 1, 11, 12, 15 y 24);
 - f) el Acuerdo de cielos abiertos (en concreto, sus artículos 7, 11, apartado 2, letra c), y 15, apartado 3);

² Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DOUE, L 275, de 25 de octubre de 2003, pp. 32-46).

g) el Protocolo de Kyoto (en concreto, el artículo 2, apartado 2)?

En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión:

2) ¿Es inválida la Directiva [2008/101] si y en la medida en que aplica el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero a aquellos segmentos de vuelos (tanto con carácter general como mediante aeronaves matriculadas en terceros países) realizados fuera del espacio aéreo de los Estados miembros, por vulnerar alguno o varios de los principios del Derecho consuetudinario internacional citados [en la primera cuestión]?

3) ¿Es inválida la Directiva [2008/101] si y en la medida en que aplica el régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero a aquellos segmentos de vuelos (tanto con carácter general como mediante aeronaves matriculadas en terceros países) realizados fuera del espacio aéreo de los Estados miembros:

a) por ser contraria a los artículos 1, 11 y/o 12 del Convenio de Chicago;

b) por ser contraria al artículo 7 del Acuerdo de cielos abiertos?

4) Es inválida la Directiva [2008/101] en la medida en que aplica el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero a las actividades de aviación:

a) por ser contraria al artículo 2, apartado 2, del Protocolo de Kyoto y al artículo 15, apartado 3, del Acuerdo de cielos abiertos;

b) por ser contraria al artículo 15 del Convenio de Chicago, por sí misma o puesta en relación con los artículos 3, apartado 4, y 15, apartado 3, del Acuerdo de cielos abiertos;

c) por ser contraria al artículo 24 del Convenio de Chicago, por sí misma o puesta en relación con el artículo 11, apartado 2, letra c), del Acuerdo de cielos abiertos?

En la apreciación del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante, TJ) el tribunal de remisión solicita en esencia una decisión prejudicial sobre la validez de la Directiva 2008/101/CE, sobre la base de la compatibilidad de la misma con determinadas disposiciones de tratados internacionales de los que la propia UE y/o sus Estados miembros son partes contratantes, y sobre la base también de la compatibilidad con determinados principios y normas de Derecho consuetudinario internacional.

2.3. Sobre la primera cuestión prejudicial

Sobre esta cuestión el TJ reconoce que, en línea de principio, las normas y principios de Derecho internacional que vinculan a la Unión Europea constituyen canon de validez de los actos legislativos que ésta adopta, en la medida en que dicha validez puede verse afectada por su incompatibilidad con tales reglas del Derecho internacional. Sin embargo, el TJ aprecia la concurrencia de varias condiciones para que ello sea así:

A) Disposiciones de Derecho internacional convencional como canon de validez de actos de Derecho de la Unión Europea

En primer lugar, en lo que respecta la posibilidad de que disposiciones de Derecho internacional *convencional* constituyan canon de validez de actos legislativos comunitarios, “... la Unión ha de estar vinculada ... por dichas normas [de Derecho internacional]”³. Además, el TJ sólo puede examinar la validez de un acto de la Unión en relación con un tratado internacional si la naturaleza y el sistema de éste así lo permiten. Cuando ello es así, es preciso además “... que las disposiciones de éste invocadas para examinar la validez del acto del Derecho de la Unión sean, desde el punto de vista de su contenido, incondicionales y suficientemente precisas”, condición que se reúne “cuando la disposición invocada contiene una obligación clara y precisa que, en su ejecución o en sus efectos, no se subordina a la adopción de acto ulterior alguno”⁴.

Sobre esta base, el TJ procede a comprobar la posibilidad de examinar la validez de la Directiva 2008/101 en relación con las disposiciones de Derecho internacional convencional invocadas en el litigio principal, a saber, determinadas disposiciones contenidas en el Convenio de Chicago⁵, el Protocolo de Kyoto⁶, y el Acuerdo de cielos abiertos⁷.

Por lo que respecta, en primer lugar, al Convenio de Chicago, el TJ estima que al no ser la UE parte en dicho tratado, ni miembro de la OACI, y al no haberle sido atribuida a la UE todas las competencias relativas a las materias reguladas en el mismo, no puede entrar a evaluar la validez de la Directiva 2008/101 sobre la base de su compatibilidad con las disposiciones de dicho Convenio⁸.

³ Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 21 de diciembre de 2011, asunto C-366/10, *Air Transport Association et al. c. Secretary of State for Energy and Climate Change* (publicación oficial peniente), § 52.

⁴ *Ibid.*, §§ 53-55.

⁵ Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (OACI Doc. 7300/9).

⁶ Decisión 2002/358/CE del Consejo, de 25 de abril de 2002, relativa a la aprobación, en nombre de la Comunidad Europea, del Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y al cumplimiento conjunto de los compromisos contraídos con arreglo al mismo (DOUE, L 130, de 15 de mayo de 2002, pp. 1-20).

⁷ Acuerdo de Transporte Aéreo (celebrado entre los Estados Unidos de América, los Estados miembros de las Comunidades Europeas, y las Comunidades Europeas), hecho en doble ejemplar en Bruselas el 25 de abril de 2007 y en Washington el 30 de abril de 2007 (DOUE, L134, de 25 de mayo de 2007, pp. 4-41).

⁸ Sentencia, §§ 71 y 72. Véanse también los §§ 60-63.

En segundo lugar, el TJ llega a la conclusión que las disposiciones del Protocolo de Kyoto invocadas tampoco pueden constituir canon de validez de la Directiva 2008/101. Considera el TJ que el artículo 2.2 del Protocolo, que prevé que las Partes del mismo procurarán limitar o reducir las emisiones de ciertos gases de efecto invernadero generadas por los combustibles del transporte aéreo en el marco de la OACI, “no... reviste, por su contenido, un carácter incondicional y suficientemente preciso a efectos de generar para el justiciable un derecho a alegarlo ante los órganos jurisdiccionales para impugnar la validez de la Directiva 2008/101⁹.

Por el contrario, el TJ considera que las disposiciones invocadas del Acuerdo de cielos abiertos sí son susceptibles de constituir canon de validez, en la medida en que “establece determinadas reglas destinadas a aplicarse directa e inmediatamente a las líneas aéreas y a conferirles, por tanto, derechos o libertades que pueden ser invocados frente a las Partes de dicho Acuerdo, y puesto que la naturaleza y el sistema de este Acuerdo no se oponen a ello...”¹⁰. En particular, el TJ considera que constituyen canon de validez de la Directiva 2008/101 los artículos 7, 11 (párrafos 1 y 2, c) y 15 (párrafo 3) del Acuerdo de cielos abiertos, éste último, puesto en relación con los artículos 2 y 3.4 del mismo Acuerdo.

B) Principios de Derecho internacional consuetudinario como canon de validez de actos de Derecho de la Unión Europea

Al margen de estas disposiciones del Acuerdo de cielos abiertos, el TJ consideró que también constituían canon de validez determinados principios de Derecho internacional *consuetudinario* —cuyo alcance sólo se limita a crear obligaciones entre Estados— en la medida en que las instituciones de la Unión, al adoptar la Directiva 2008/101, hubiesen podido incurrir en errores manifiestos de apreciación sobre las condiciones de aplicación de los mismos¹¹. En particular, los principios de Derecho consuetudinario internacional admitidos por el TJ como canon de validez son los siguientes:

- el principio según el cual cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva sobre su espacio aéreo;
- el principio según el cual ningún Estado puede pretender válidamente someter parte alguna de la alta mar a su soberanía; y

⁹ *Ibíd.*, § 77.

¹⁰ *Ibíd.*, § 84.

¹¹ *Ibíd.*, §§ 109-110.

– el principio de libertad para sobre volar la alta mar¹².

2.4. Sobre las demás cuestiones prejudiciales

Habiendo determinado las normas y principios de Derecho internacional convencional y consuetudinario que constituyen canon de validez de la Directiva 2008/101, el TJ procede a dar respuesta al segundo grupo de cuestiones prejudiciales planteadas por el tribunal de remisión, en las que —por lo esencial— analiza la compatibilidad de la Directiva con dichas normas y principios. En particular, el tribunal de remisión deseaba saber si “en el supuesto de que la Directiva 2008/101 pretenda aplicar el régimen de comercio de derechos de emisión a los segmentos de vuelos que se realizan fuera del espacio aéreo de los Estados miembros, incluidos los vuelos realizados por aeronaves matriculadas en terceros Estados, dicha directiva es válida con respecto a los principios del Derecho consuetudinario internacional [y a las disposiciones del Acuerdo de cielos abiertos anteriormente citadas]”¹³.

Para dar respuesta a este segundo grupo de cuestiones prejudiciales, el TJ determina en primer lugar el ámbito de aplicación *ratione loci* de la Directiva 2008/101, para luego determinar su validez a la luz de las normas y principios de Derecho internacional en cuestión. A este respecto, el TJ recuerda que la Directiva “se aplica indistintamente a los vuelos con destino o procedencia del territorio de la Unión Europea, incluidos los procedentes o con destino a aeródromos situados fuera de este territorio” (véase el Anexo I de la Directiva 2003/87, modificado por la Directiva 2008/101). Según se desprende de la parte B del Anexo IV de la Directiva 2003/87, en su versión modificada por la Directiva 2008/101, los operadores de aeronaves que lleven a cabo vuelos con destino o procedencia del territorio de la Unión Europea deben notificar sus emisiones de gases de efecto invernadero, con el fin de determinar —de conformidad con el régimen establecido en la Directiva 2003/87, en su versión modificada por la Directiva 2008/101— el número de derechos de emisión que deben entregar por el año natural anterior correspondientes a las emisiones verificadas, calculadas a partir de datos correspondientes a todos esos vuelos¹⁴. Así pues, el TJ procede a examinar la validez de

¹² *Ibid.*, §§ 103-104.

¹³ *Ibid.*, §112.

¹⁴ *Ibid.*, §118.

la Directiva en relación con la consideración del consumo de combustible correspondiente a todos los vuelos internacionales con destino u origen en aeródromos situados en el territorio de los Estados miembros¹⁵.

A este respecto, el TJ estima que la Directiva 2008/101 no vulnera en ningún momento el principio de territorialidad, ni la soberanía de terceros Estados, desde o hacia los cuales se efectúan esos vuelos internacionales. Ello es así en la medida en que las aeronaves a través de los cuales se operan dichos vuelos se encuentran físicamente en el territorio de uno de los Estados miembros de la Unión Europea y se someten, por consiguiente, a la plena competencia de ésta última. En la medida en que el régimen establecido por dicha Directiva tampoco afecta a los operadores de aeronaves que sobrevuelan la alta mar, o incluso el espacio aéreo de cualquiera los Estados miembros de la Unión Europea, cuando los vuelos no tienen su origen o destino en aeropuertos ubicados en el territorio de la Unión, el contenido de la Directiva tampoco desvirtúa el principio de libertad de sobrevolar la alta mar¹⁶.

Por consiguiente, el Tribunal de Justicia concluye que la Unión Europea era plenamente competente, en relación con los principios de Derecho consuetudinario internacional antes citados, para adoptar la Directiva 2008/101¹⁷.

El la delimitación del ámbito de aplicación *ratione loci* de la Directiva 2003/87, en su versión modificada por la Directiva 2008/101, también sirve de base al Tribunal de Justicia para apreciar la plena compatibilidad de este último acto legislativo de la Unión con el apartado 1 del artículo 7 del Acuerdo de cielos abiertos¹⁸.

Por otro lado, las organizaciones actoras en el litigio principal habían alegado que el sometimiento de las compañías operadoras de los vuelos internacionales con origen o destino en aeródromos situados en la Unión Europea, con independencia de que éstas sean originarias de un Estado miembro, o de terceros Estados, al régimen de comercio de derechos de emisión previsto en la Directiva 2003/87, contravenía determinadas

¹⁵ *Ibid.*, § 119.

¹⁶ *Ibid.*, §§ 125-126.

¹⁷ *Ibid.*, § 130.

¹⁸ *Ibid.*, §§ 131-135. De conformidad con dicha disposición, “Las leyes y reglamentaciones de una Parte relativas a la entrada en su territorio o salida del mismo de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, así como a la operación y navegación de dichas aeronaves en el interior del territorio de esa Parte, se aplicarán a las aeronaves utilizadas por las líneas aéreas de la otra Parte, las cuales cumplirán dichas leyes y reglamentaciones cuando entren en el territorio de una Parte o salgan del mismo, y mientras permanezcan en él”.

disposiciones contenidas en el artículo 11 del Acuerdo de cielos abiertos, relativas a derechos y gastos de aduana¹⁹. A este respecto, el TJ procede a un examen comparativo de las medidas contempladas en el artículo 11 del Acuerdo de cielos abiertos, con las establecidas en la Directiva 2008/101, para llegar a la conclusión de que la lógica económica que inspira, por un lado, a las exenciones de derechos y gastos de aduanas que las Partes en el Acuerdo de cielos abiertos se conceden mutuamente, a condición de reciprocidad, y por otro lado, al régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero²⁰. Este examen lleva al TJ a concluir que las medidas contempladas en la Directiva 2008/101 conducen a extender al sector de la aviación internacional un régimen de comercio de derechos de emisión, cuyo objetivo es la protección del medio ambiente por medio de la reducción de las emisiones, y cuya lógica económica persigue que la obtención de dicho objetivo se consiga al menor coste posible. Constata el TJ que

... al contrario de lo que caracteriza a los tributos que gravan la posesión y el consumo de combustible, no existe relación directa e indisoluble entre la cantidad de combustible poseída o consumida por una aeronave y la carga pecuniaria que corresponde al operador de tal aeronave en el marco del funcionamiento del régimen de comercio de derechos de emisión. El coste concreto que corresponde a dicho operador y que resulta de la cantidad de derechos de emisión que debe ser entregada, que se calcula, en particular, sobre la base del consumo de combustible, no depende directamente, en el caso de una medida basada en el mercado, del número de derechos que han de ser entregados, sino del número de derechos asignados inicialmente a dicho operador y de su precio en el mercado cuando resulte necesaria la adquisición de derechos adicionales para cubrir las emisiones de dicho operador. Por otra parte, no se puede descartar el supuesto de que un operador de aeronaves, pese a haber posído o consumido combustible, no soporte ninguna carga

¹⁹ De conformidad con el artículo 11.1 del Acuerdo de cielos abiertos, “Al llegar al territorio de una Parte, las aeronaves operadas en transporte aéreo internacional por líneas aéreas de la otra Parte, su equipo habitual, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos consumibles, piezas de repuesto (incluidos motores), suministros para la aeronave (incluidos, entre otros, alimentos, bebidas y licores, tabaco y otros productos destinados a la venta a los pasajeros o al consumo por estos en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros objetos destinados o utilizados exclusivamente en relación con el funcionamiento o mantenimiento de las aeronaves en transporte aéreo internacional, quedarán exentos, en condiciones de reciprocidad, de toda limitación a la importación, impuestos sobre la propiedad y el capital, derechos de aduana, impuestos especiales y gravámenes o tasas similares que: a) sean aplicados por las autoridades nacionales o la Comunidad Europea, y b) no graven la prestación de servicios, a condición de que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave”.

A tenor del artículo 11.2, c) de dicho Acuerdo, “[a]simismo quedarán exentos de los impuestos, derechos, gravámenes y tasas a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, a excepción de los que graven servicios prestados, y en condiciones de reciprocidad: ... c) el combustible, lubricantes y suministros técnicos consumibles introducidos en el territorio de una Parte o entregados en dicho territorio para ser usados en aeronaves de una línea aérea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje que sobrevuele el territorio de la Parte en la que fueron embarcados, ...”.

²⁰ Sentencia, §§ 137-143.

pecuniaria derivada de su participación en dicho régimen, e incluso que obtenga un beneficio transmitiendo sus derechos sobrantes con carácter oneroso.²¹

Este razonamiento lleva al Tribunal a concluir que el régimen de comercio de derechos de emisión no es equiparable a un tipo de tributo que pueda ser considerado como derechos de aduana, gravámenes o tasas sobre el combustible poseído o consumido por los operadores de aeronaves, tal como se contempla en el artículo 11 del Acuerdo de cielos abiertos. Así pues, tampoco aprecia aquí ninguna incompatibilidad que pudiese poner en entredicho la validez de la Directiva 2008/101.

Por último, las partes actoras en el litigio principal también alegaron que la aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión a las líneas aéreas establecidas en terceros Estados contravenía el artículo 15.3 del Acuerdo de cielos abiertos²², al ser dicho régimen presuntamente incompatible con la normativa ambiental establecida en el marco de la OACI. Asimismo, alegaron que la extensión del régimen de comercio de derechos de emisión a dichas compañías tenía por efecto la limitación del volumen de tráfico y de frecuencia de servicios, que es contrario al artículo 3.4 del Acuerdo de cielos abiertos²³, y al artículo 15 del Convenio de Chicago.

Sobre estas alegaciones, el TJ se limita a constatar que ni el tribunal de remisión, ni las partes actoras en el litigio principal aportaron ninguna información o dato relevante que permitiesen constatar la incompatibilidad entre el régimen de comercio de derechos de emisión contemplado en la Directiva 2003/87 —en su versión modificada por la Directiva 2008/101— con las normas de protección medioambiental adoptadas por la OACI, en el sentido del artículo 15.3 del Acuerdo de cielos abiertos²⁴. Con respecto al posible efecto limitador del volumen de tráfico aéreo y de la frecuencia de servicios, el

²¹ *Ibid.*, § 142.

²² Según el tenor literal del artículo 15.3 del Acuerdo de cielos abiertos, “[c]uando se establezcan medidas ambientales se observarán las normas aprobadas por la [OACI] en los anexos al Convenio [de Chicago], excepto si se han notificado diferencias. Las Partes aplicarán cualesquiera medida ambientales que afecten a los servicios aéreos amparados por el presente Acuerdo, de conformidad con el artículo 2 y el artículo 3, apartado 4, del presente acuerdo”.

²³ De conformidad con el artículo 3.4 del Acuerdo de cielos abiertos, “[l]as Partes permitirán a cualquier línea aérea establecer la frecuencia y capacidad de transporte aéreo internacional que quiera ofrecer, sobre la base de consideraciones comerciales de mercado. Por consiguiente, ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o periodicidad del servicio, ni el tipo o tipos de aeronave operados por las líneas aéreas de las otra Parte, ni obligará a la cumplimentación de horarios, programas de vuelos chárter o planes operativos a las líneas aéreas de la otra Parte, excepto si lo exigen razones de tipo aduanero, técnico, operativo o medioambiental (de conformidad con el artículo 15) en el marco de las condiciones uniformes con arreglo al artículo 15 del Convenio [de Chicago]”.

²⁴ Sentencia, §§ 149-151.

TJ considera que el artículo 15.3 del Acuerdo, puesto en relación con el artículo 3.4 del mismo, “... no impide que las Partes del mismo adopten medidas que limiten el volumen del tráfico, la frecuencia o la periodicidad de los servicios o también el tipo de aeronaves operadas por las líneas aéreas establecidas en el territorio de dichas Partes, cuando tales medidas estén relacionadas con la protección del medio ambiente”²⁵. Tal como se deriva del artículo 15.3, en relación con el artículo 2 del Acuerdo²⁶, la única condición a que se somete este tipo de medidas basadas en motivos de protección del interés general, como lo es la protección del medio ambiente, es que deberán ser aplicadas de modo no discriminatorio a las líneas aéreas afectadas, requisito que —a juicio del TJ— se respeta en la Directiva 2008/101²⁷.

Por consiguiente, el Tribunal de Justicia aprecia la plena validez de dicha Directiva.

²⁵ *Ibid.*, § 152.

²⁶ Según establece el artículo 2 del Acuerdo, “[c]ada una de las Partes proporcionará un contexto equitativo de igualdad de oportunidades a las líneas aéreas de ambas Partes para la competencia en la prestación de los servicios de transporte aéreo regidos por el presente Acuerdo”.

²⁷ Sentencia, §§ 153-156.