

Wyrok Trybunału (czwarta izba) z dnia 21 grudnia 2011 r. (wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Finanzgericht Düsseldorf — Niemcy) — Haltergemeinschaft LBL GbR przeciwko Hauptzollamt Düsseldorf

(Sprawa C-250/10) <sup>(1)</sup>

(Dyrektywa 2003/96/WE — Opodatkowanie produktów energetycznych i energii elektrycznej — Artykuł 14 ust. 1 lit. b) — Zwolnienie produktów energetycznych stosowanych jako paliwo do celów żeglugi powietrznej — Paliwo udostępnione przez wynajmującego samolot wykorzystywany przez jego najemców do lotów służących innym celom niż odpłatne świadczenie usług lotniczych)

(2012/C 49/10)

Język postępowania: niemiecki

### Sąd krajowy

Finanzgericht Düsseldorf

### Strony w postępowaniu przed sądem krajowym

Strona skarżąca: Haltergemeinschaft LBL GbR

Strona pozwana: Hauptzollamt Düsseldorf

### Przedmiot

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym — Finanzgericht Düsseldorf — Wykładnia art. 14 ust. 1 lit. b) dyrektywy Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (Dz.U. L 283, s. 51) — Zakres zwolnienia przewidzianego dla produktów energetycznych dostarczanych w celu zastosowania jako paliwo do celów żeglugi powietrznej — Zwolnienie paliwa udostępnionego przez wynajmującego lub oddającego w czarter niebędącego przedsiębiorstwem żeglugi powietrznej i wykorzystanego przez najemców samolotu w zakresie lotów dla celów handlowych

### Sentencja

Artykuł 14 ust. 1 lit. b) dyrektywy Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej należy interpretować w ten sposób, że przewidziane w tym przepisie zwolnienie od podatku produktów energetycznych dostarczanych w celu zastosowania jako paliwo do celów żeglugi powietrznej innej niż prywatne loty niehandlowe nie może przysługiwać przedsiębiorstwu, takiemu jak przedsiębiorstwo w sprawie przed sądem krajowym, jeżeli wynajmuje ono lub oddaje w czarter należący do niego samolot wraz z paliwem na rzecz przedsiębiorstw, których działalność z zakresu lotnictwa nie służy bezpośrednio odpłatnemu świadczeniu przez te przedsiębiorstwa usług lotniczych.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 226 z 30.07.2011.

Wyrok Trybunału (trzecia izba) z dnia 21 grudnia 2011 r. (wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Vestre Landsret — Dania) — Danske Svineproducenter przeciwko Justitsministeriet

(Sprawa C-316/10) <sup>(1)</sup>

(Artykuł 288 akapit drugi TFUE — Rozporządzenie (WE) nr 1/2005 — Ochrona zwierząt podczas transportu — Transport drogowy trzody chlewnej — Minimalna wysokość przegród — Kontrola w czasie przewozu — Gęstość załadunku — Prawo państw członkowskich do przyjmowania szczegółowych uregulowań krajowych)

(2012/C 49/11)

Język postępowania: duński

### Sąd krajowy

Vestre Landsret

### Strony w postępowaniu przed sądem krajowym

Strona skarżąca: Danske Svineproducenter

Strona pozwana: Justitsministeriet

przy udziale: Union européenne du commerce de bétail et de la viande

### Przedmiot

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym — Vestre Landsret — Wykładnia art. 249 akapit drugi WE (obecnie art. 288 akapit drugi TFUE) i rozporządzenia Rady nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniającego dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 (Dz.U. L 3, s. 1) — Prawo państw członkowskich do przyjmowania szczegółowych uregulowań krajowych dotyczących minimalnej wysokości przegród, wysokości dla celów inspekcji i gęstości załadunku wewnątrz pojazdów podczas transportu świń

### Sentencja

Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 należy interpretować w ten sposób, że:

- rozporządzenie to nie stoi na przeszkodzie przyjęciu przez państwo członkowskie norm mających zastosowanie do transportu drogowego trzody chlewnej, które w celu wzmocnienia pewności prawa precyzują, zgodnie z celem ochrony dobrostanu zwierząt i nie ustalając nadmiernych kryteriów w tym względzie, wymogi ustanowione w tym rozporządzeniu dotyczące minimalnej wewnętrznej wysokości przegród dla zwierząt, pod warunkiem że te normy nie powodują dodatkowych kosztów i trudności technicznych, które są krzywdzące dla hodowców pochodzących z państwa członkowskiego, które przyjęło te normy lub hodowców z innych państw członkowskich zamierzających eksportować swoje produkty do tego państwa członkowskiego lub przez nie, co podlega weryfikacji przez sąd krajowy; nie mogą jednak zostać uznane za proporcjonalne

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 te same 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.