YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)
14 päivänä heinäkuuta 1998 *

Asiassa C-389/96,

jonka Bundesverwaltungsgericht on saattanut EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen tässä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa

Aher-Waggon GmbH

vastaan

Bundesrepublik Deutschland

ennakkoratkaisun EY:n perustamissopimuksen 30 artiklan tulkinnasta,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja C. Gulmann sekä tuomarit M. Wathelet (esittelevä tuomari), J. C. Moitinho de Almeida, P. Jann ja L. Sevón,

julkisasiamies: G. Cosmas,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies H. A. Rühl,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Aher-Waggon GmbH, edustajinaan asianajajat Michael ja Birgit Schroeder, Köln,

— Saksan hallitus, asiamiehenään liittovaltion talousministeriön ministerineuvos Ernst Röder,

— Tanskan hallitus, asiamiehenään ulkoasiainministeriön oikeudellinen neuvonantaja Peter Biering,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehenään oikeudellisen yksikön virkamies Claudia Schmidt,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan Aher-Waggon GmbH:n ja komission 4.12.1997 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 15.1.1998 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Bundesverwaltungsgericht on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle 25.9.1996 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 29.11.1996, EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla ennakkoratkaisukysymyksen perustamissopimuksen 30 artiklan tulkinnasta.

2 Tämä kysymys on esitetty Aher-Waggon GmbH:n (jäljempänä Aher-Waggon) ja Luftfahrt-Bundesamtin (liittovaltion ilmailuvirasto, jäljempänä Bundesamt) välisessä riita-asiassa, joka koski Bundesamtin kieltäytymistä antaa Aher-Waggonille aiemmin Tanskassa rekisteröidyn potkurikoneen liikennöintilupaa.

3 Ääntä hitaammin lentävien ilma-alusten melupäästöjen rajoittamisesta 20 päivänä joulukuuta 1979 annettu neuvoston direktiivi 80/51/ETY (EYVL 1980, L 18, s. 26) sellaisena kuin se on muutettuna 21 päivänä huhtikuuta 1983 annetulla neuvoston direktiivillä 83/206/ETY (EYVL L 117, s. 15; jäljempänä direktiivi) annettiin ilmaliikenteen aiheuttaman melun torjumiseksi. Direktiivissä vahvistetaan ne rajoitukset, jotka perustuvat kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamiin asiaa koskeviin standardeihin, jotka ovat Chicagossa vuonna 1944 allekirjoitetun kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 16/5 (jäljempänä sopimus).

4 Direktiivin 3 artiklan 1 kohta on asian kannalta merkityksellinen säännös, jossa säädetään seuraavaa:

"Jäsenvaltioiden on huolehdittava, että kaikilla siviilikäytössä olevilla, suurimmalta sallitulta lentoonlähtömassaltaan korkeintaan 5 700 kg:n painoisilla potkurikoneilla ja kaikilla suihkukoneilla, jotka eivät kuulu mihinkään liitteen 16/5 I niteessä mainittuun ryhmään, mutta käyttävät jonkin jäsenvaltion lentoasemia, on melutodistus, joka osoittaa niiden täyttävän vähintään liitteen 16/5 I niteen II osan 2 tai 6 luvun mukaiset standardit silloin, kun lentokoneet rekisteröidään jäsenvaltiossa."

5 Sopimuksen liitteen 16/5 6 luvun 6.3 kohdan mukaan melun enimmäistaso ei saa ylittää 68 desibeliä enintään 600 kg painavien potkurikoneiden osalta ja 80 desibeliä

niiden koneiden osalta, joiden paino vaihtelee 1500 kg:n ja 9000 kg:n välillä. 600—1500 kg painavien koneiden melun enimmäistaso vaihtelee painosta riippuen 68 desibelistä 80 desibeliin.

6 Aher-Waggon osti vuonna 1992 Tanskasta Piper-merkkisen potkurikoneen PA 28-140, joka oli ollut rekisteröitynä tässä maassa vuodesta 1974 lähtien.

7 Heinäkuussa 1992 Aher-Waggon haki Bundesamtilta saksalaista liikennöintilupaa. Lupahakemus hylättiin sillä perusteella, että lentokone ylitti Saksassa sallitun melun enimmäistason.

8 Vaikka pääasiassa kyseessä olevan lentokoneen melutaso on yhteisön asiaa koskevien säännöksien mukainen (73 desibeliä), sen 72,2 desibelin melutaso suurimman sallitun lentoonlähtömassan ollessa 976 kg ylittää saksalaisen enimmäistason (69 desibeliä).

9 Kantajan Verwaltungsgerichtissä nostama kanne hylättiin samoin kuin sen tekemä valitus.

10 Aher-Waggon haki muutosta (Revision) asiassa Bundesverwaltungsgerichtissä ja esitti, että saksalaista liikennöintilupaa koskevan hakemuksen hylkääminen oli yhteisön oikeuden vastaista. Aher-Waggon perusti väitteensä siihen seikkaan, että samanmalliset Saksassa jo rekisteröidyt lentokoneet, joilla oli sama melutaso, säilyttivät liikennöintilupansa.

11 Aher-Waggonin mukaan 13.3.1979 julkaistun (Bundesgesetzblatt I, s. 308) *Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung*in (lentoliikenteen edellytyksiä koskeva saksalainen asetus), sellaisena kuin se on muutettuna *Unterschallverordnung*in 2 §:llä

(21.7.1986 annettu ääntä hitaammin lentäviä ilma-aluksia koskeva asetus, BGBl. I, s. 1097), 8 §:n 1.7 momentin nojalla saksalaisen liikennöintiluvan ennen direktiivin täytäntöönpanoa saaneet lentokoneet säilyttävät rekisteröintinsä, vaikka ne eivät vastaa uusia kansallisia vaatimuksia.

12 Bundesverwaltungsgericht korosti ensin, että direktiivin asian kannalta merkityksellisissä säännöksissä asetettiin vain vähimmäisstandardit, eli saksalaisista melua koskevista ankarammista säännöksistä johtuvat kaupan esteet eivät periaatteessa olleet yhteisön oikeuden vastaisia.

13 Bundesverwaltungsgericht korosti kuitenkin, että sen käsiteltävänä olevassa asiassa vähimmäissäännöksien vahvistaminen yhteisön tasolla koski vain yhteisön muista jäsenvaltioista tulevia lentokoneita. Koska Bundesverwaltungsgericht epäili, voidaanko tällainen erilainen kohtelu hyväksyä sillä perusteella, että Saksassa jo rekisteröityjen lentokoneiden omistajat suojaavat saavutettuja oikeuksia, se esitti yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

"Onko EY:n perustamissopimuksen 30 artiklan mukaisten tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevien periaatteiden mukaista se, että Saksan lainsäädännössä, jossa direktiivissä 80/51/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 83/206/ETY, vähimmäisvaatimuksina säädettyjen lentokoneiden melurajoitusten perusteella asetetaan lentokoneiden Saksan liittotasavallassa rekisteröimisen edellytykseksi ankarammat melua koskevat säännökset siten, että jo ennen tämän direktiivin antamista toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyille lentokoneille ei Saksan melurajoitusten ylittymisen vuoksi myönnetä rekisteröintiä Saksan liittotasavallassa, vaikka rakenteeltaan samanlaisille lentokoneille jo aiemmin Saksassa myönnetyn rekisteröinnin voimassaolo jatkuu rajoituksitta?"

14 Kansallinen tuomioistuin haluaa esittämällään kysymyksellä saada tietää, onko sellainen kansallinen lainsäädäntö perustamissopimuksen 30 artiklan vastainen, jonka mukaan toisessa jäsenvaltiossa aikaisemmin rekisteröityjen lentokoneiden ensim-

mäinen rekisteröinti kyseisen jäsenvaltion alueella edellyttää sellaisten direktiivissä säädettyjä ankarampien melua koskevien säännösten noudattamista, joiden soveltamisalaan eivät kuulu sanotulla alueella ennen direktiivin täytäntöönpanoa rekisteröidyt lentokoneet.

15 On todettava, että direktiivissä vahvistetaan ainoastaan vähimmäisvaatimukset, kuten 3 artiklan 1 kohdan sanamuodosta "vähintään —— mukaiset standardit" ilmenee. Siinä sallitaan siten, että jäsenvaltiot säätävät ankarammista melurajoista.

16 On kuitenkin tutkittava, onko jäsenvaltio, joka Saksan liittotasavallan tavoin on säätänyt ankarimmista melurajoista, rikkonut yhteisön oikeuden muita säännöksiä ja erityisesti perustamissopimuksen 30 artiklaa direktiivin suomaa oikeutta käyttäessään. Vaikka direktiivi perustuu EY:n perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohtaan, jossa neuvostolle annetaan toimivalta antaa lentoliikennettä koskevia aiheellisia säännöksiä, tätä määräystä ei vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan voida tulkita siten, että ilmakuljetuksiin ei sovelleta perustamissopimuksen yleisiä sääntöjä (ks. asia 167/73, komissio v. Ranska, tuomio 4.4.1974, Kok. 1974, s. 359, 31 kohta; Kok. Ep. II, s. 259 sekä yhdistetyt asiat 209/84—213/84, Asjes ym., tuomio 30.4.1986, Kok. 1986, s. 1425, 44 ja 45 kohta).

17 Tältä osin on muistettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan määrällisiä rajoituksia vaikutukseltaan vastaavia toimenpiteitä ovat kaikki toimenpiteet, jotka voivat rajoittaa yhteisön sisäistä kauppaa suoraan tai välillisesti taikka tosiasiallisesti tai mahdollisesti (asia 8/74, Dassonville, tuomio 11.7.1974, Kok. 1974, s. 837, 5 kohta; Kok. Ep. II, s. 349).

18 On todettava, että pääasiassa kyseessä olevan kaltainen kansallinen lainsäädäntö rajoittaa yhteisön sisäistä kauppaa, kun sen mukaan jossakin jäsenvaltiossa aikaisemmin rekisteröityjen lentokoneiden ensimmäinen rekisteröinti tämän jäsenvaltion alueella edellyttää sellaisten direktiivissä säädettyjä ankarampien melua koske-

vien säännösten noudattamista, joiden soveltamisalaan eivät kuulu sanotulla alueella ennen direktiivin täytäntöönpanoa rekisteröidyt ilma-alukset.

19 Rajoitus voidaan kuitenkin oikeuttaa kansanterveyteen ja ympäristönsuojeluun liittyvillä näkökohdilla, joita Saksan liittotasavallan hallitus on tuonut esiin. Se korostaa, että Saksan liittotasavalta erittäin tiheään asuttuna valtiona kiinnittää erityistä huomiota siihen, että sen väestöä suojellaan liiallisilta melupäästöiltä.

20 Tämän lisäksi vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on tutkittava, onko kansallinen lainsäädäntö, joka rajoittaa tai saattaa rajoittaa yhteisön sisäistä kauppaa, oikeassa suhteessa mainittuun päämäärään ja voidaanko tämä päämäärä saavuttaa toimenpiteillä, joilla yhteisön sisäistä kauppaa rajoitetaan vähemmän kuin kyseisellä toimenpiteellä (yhdistetyt asiat C-34/95, C-35/95 ja C-36/95, De Agostini ja TV-Shop, tuomio 9.7.1997, Kok. 1997, s. 3843, 45 kohta ja asia C-189/95, Franzén, tuomio 23.10.1997, Kok. 1997, s. I-5909, 75 kohta).

21 Kun kysymys on direktiivissä säädettyjä ankarammista säännöksistä, on riittävää todettava Saksan hallituksen tavoin, että lentokoneiden melupäästöjen rajoittaminen on tehokkain ja tarkoituksenmukaisin keino lentokoneiden melusaasteen torjumiseksi. Melupäästöjen huomattava vähentäminen siten, että lentokenttien ympäristössä suoritetaan muutoksia, on nimittäin yleensä vaikeaa ilman erittäin kalliita investointeja.

22 Lisäksi on täsmennettävä, että lentokoneen rekisteröintimahdollisuuksien rajoittaminen Saksassa lentokoneiden melupäästöjä koskevilla ankarammilla säännöillä koskee kaikkia lentokoneita, niin uusia kuin käytettyjäkin niiden alkuperästä riippumatta, ja että rajoittaminen ei estä toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn lentokoneen käyttämistä Saksassa.

23 Siltä osin kuin kyseisessä jäsenvaltiossa ennen direktiivin täytäntöönpanoa rekisteröityihin lentokoneisiin ei sovelleta näitä ankarampia säännöksiä, on todettava, kuten Saksan hallitus on esittänyt, että näiden lentokoneiden on myös mukauduttava ankarampiin melua koskeviin säännöksiin, kun niihin tehdään teknisiä muutoksia, vaikka melupäästöihin ei vaikutettaisikaan, tai kun ne ovat väliaikaisesti poissa käytöstä. Lisäksi Saksan viranomaiset voivat saada tietoonsa niiden lukumäärän.

24 Kansalliset viranomaiset ovat siten perustellusti voineet katsoa, että niiden lentokoneiden lukumäärä, jotka eivät täyttäneet ankarampia melua koskevia säännöksiä, tulee väistämättä vähenemään ja että näin ollen myös melupäästöjen kokonaistaso vähenee asteittain. Toimenpiteiden, jotka koskivat niiden lentokoneiden poistamista kansallisesta lentokonekannasta, jotka eivät täytä ankarampia melua koskevia säännöksiä, tehokkuus vaarantuisi, jos muista jäsenvaltioista peräisin olevat lentokoneet voisivat nostaa tällaisten koneiden lukumäärää ilman, että kansalliset viranomaiset voisivat vaikuttaa tähän.

25 Pääasiassa käsiteltävänä olevan kaltaista lainsäädäntöä ei näin ollen ole pidettävä suhteettomana.

26 Edellä esitetyt näkökohdat huomioon ottaen on vastattava, että sellainen kansallinen lainsäädäntö ei ole perustamissopimuksen 30 artiklan vastainen, jonka mukaan toisessa jäsenvaltiossa aikaisemmin rekisteröityjen ilma-alusten ensimmäinen rekisteröinti kyseisen jäsenvaltion alueella edellyttää sellaisten direktiivissä säädettyjä ankarampien melua koskevien säännösten noudattamista, joiden soveltamisalaan eivät kuulu sanotulla alueella ennen direktiivin täytäntöönpanoa rekisteröidyt ilma-alukset.

Oikeudenkäyntikulut

27 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Saksan ja Tanskan hallituksille ja Euroopan yhteisöjen komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto)

on ratkaissut Bundesverwaltungsgerichtin 25.9.1996 tekemällään päätöksellä esittämän kysymyksen seuraavasti:

Sellainen kansallinen lainsäädäntö ei ole perustamissopimuksen 30 artiklan vastainen, jonka mukaan toisessa jäsenvaltiossa aikaisemmin rekisteröityjen ilma-alusten ensimmäinen rekisteröinti kyseisen jäsenvaltion alueella edellyttää sellaisten melua koskevien säännösten noudattamista, jotka ovat ankarampia kuin ääntä hitaammin lentävien ilma-alusten melupäästöjen rajoittamisesta 20 päivänä joulukuuta 1979 annetun neuvoston direktiivin 80/51/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna 21 päivänä huhtikuuta 1983 annetulla neuvoston direktiivillä 83/206/ETY, säännökset ja joiden soveltamisalaan eivät kuulu sanotulla alueella ennen direktiivin täytäntöönpanoa rekisteröidyt ilma-alukset.

Gulmann Wathelet Moitinho de Almeida

Jann Sevón

Julistettiin Luxemburgissa 14 päivänä heinäkuuta 1998.

R. Grass C. Gulmann

kirjaaja viidennen jaoston puheenjohtaja