



KOMUNIKAT PRASOWY nr 17/26

Luksemburg, 12 lutego 2026 r.

Opinia rzecznika generalnego w sprawie C-857/24 | daa e.a.

Rzecznik generalny Campos Sánchez-Bordona: roczne ograniczenie liczby pasażerów nałożone przez urząd ds. zagospodarowania przestrzennego może być brane pod uwagę przy przydzielaniu czasów na start lub lądowanie w porcie lotniczym borykającym się z problemami przepustowości

Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przydzielania czasów na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty¹, jeżeli uznaje się, że port lotniczy może mieć problemy z przepustowością, należy go wyznaczyć jako „koordynowany port lotniczy”. W tych portach lotniczych przewoźnicy lotniczy muszą posiadać przydział czasu na start lub lądowanie przyznany przez koordynatora². Port lotniczy w Dublinie (Irlandia) jest uznawany za koordynowany port lotniczy od 2007 r.

Parametry koordynacyjne przy przydzielaniu czasów na start lub lądowanie należy określać dwa razy w roku, z uwzględnieniem wszystkich istotnych ograniczeń technicznych, operacyjnych i środowiskowych, a także zmian, jakim mogą one ulegać.

W 2007 r. i 2008 r. irlandzki urząd ds. zagospodarowania przestrzennego wprowadził ograniczenie rocznej liczby pasażerów do 32 mln jako warunek wydania pozwolenia na rozbudowę terminali 1 i 2 w porcie lotniczym³.

W 2024 r. zarządca portu lotniczego oszacował, że pułap ten może zostać po raz pierwszy osiągnięty, a nawet przekroczony. Opracowując „parametry koordynacyjne”, które miały obowiązywać w porcie lotniczym w sezonie zimowym 2024 r. i sezonie letnim 2025 r., irlandzki urząd lotnictwa cywilnego (IAA) podjął określone działania, aby zapobiec przekroczeniu tego pułapu⁴.

Operator portu lotniczego i niektórzy przewoźnicy lotniczy zaskarżyli do irlandzkiego wysokiego trybunału (High Court) decyzje dotyczące ograniczeń w sezonie zimowym 2024 r. i letnim 2025 r. Zainteresowani przewoźnicy lotniczy utrzymują, po pierwsze, że roczne ograniczenie liczby pasażerów do 32 mln nie jest warunkiem technicznym, operacyjnym lub środowiskowym, który należy uwzględnić przy opracowywaniu parametrów koordynacyjnych. Z drugiej strony twierdzą, że przydzielanie tak zwanych „historycznych czasów na start lub lądowanie”⁵ nie może być zagrożone, ponieważ jest to prawo nabyte przewoźników lotniczych⁶.

Sąd irlandzki zwrócił się do Trybunału Sprawiedliwości z pytaniem dotyczącym tych dwóch kwestii. Ponadto zmierza do ustalenia, czy operator portu lotniczego jest uprawniony do tymczasowego zamknięcia portu lotniczego w celu zapewnienia przestrzegania tego rocznego ograniczenia liczby pasażerów.

W przedstawionej dziś opinii rzecznik generalny Manuel Campos Sánchez-Bordona wskazał, po pierwsze, że **czynnikami** technicznymi, operacyjnymi lub środowiskowymi **mającymi wpływ na przepustowość portu lotniczego** są nie tylko czynniki o charakterze fizycznym lub materialnym, jak utrzymują przewoźnicy lotniczy, ale **również ograniczenia prawne nałożone przez przepisy mające bezpośredni lub pośredni wpływ na korzystanie z portu lotniczego**.

Jego zdaniem **przestrzeganie pułapu 32 mln pasażerów rocznie** należy do ograniczeń operacyjnych. **Okoliczność, że ograniczenie to pochodzi od organu państwowego odpowiedzialnego za zagospodarowanie przestrzenne, nie pozbawia go tego charakteru**. Decydujące znaczenie ma fakt, że ogranicza on „przepustowość operacyjną” lotniska.

Chodzi zatem o czynnik istotny dla obiektywnej analizy możliwości zagospodarowania ruchu lotniczego.

W drugiej kolejności rzecznik generalny uznał, że **historyczne przydziały czasu na start lub lądowanie nie stanowią praw własności, lecz zezwolenia na użytkowanie infrastruktury portu lotniczego**, których udzielenie nie może pomijać przepustowości portu lotniczego określonej w parametrach koordynacyjnych. **Zniesienie lub zmniejszenie historycznych przydziałów czasu na start lub lądowanie w celu zachowania przepustowości lotniska nie narusza również swobody przedsiębiorczości.**

Wreszcie rzecznik generalny uznał, że pytanie dotyczące uprawnienia operatora portu lotniczego do nakazania zamknięcia portu lotniczego w celu przestrzegania ograniczenia rocznej liczby pasażerów do 32 mln pasażerów jest niedopuszczalne. Na wypadek, gdyby pytanie to zostało uznane za dopuszczalne, rzecznik generalny podniósł, że **zamknięcie portu lotniczego** w celu spełnienia znanego już na długo wcześniej wymogu byłoby **zbyt drastycznym i szkodliwym środkiem**, niewymienionym w rozporządzeniu. Rozporządzenie to zawiera mechanizmy pozwalające na uniknięcie takiego środka.

UWAGA: Opinia rzecznika generalnego nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości. Zadanie rzeczników generalnych polega na przedkładaniu Trybunałowi, przy zachowaniu całkowitej niezależności, propozycji rozstrzygnięć prawnych w sprawach, które rozpatrują. Sędziowie Trybunału rozpoczynają właśnie obrady w tej sprawie. Wyrok zostanie wydany w terminie późniejszym.

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](#) opinii jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu przedłożenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Jarosław Zasada ☎ (+352) 4303 2793.

Nagranie wideo z przedstawienia opinii jest dostępne przez [„Europe by Satellite”](#) ☎ (+32) 22964106.

Pozostańmy w kontakcie!



¹ [Rozporządzenie Rady \(EWG\) nr 95/93](#) z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty, w brzmieniu nadanym [rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) 2022/2038](#) z dnia 19 października 2022 r. w odniesieniu do tymczasowego złagodzenia zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie w portach lotniczych Unii ze względu na sytuację epidemiologiczną lub agresję zbrojną.

² Dotyczy to również wszystkich innych operatorów statków powietrznych, a wyjątkiem są jedynie loty państwowe, lądowania awaryjne i loty humanitarne.

³ Nałożenie tego ograniczenia wynikało z jednej strony z dążenia do zrównoważonego rozwoju lotniska z terminalami 1 i 2 we wschodniej części i trzecim terminalem, którego budowę zaproponowano w 2006 r., w części zachodniej. Szacując, że w tamtym czasie całkowita przepustowość lotniska wynosiła około 45 mln pasażerów rocznie, uzgodniono ograniczenie łącznej przepustowości terminali 1 i 2. Z drugiej strony wynikało to z ograniczeń przepustowości transportowej we wschodniej części lotniska.

⁴ Chociaż oba terminale mogą fizycznie przyjąć ponad 32 mln pasażerów rocznie bez dodatkowych prac infrastrukturalnych, ustalenie tego ograniczenia oznacza, że w przypadku jego naruszenia operator portu lotniczego może zostać ukarany.

⁵ Przewoźnik lotniczy może w kolejnym okresie nadal korzystać z przydzielonego już w poprzednim okresie czasu na start lub lądowanie, jeżeli korzystał z niego prawidłowo.

⁶ 4 listopada 2024 r. wysoki trybunał zawiesił wykonanie decyzji dotyczącej sezonu letniego 2025 r. W związku z tym koordynator lotniska mógł przydzielić przewoźnikom lotniczym wszystkie ich historyczne przydziały czasów na start lub lądowanie na sezon letni 2025 r.