



Wyrok Trybunału w sprawie C-857/24 | daa i in.

Komunikat prasowy nr 149/26

Luksemburg, 15 października 2026 r.

Transport lotniczy: roczny limit liczby pasażerów przewidziany w zezwoleniu na inwestycję w porcie lotniczym może zostać uwzględniony przy przydzielaniu liniom lotniczym czasu na start lub lądowanie

Ograniczenie to może, w wyjątkowych przypadkach, skutkować uniemożliwieniem linii lotniczej zachowania czasów na start lub lądowanie, z których korzystała wcześniej

Rozporządzenie Unii w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych¹ znajduje zastosowania w szczególności do portów lotniczych, których przepustowość jest niewystarczająca, by zaspokoić zapotrzebowanie na loty. W Dublinie, gdzie sytuacja portu lotniczego przedstawia się w taki sposób, linia lotnicza musi uzyskać czas na start lub lądowanie, aby móc skorzystać z infrastruktury do tego niezbędnej w konkretnym dniu i konkretnej godzinie. Przed dokonaniem przydziału czasów na start lub lądowanie irlandzki urząd lotnictwa cywilnego określa dla każdego sezonu parametry koordynacyjne, które odzwierciedlają całkowitą dostępną przepustowość portu lotniczego.

Zezwolenia na inwestycję w terminalach portu lotniczego w Dublinie, wydane przez właściwy organ irlandzki w 2007 r. i 2008 r. ustanawiają limit 32 mln pasażerów rocznie. W 2024 r. w prognozach organu zarządzającego portem lotniczym wskazano, że limit ten może zostać osiągnięty, a nawet przekroczony. Aby zapobiec takiej sytuacji, irlandzki urząd lotnictwa cywilnego ustalił sezonowe limity liczby pasażerów dla lotów z i do portu lotniczego w Dublinie. Zarządca portu lotniczego oraz wiele linii lotniczych zaskarżyło te decyzje do irlandzkiego sądu najwyższego.

Biorąc pod uwagę, że rozporządzenie Unii, które reguluje system przydziału czasu na start lub lądowanie wymaga, aby parametry przydziału (zwane „parametrami koordynacyjnymi”) były ustanawiane na podstawie obiektywnej analizy przepustowości portu lotniczego, z uwzględnieniem wszystkich istotnych ograniczeń technicznych, operacyjnych i środowiskowych, irlandzki sąd najwyższy zmierza do ustalenia, czy limit pasażerów określony w zezwoleniach na inwestycję stanowi takie ograniczenie i czy jego uwzględnienie może skutkować zmniejszeniem liczby przyznanych czasów na start lub lądowanie, w tym przewoźnikom, którzy już z nich korzystali.

W wydanym dzisiaj wyroku Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że parametry koordynacyjne muszą odzwierciedlać w terminach operacyjnych, całkowitą faktycznie dostępną przepustowość koordynowanego portu lotniczego. Ograniczenia, które należy uwzględnić, mogą mieć charakter prawny. Należy do nich limit określony w zezwoleniu na inwestycję, jeżeli ogranicza on zdolność operacyjną portu lotniczego, którego zarządca portu ma obowiązek przestrzegać. W tym kontekście, nie ma znaczenia, czy chodzi o od dawna obowiązujący przepis z zakresu planowania i zagospodarowania przestrzennego, czy też polityka leżąca u jego podstaw była wynikiem zmian.

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez sąd irlandzki limit stosowany w Dublinie ogranicza w sensie prawnym liczbę pasażerów, których może przyjąć ten port lotniczy. Nieprzestrzeganie tego limitu mogłoby doprowadzić do przydziału czasów na start lub lądowanie, z których część nie mogłaby zostać wykorzystana. Trybunał stwierdził, że taki limit należy uwzględnić przy ustalaniu parametrów koordynacyjnych.

Ponadto rozporządzenie Unii, które reguluje przydział czasów na start lub lądowanie przyznaje – przy spełnieniu pewnych warunków – pierwszeństwo przewoźnikom, którzy w sposób regularny korzystali z określonej serii czasów na start lub

lądowanie. Te „historyczne” czasy na start lub lądowanie sprzyjają stabilności operacji lotniczych. Przyznanie ich w następnym odpowiednim sezonie zależy jednak od dostępnej przepustowości: pierwszeństwo nie gwarantuje zatem ponownego ich przyznania w automatyczny sposób.

Uwzględnienie limitu liczby pasażerów może zatem, **wyjątkowo**, skutkować tym, że niektóre historyczne serie czasów na start lub lądowanie nie zostaną ponownie przydzielone przewoźnikom lotniczym, którzy co do zasady byłiby do tego uprawnieni. Trybunał wyjaśnił również, że przywołane czasy na start lub lądowanie, biorąc pod uwagę ich tymczasowy, a nie ostateczny charakter, nie są przedmiotem prawa własności w rozumieniu Karty praw podstawowych.

Do irlandzkiego sądu najwyższego należy rozstrzygnięcie w przedmiocie skarg wniesionych na decyzje dotyczące portu lotniczego w Dublinie w świetle tej wykładni prawa Unii.

UWAGA: Odesłanie prejudycjalne pozwala sądom państw członkowskich zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w ramach rozpatrywanego przez nie sporu z pytaniem o wykładnię prawa Unii lub o ocenę ważności aktu Unii.

Sąd jest właściwy do rozpoznawania wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, które dotyczą wyłącznie: 1) wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (VAT), 2) podatku akcyzowego, 3) kodeksu celnego, 4) klasyfikacji taryfowej towarów w Nomenklaturze scalonej, 5) odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład, opóźnienia lub odwołania usług transportowych lub 6) systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych. Trybunał Sprawiedliwości jest właściwy do rozpoznawania wszystkich pozostałych wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.

Ani Trybunał, ani Sąd nie rozstrzygają sporu krajowego. Do sądu krajowego należy rozstrzygnięcie sprawy zgodnie z orzeczeniem Trybunału lub Sądu. 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. Przedstawiony stan faktyczny i prawny dotyczy okoliczności istotnych dla sprawy i wynika z materiału zgromadzonego w jej aktach.

[Pełny tekst i, w stosownym wypadku, streszczenie](#) wyroku są publikowane na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

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

Nagranie wideo z ogłoszenia wyroku jest dostępne na „[Curia Web TV](#)” oraz na „[European Broadcasting Service](#)” ☎ (+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, zmienionego [rozporządzeniem \(WE\) nr 793/2004](#) Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r.,