

normy takie jak określone w przepisach przejściowych wymienionych w § 36 ust. 4 dekretu nr 1729 z dnia 21 grudnia 2006 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu, gdyż to państwo członkowskie wydało ponadto mniej restrykcyjne normy, takie jak wymienione w § 9 ust. 1 tego dekretu w ramach powszechnie obowiązujących zasad;

- rozporządzenie to stoi na przeszkodzie przyjęciu przez państwo członkowskie norm mających zastosowanie do transportu drogowego świń szczegółowo określających wymogi ustanowione w tym rozporządzeniu dotyczące dostępu do zwierząt w celu regularnego kontrolowania warunków ich bytowania, które dotyczą tylko przewozów trwających ponad osiem godzin;
- rozporządzenie to nie stoi na przeszkodzie przyjęciu przez państwo członkowskie norm, zgodnie z którymi w przypadku transportu drogowego świń zwierzęta powinny dysponować minimalną przestrzenią zmienną w zależności od ich wagi, która to przestrzeń wynosi 0,42 m<sup>2</sup> dla świni ważącej 100 kg, gdy przewóz trwa krócej niż osiem godzin, i 0,50 m<sup>2</sup> w przypadku przewozu trwającego dłużej.

(<sup>1</sup>) Dz.U. C 234 z 28.8.2010.

**Wyrok Trybunału (wielka izba) z dnia 21 grudnia 2011 r. (wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez High Court of Justice Queen's Bench Division (Administrative Court) — Zjednoczone Królestwo) — The Air Transport Association of America, American Airlines, Inc., Continental Airlines, Inc., United Airlines, Inc. przeciwko The Secretary of State for Energy and Climate Change**

(Sprawa C-366/10) (<sup>1</sup>)

(Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym — Dyrektywa 2003/87/WE — System handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych — Dyrektywa 2008/101/WE — Uwzględnienie działalności lotniczej w tym systemie — Ważność — Konwencja chicagowska — Protokół z Kioto — Porozumienie w sprawie transportu lotniczego UE/Stany Zjednoczone — Zasady międzynarodowego prawa zwyczajowego — Skutki prawne — Możliwość powołania się na daną podstawę prawną — Pozaterytorialność prawa Unii — Pojęcia opłaty i podatku)

(2012/C 49/12)

Język postępowania: angielski

#### Sąd krajowy

High Court of Justice Queen's Bench Division (Administrative Court)

#### Strony w postępowaniu przed sądem krajowym

Strona skarżąca: The Air Transport Association of America, American Airlines, Inc., Continental Airlines, Inc., United Airlines, Inc.

Strona pozwana: The Secretary of State for Energy and Climate Change

Przy udziale: International Air Transport Association (IATA), National Airlines Council of Canada (NACC), Aviation Environment Federation, WWF-UK, European Federation for Transport and Environment, Environmental Defense Fund, Earthjustice

#### Przedmiot

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym — High Court of Justice Queen's Bench Division (Administrative Court) — Ważność dyrektywy 2008/101/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami [uprawnieniami do] emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie (Dz.U. 2009, L 8, s. 3) — Możliwość powołania się na pewne reguły lub postanowienia prawa międzynarodowego

#### Sentencja

1) W takich okolicznościach jak okoliczności sprawy przed sądem krajowym spośród zasad i norm prawa międzynarodowego wymienionych przez sąd krajowy w celu dokonania oceny ważności dyrektywy 2008/101/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami [uprawnieniami do] emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie można się powołać jedynie na:

— z jednej strony, w granicach kontroli oczywistego błędu, który może zostać przypisany Unii, w ocenie jej kompetencji do wydania tej dyrektywy w świetle tych zasad:

— zasadę, zgodnie z którą każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium,

— zasadę, zgodnie z którą żadne państwo nie może prawnie próbować poddać jakiegokolwiek części morza pełnego swej suwerenności,

— zasadę, która gwarantuje wolność przelotu nad morzem pełnym,

— z drugiej strony,

— art. 7 i art. 11 ust. 1 i 2 lit. c) umowy o transporcie lotniczym zawartej w dniach 25 i 30 kwietnia 2007 r. między Stanami Zjednoczonymi Ameryki z jednej strony a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi z drugiej strony, zmienionej protokołem, oraz

— art. 15 ust. 3 tej umowy w związku z art. 2 i art. 3 ust. 4 teŹe umowy.

2) Analiza dyrektywy 2008/101 nie wykazała istnienia okoliczności, które wpływałyby na jej ważność.

(<sup>1</sup>) Dz.U. C 260 z 25.9.2010.