ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ της 15ης Ιανουαρίου 1998 *

I — Εισαγωγή

Στην υπό κρίση υπόθεση το Δικαστήριο καλείται να αποφανθεί επί προδικαστικού ερωτήματος που έθεσε το γερμανικό Bundesverwaltungsgericht, το οποίο σχετίζεται με τη ερμηνεία των διατάξεων της οδηγίας 80/51/ΕΟΚ [1] του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 1970, περί περιορισμού του θορύβου που προκαλείται από υποηχητικά αεροσκάφη, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 83/206/ΕΟΚ [2] του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 1983 (στο εξής: οδηγία), αφενός και του άρθρου 30 της Συνθήκης ΕΟΚ αφετέρου.

II — Πραγματικά περιστατικά και διαδικασία

1. Η αναιρεσείουσα στην κυρία δίκη είναι ιδιοκτήτρια ενός ελικοφόρου αεροπλάνου, τύπου Piper PA 28-140, το οποίο αγόρασε μεταχειρισμένο από τη Δανία. Το αεροσκάφος αυτό ήταν νηολογημένο στη Δανία ήδη από τις 2 Αυγούστου 1974. Τον Ιούλιο 1992, η εταιρία αυτή, με την επωνυμία Firma Aher-Waggon GmbH (στο εξής: Aher), ζήτησε από τις αρμόδιες γερμανικές υπηρεσίες (πρόκειται για την Luftfahrt-Bundesamt) την εγγραφή του εν λόγω αεροπλάνου στα γερμανικά νηολόγια. Η αίτηση αυτή απορρίφθηκε με την αιτιολογία ότι το αεροπλάνο υπερβαίνει τα επιτρεπόμενα όρια εκπομπής θορύβου που ισχύουν στην Γερμανία, κάτι το οποίο είναι ακριβές. Σημειωτέον ότι για το ζήτημα των εκπομπών θορύβου, η οδηγία 80/51/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 83/206/ΕΟΚ, έχει θέσει ανώτατα όρια, τα οποία δεν υπερβαίνει το κρίσιμο αεροπλάνο, αναγνωρίζει όμως στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να θέσουν αυστηρότερες προδιαγραφές.

2. Η Aher προσέφυγε στα αρμόδια διοικητικά δικαστήρια της Γερμανίας αλλά δεν πέτυχε την ευόδωση των αιτημάτων της ούτε στον πρώτο ούτε στον δεύτερο βαθμό δικαιοδοσίας. Στη συνέχεια, άσκησε ενώπιον του Bundesverwaltungsgericht αίτηση αναιρέσεως, ισχυριζόμενη ότι κακώς τα τακτικά διοικητικά δικαστήρια απέρριψαν το αίτημά της να υποχρεωθούν οι αρμόδιες γερμανικές διοικητικές υπηρεσίες να εκδώσουν προκαταρκτική διοικητική απόφαση με την οποία να αναγνωρίζεται ότι το αεροσκάφος μπορεί να νηολογηθεί στη Γερμανία, παρά τις εκπομπές θορύβων του κινητήρα του. Υποστήριξε συναφώς ότι η άρνηση των γερμανικών αρχών να νηολογήσουν το αεροσκάφος λόγω υπερβάσεως των εθνικών προδιαγραφών για την εκπομπή θορύβων, αντίκειται στο κοινοτικό δίκαιο. Ανέφερε δε προς τούτο ότι η νηολόγηση αεροσκαφών του ιδίου τύπου, τα οποία έχουν ήδη εγγραφεί στα νηολόγια της Γερμανίας, εξακολουθεί να ισχύει μολονότι τα αεροσκάφη αυτά

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η ελληνική.

1 — ΕΕ L 18 της 24ης Ιανουαρίου 1980 (ελληνική έκδοση: ΕΕ ειδ. έκδ. 15/001, σ. 237).

2 — ΕΕ L 117 της 4ης Μαΐου 1983, σ. 15.

υπερβαίνουν τις προδιαγραφές θορύβου που ισχύουν σήμερα στη χώρα αυτή.

3. Επιλαμβανόμενο της υποθέσεως, το δικαστήριο της παραπομπής έκρινε ότι δεν δύναται να επιλύσει τη διαφορά εάν δεν απευθύνει προδικαστικό ερώτημα στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, σχετικό με την ερμηνεία της κρίσιμης κοινοτικής νομοθεσίας. Το Bundesverwaltungsgericht δεν προβληματίζεται ως προς την ερμηνεία των διατάξεων του αμιγώς κοινοτικού αεροπορικού δικαίου αλλά διερωτάται αν η άρνηση εκδόσεως της προκαταρκτικής αποφάσεως που ζητεί η Aher θα μπορούσε εν πάση περιπτώσει να θεωρηθεί ότι παραβιάζει τις αρχές της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων σύμφωνα με το άρθρο 30 της Συνθήκης ΕΚ. Ειδικότερα, κατά την άποψη του δικαστηρίου της παραπομπής, χρήζει διευκρινίσεως εάν η άρνηση εγγραφής στα γερμανικά νηολόγια ενός δανικού αεροσκάφους, το οποίο τηρεί τα κοινοτικά, όχι όμως τα αυστηρότερα γερμανικά όρια θορύβου, θα μπορούσε να συνιστά εμπόδιο του εμπορίου ή μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος, λαμβανομένης υπόψη και της ακόλουθης πραγματικής καταστάσεως: το αεροσκάφος της προσφεύγουσας έχει νηολογηθεί στη Δανία από το 1974, δεν μπορεί όμως πλέον να νηολογηθεί στη Γερμανία λόγω των προμνησθέντων εθνικών περιορισμών. Αντιθέτως, στην περίπτωση αεροσκαφών του ιδίου τύπου κατασκευής με τις ίδιες προδιαγραφές θορύβου, τα οποία είχαν νηολογηθεί στην Γερμανία πριν από τη θέσπιση των εθνικών περιορισμών, η νηολόγηση διατηρείται σε ισχύ χωρίς περιορισμούς παρά την υπέρβαση των προδιαγραφών ηχορυπάνσεως τα οποία προβλέπει η σημερινή γερμανική νομοθεσία. Είναι, συνεπώς, απαραίτητο να διευκρινισθεί αν η ανωτέρω κατάσταση συνιστά απαγορευόμενη διάκριση ανάλογα με το κράτος νηολογήσεως, η οποία αντίκειται στα οριζόμενα από το άρθρο 30 της Συνθήκης.

Ενόψει όλων των ανωτέρω το Bundesverwaltungsgericht με διάταξή του που κατατέθηκε στο Δικαστήριο στις 29 Νοεμβρίου 1996, υπέβαλε σχετικό ερώτημα για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως.

III — Το προδικαστικό ερώτημα

4. «Συνάδει προς τις αρχές της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, σύμφωνα με το άρθρο 30 της Συνθήκης ΕΚ, η ρύθμιση της γερμανικής νομοθεσίας, η οποία, βάσει των ορίων για τις εκπομπές θορύβων από αεροσκάφη τα οποία προβλέπει η οδηγία 80/51/ΕΟΚ, όπως έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 83/206/ΕΟΚ, και τα οποία έχουν διατυπωθεί ως ελάχιστες προδιαγραφές, εξαρτά τη νηολόγηση αεροσκαφών στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας από την τήρηση αυστηρότερων προδιαγραφών εκπομπής θορύβου, πράγμα που έχει ως συνέπεια ότι αεροσκάφη που έχουν νηολογηθεί σε άλλο κράτος μέλος ήδη πριν από την έκδοση της εν λόγω οδηγίας δεν μπορούν πλέον να νηολογηθούν στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας επειδή υπερβαίνουν τις προδιαγραφές εκπομπής θορύβου που προβλέπει η γερμανική νομοθεσία, μολονότι η νηολόγηση αεροσκαφών παρομοίας κατασκευής, τα οποία είχαν ήδη προγενέστερα νηολογηθεί στη Γερμανία, εξακολουθεί να ισχύει χωρίς περιορισμούς;»

IV — Η εφαρμοστέα κοινοτική νομοθεσία

5. Σύμφωνα με το άρθρο 30 της Συνθήκης,

«Οι ποσοτικοί περιορισμοί επί των εισαγωγών καθώς και όλα τα μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος, απαγορεύονται μεταξύ των κρατών μελών (...)».

6. Σύμφωνα με τα άρθρα 1 έως 3 της οδηγίας 80/51/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκαν από την οδηγία 83/206/ΕΟΚ:

Άρθρο 1

«Κάθε κράτος μέλος διασφαλίζει ότι κανένα πολιτικό υποηχητικό αεροπλάνο αεριωθούμενο ή ελικοφόρο, νηολογημένο στην επικράτειά του και εμπίπτον σε μια από τις κατηγορίες του τόμου 1 (ηχητικές εκπομπές αεροσκαφών) που αναφέρονται στο παράρτημα 16 της συμβάσεως διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, όπως εφαρμόζεται από τις 26 Νοεμβρίου 1981, σύμφωνα με την τροπολογία αριθ. 5, αποκαλούμενο εφεξής "παράρτημα 16/5", δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί στην επικράτεια των κρατών μελών, εκτός εάν το κράτος μέλος τους έχει χορηγήσει πιστοποιητικό θορύβου βάσει ικανοποιητικών αποδείξεων σύμφωνα με τις οποίες το αεροσκάφος ανταποκρίνεται σε προδιαγραφές *τουλάχιστον ίσες* [3] προς τα εφαρμοζόμενα πρότυπα που καθορίζονται στο δεύτερο μέρος κεφάλαιο 2, 3, 5 ή 6 του τόμου I του παραρτήματος 16/5.»

Άρθρο 2

«1. Τα δικαιολογητικά του πιστοποιητικού θορύβου υπό την έννοια των άρθρων 1, 3, 4 και 5 δύνανται να λάβουν τη μορφή ενός χωριστού πιστοποιητικού θορύβου ή μιας κατάλληλης δηλώσεως η οποία περιέχεται σε ένα άλλο έγγραφο εγκεκριμένο από το κράτος νηολογήσεως και για το οποίο έγγραφο το κράτος απαιτεί να συνοδεύει το αεροπλάνο (...).

2. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν την ισχύ των εγγράφων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και που εκδίδονται από τις αρχές πιστοποιήσεως του κράτους νηολογήσεως όταν αυτό είναι επίσης κράτος μέλος.»

Άρθρο 3

«1. Κάθε κράτος μέλος διασφαλίζει ότι κάθε πολιτικό ελικοφόρο αεροπλάνο του οποίου

3 — Η υπογράμμιση δική μου.

η κατά την απογείωση μέγιστη μάζα που αναγράφεται στο πιστοποιητικό πλοϊμότητας δεν ξεπερνά τα 5 700 κιλά και κάθε αερωθούμενο πολιτικό υποηχητικό αεροπλάνο, που δεν ανήκουν σε μια από τις κατηγορίες που αναφέρονται στον τόμο I του παραρτήματος 16/5, θα πρέπει, αν χρησιμοποιούν αεροδρόμια ευρισκόμενα σε κράτος μέλος να ανταποκρίνονται σε προδιαγραφές *τουλάχιστον ίσες* προς τα εφαρμοζόμενα πρότυπα που καθορίζονται στο δεύτερο μέρος κεφάλαιο 2 ή 6 του τόμου I του παραρτήματος 16/5, *εφόσον τα αεροπλάνα αυτά καταχωρούνται στην επικράτειά τους για πρώτη φορά* (...)» [4].

V — Οι απόψεις μου επί του προδικαστικού ερωτήματος

7. Αν και το προδικαστικό ερώτημα επικεντρώνεται στην ερμηνεία του άρθρου 30 της Συνθήκης ΕΚ (Β), για την απάντησή του είναι απαραίτητη η ανάλυση των σχετικών διατάξεων του παραγώγου κοινοτικού δικαίου που ρυθμίζουν τις προδιαγραφές θορύβου των υποηχητικών αεροσκαφών [5] (Α).

Α — *Ως προς την ερμηνεία της ειδικής κοινοτικής νομοθεσίας*

8. Αξίζει να αναφερθεί εισαγωγικώς ότι η προμνησθείσα οδηγία 80/51/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 83/206/ΕΟΚ, έχει ως κύριο στόχο την προστασία του περιβάλλοντος. Στο προοίμιό της γίνεται αναφορά στο πρόγραμμα δράσεως των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων του 1973 σχετικά με το περιβάλλον. Αντιθέτως, δεν φαίνεται να διαπνέεται από κάποιον οικονομικής ή εμπορικής φύσεως παράλληλο στόχο, σχετικό με την επιδίωξη της άρσεως των εμποδίων στο εμπόριο των αεροσκαφών [6].

9. Επίσης, όπως ορθώς παρατηρούν όλοι οι διάδικοι, οι κρίσιμες διατάξεις της οδηγίας τάσσουν απλώς ελάχιστες προδιαγραφές, αφήνοντας στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να θεσπίσουν αυστηρότερους περιορισμούς για την καταπολέμηση της ηχητικής ρυπάνσεως. Επομένως, η Γερμανία είχε τη δυνατότητα — την οποία νομίμως ενεργοποίησε — να εισαγάγει χαμηλότερα όρια εκπομπών θορύβων του κινητήρα, ως προϋπόθεση για την νηολόγηση αεροσκαφών και την έκδοση πιστοποιητικού θορύβου. Επίσης, το γεγονός ότι το κρίσιμο αεροσκάφος κάλυπτε τις ελάχιστες κοινοτικές προδιαγραφές δεν αρκεί για να θεμελιώσει δικαίωμα εγγραφής στα γερμανικά νηολόγια, στο μέτρο που

4 — Οι υπογραμμίσεις δικές μου.

5 — Ο τρόπος με τον οποίο θα ερμηνευθεί σε κάθε περίπτωση η θεμελιώδης αρχή που περιέχει το άρθρο 30 της Συνθήκης ΕΚ, είναι άμεσα συνυφασμένος με τα ειδικά χαρακτηριστικά της κοινοτικής νομοθεσίας που διέπουν την κρίσιμη δραστηριότητα. Πριν τεθεί το ζήτημα της εφαρμογής του άρθρου 30, θα πρέπει να εξετασθεί κατά πόσον υφίστανται ειδικές κανονιστικές ρυθμίσεις, δεσμευτικές για τα κράτη μέλη. Βλέπε την κλασική νομολογία «Cassis de Dijon» (απόφαση του Δικαστηρίου της 20ής Φεβρουαρίου 1979, υπόθεση 120/78, Rewe, Συλλογή τόμος 1979/I, σ. 323, σκέψη 8).

6 — Η επισήμανση αυτή δεν είναι άνευ σημασίας. Το Δικαστήριο έχει λάβει υπόψη του επανειλημμένως το τελολογικό αυτό κριτήριο όταν καλείται να εκτιμήσει τη δεσμευτικότητα των κοινοτικών ρυθμίσεων. Βλέπε επί παραδείγματι, την απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Οκτωβρίου 1987, υπόθεση 278/85, Επιτροπή κατά Δανίας (Συλλογή 1987, σ. 4069, σκέψεις 16 και 22).

υπερέβαινε τα νομίμως θεσπισμένα γερμανικά όρια θορύβου.

10. Πρέπει ακόμη να τονισθεί ότι η οδηγία διέπει τις περιπτώσεις *πρώτης εγγραφής* αεροσκαφών στα νηολόγια των κρατών μελών. Ειδικότερα, η παράγραφος 1 του άρθρου 3 της οδηγίας ορίζει ότι κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα ώστε ελικοφόρα αεροσκάφη όπως εκείνο της Aher να εγγράφονται στα εθνικά νηολόγια για πρώτη φορά στο έδαφός τους, όταν πιστοποιείται ότι τουλάχιστον πληρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές που τάσσει η οδηγία. Ο περιορισμός του πεδίου εφαρμογής στην πρώτη εγγραφή των αεροσκαφών έχει τις ακόλουθες προεκτάσεις.

11. Αφενός, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η οδηγία επιτρέπει την εισαγωγή αυστηρότερων εθνικών προδιαγραφών θορύβου, συνάγεται ότι ο κοινοτικός νομοθέτης δεν επιθυμεί να παράσχει κάποιο κεκτημένο δικαίωμα ή έστω νομική εξασφάλιση για αεροσκάφη που έχουν ήδη νηολογηθεί και κατέχουν σχετικό πιστοποιητικό θορύβου σε ένα κράτος μέλος και για τα οποία υποβάλλεται αίτηση νηολογήσεως σε άλλο κράτος μέλος. Δηλαδή, το κοινοτικό δίκαιο δεν κατατάσσει σε άλλη, ευνοϊκότερη, κατηγορία όσα αεροσκάφη πληρούν τις ελάχιστες κοινοτικές προδιαγραφές, είναι ήδη νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος και πρόκειται να νηολογηθούν σε άλλο κράτος μέλος. Μπορεί μεν η παράγραφος 2 του άρθρου 2 της οδηγίας να καθιερώνει την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών θορύβου μεταξύ των κρατών μελών, η αναγνώριση όμως αυτή, όπως ορθώς παρατηρεί η Επιτροπή, συνίσταται απλώς στο ότι ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να αμφισβητήσει την ακρίβεια του περιεχομένου πιστοποιητικού που εκδόθηκε από άλλο κράτος μέλος. Δεν σημαίνει όμως ότι τα κράτη μέλη οφείλουν επιπλέον να αναγνωρίσουν ότι το περιεχόμενο των πιστοποιητικών αυτών είναι αντίστοιχης αξίας με εκείνα των πιστοποιητικών που τα ίδια χορηγούν, ούτε ότι παράγουν στην εσωτερική τους έννομη τάξη τα ίδια έννομα αποτελέσματα με τα εθνικά πιστοποιητικά.

12. Αν, εξάλλου, αναγνωριζόταν ότι ένα ήδη νηολογημένο σε κράτος μέλος αεροσκάφος το οποίο πληροί τις ελάχιστες κοινοτικές προδιαγραφές μπορεί να νηολογηθεί σε ένα άλλο κράτος μέλος έστω και αν δεν καλύπτει τους αυστηρότερους εθνικούς περιορισμούς που υφίστανται στο κράτος μέλος αυτό, θα ήρετο στην πράξη η ευχέρεια της θεσπίσεως αυστηρότερων εθνικών ορίων θορύβου την οποία σαφώς αναγνωρίζει η προμνησθείσα οδηγία. Συγκεκριμένα, ένας ιδιώτης ο οποίος θα ήθελε να εισαγάγει στη Γερμανία αεροσκάφος το οποίο δεν πληροί τις γερμανικές προδιαγραφές, θα μπορούσε να το νηολογήσει σε άλλο κράτος μέλος (το οποίο τάσσει υψηλότερα όρια θορύβου) και μετά να επικαλεσθεί την προηγούμενη νηολόγηση ώστε να το εγγράψει, ακολούθως, στα γερμανικά νηολόγια.

13. Αφετέρου, περιορίζοντας το πεδίο της επίμαχης οδηγίας μόνο στις περιπτώσεις πρώτης εγγραφής αεροσκάφους στα νηολόγια των κρατών μελών, ο κοινοτικός νομοθέτης αναγνωρίζει εμμέσως στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να διατηρήσουν στα νηολόγιά τους ήδη εγγεγραμμένα αεροσκάφη, τα οποία δεν πληρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές της οδηγίας ή αυστηρότερες

μεταγενέστερες εθνικές προδιαγραφές οι οποίες λαμβάνονται κατ' εξουσιοδότηση της οδηγίας. Ο περιορισμός της κοινοτικής εναρμονίσεως μόνο σε όσα αεροσκάφη εγγράφονται για πρώτη φορά στα εθνικά νηολόγια στηρίζεται, όπως παρατηρεί η Επιτροπή, στην ακόλουθη φιλοσοφία: ο κοινοτικός νομοθέτης θέλησε να περιορίσει τις εκπομπές θορύβου των νέων αεροσκαφών που θα εμφανισθούν μετά την έκδοση της οδηγίας προς εγγραφή στα εθνικά νηολόγια, διότι πρώτον, τα νέα αεροσκάφη αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος του στόλου κάθε κράτους, και δεύτερον, με αυτό τον τρόπο εξαναγκάζονται οι κατασκευαστές αεροσκαφών να προωθήσουν τεχνολογίες για την καταπολέμηση της ηχητικής ρυπάνσεως. Αντιθέτως, ο κοινοτικός νομοθέτης δεν στόχευε στον εξαναγκασμό των κρατών μελών να ανανεώσουν τον υπάρχοντα στόλο τους, εξοβελίζοντας από τα νηολόγια τα ήδη εγγεγραμμένα αεροσκάφη που υπερβαίνουν τα κατώτερα όρια θορύβου που τάσσει η οδηγία.

14. Έτσι, υφίσταται πράγματι διαφορετική μεταχείριση μεταξύ ενός αεροσκάφους το οποίο δεν πληροί τις γερμανικές προδιαγραφές και εμφανίζεται προς νηολόγηση μετά την θέση σε ισχύ της οδηγίας και ενός αεροσκάφους με τα ίδια ακριβώς χαρακτηριστικά το οποίο όμως ήταν ήδη νηολογημένο στη Γερμανία πριν από την επέμβαση του κοινοτικού νομοθέτη. Η διαφορά όμως αυτή είναι ηθελημένη από τους συντάκτες της οδηγίας, οι οποίοι επιθυμούσαν να επιβάλουν μεν στα κράτη μέλη να μην ανέχονται πλέον αεροσκάφη που προκαλούν θόρυβο ο οποίος υπερβαίνει ορισμένα ελάχιστα όρια, δεν επιθυμούσαν όμως να περιορίσουν την ήδη υφιστάμενη πριν από την οδηγία ηχορύπανση εντός κάθε κράτους μέλους.

15. Είναι ίδιον, εξάλλου, κάθε κοινοτικής νομοθεσίας που θεσπίζει ελάχιστες προδιαγραφές, να οδηγεί ενδεχομένως σε (πλασματική) δυσμενή μεταχείριση ορισμένων προϊόντων ή στη διατήρηση διαφορετικών όρων ανταγωνισμού. Όπως ήδη έχει κρίνει το Δικαστήριο με την απόφαση Gallaher «οι συνέπειες αυτές απορρέουν από το βαθμό εναρμονίσεως που επιδιώκουν οι εν λόγω διατάξεις, οι οποίες περιέχουν ελάχιστες προδιαγραφές» [7].

16. Ενόψει των ανωτέρω, καθίσταται φανερό ότι, σύμφωνα με το νομικό καθεστώς που εισήγαγαν οι επίμαχες οδηγίες, ένα κράτος μέλος μπορεί να αρνηθεί τη χορήγηση πιστοποιητικού θορύβου και κατ' επέκταση τη νηολόγηση αεροσκάφους παρά το ότι το τελευταίο έχει νηολογηθεί κανονικά σε άλλο κράτος μέλος και, παρά το ότι αεροσκάφη του ίδιου τύπου ήδη νηολογημένα στο πρώτο κράτος μέλος θεωρείται ότι συνεχίζουν να πληρούν τις προϋποθέσεις νηολογήσεως. Κατά συνέπεια, το ισχύον παράγωγο κοινοτικό δίκαιο δεν μπορεί να αποτελέσει νομική βάση για τη στήριξη των αιτημάτων που διατύπωσε η Aher ενώπιον των γερμανικών αρχών.

B — *Ως προς την ερμηνεία του άρθρου 30 της Συνθήκης ΕΚ*

17. Σύμφωνα με την απόφαση Dassonville [8], ως μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος θα

7 — Απόφαση του Δικαστηρίου της 22ας Ιουνίου 1993, C-11/92, Gallaher (Συλλογή 1993, σ. I-3546, σκέψη 22).

8 — Απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Ιουλίου 1974, υπόθεση 8/74, Dassonville (Συλλογή τόμος 1974, σ. 837).

πρέπει να θεωρηθεί κάθε εμπορική ή άλλη νομοθεσία των κρατών μελών η οποία μπορεί να παρεμποδίσει αμέσως ή εμμέσως, πραγματικά ή δυνητικά, το διακρατικό εμπόριο. Αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η Aher, δεν εγείρεται, κατά την άποψή μου, στη συγκεκριμένη περίπτωση ζήτημα παραβάσεως του άρθρου 30 της Συνθήκης ΕΚ. Η Γερμανία κάνει νόμιμη χρήση των δυνατοτήτων που της παρέχει η υφιστάμενη ειδική κοινοτική νομοθεσία, η οποία εξάλλου δεν επιδιώκει την πλήρη εναρμόνιση των εθνικών νομοθεσιών ως προς το ζήτημα της ρυθμίσεως των εκπομπών θορύβου των αεροσκαφών. Στην αντίθετη περίπτωση, αν δηλαδή θεωρηθεί ότι η άρνηση νηολόγησης ενός αεροσκάφους, του οποίου ζητείται για πρώτη φορά η εγγραφή στα γερμανικά νηολόγια, με το αιτιολογικό ότι υπερβαίνει τους υπάρχοντες εθνικούς κανόνες περί ηχορύπανσης, καθόν χρόνο αεροσκάφος του ιδίου τύπου υφίσταται ήδη εγγεγραμμένο στα γερμανικά νηολόγια, έστω και αν δεν πληροί τις εν λόγω εθνικές διατάξεις, εμπίπτει στις απαγορεύσεις του άρθρου 30 της Συνθήκης ΕΚ, τότε θα ήρετο στην πράξη η διακριτική ευχέρεια την οποία θέλησε να παράσχει ο κοινοτικός νομοθέτης στις εθνικές αρχές μέσα από τις διατάξεις των επίμαχων οδηγιών για καθορισμό αυστηρότερων εθνικών προδιαγραφών θορύβου.

18. Εξάλλου, η αρχή της αμοιβαίας αναγνωρίσεως των εθνικών νομοθεσιών, στην οποία στηρίζεται το Δικαστήριο όταν ερμηνεύει το άρθρο 30 της Συνθήκης ΕΚ, προϋποθέτει ότι οι εθνικές αυτές νομοθεσίες πρέπει να έχουν αντίστοιχο περιεχόμενο και ποιότητα. Από τη στιγμή που η ίδια η οδηγία επιτρέπει τη θέσπιση αυστηροτέρων ορίων θορύβου, αναγνωρίζεται σαφώς ότι οι σχετικές εθνικές νομοθεσίες δεν μπορεί να είναι ισοδύναμες οπότε και δεν μπορεί να τεθεί θέμα αμοιβαίας αναγνωρίσεως των νομοθεσιών αυτών.

19. Επίσης, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η Aher, δεν μπορεί να γίνει λόγος για δυσμενή μεταχείριση η οποία στηρίζεται στην «ιθαγένεια» των αεροσκαφών. Η θέσπιση ορίων θορύβου καλύπτει όλα τα αεροσκάφη τα οποία πρόκειται να νηολογηθούν για πρώτη φορά στη Γερμανία. Διάκριση υφίσταται μόνο μεταξύ αεροσκαφών, γερμανικών ή μη, που έχουν ήδη εγγραφεί στα νηολόγια και αεροσκαφών του ιδίου τύπου, ανεξαρτήτως εθνικότητας, τα οποία καλούνται οι αρμόδιες γερμανικές αρχές να εγγράψουν για πρώτη φορά.

20. Σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να τονισθεί ότι από τα στοιχεία της υπό κρίση διαφοράς δεν μπορεί να συναχθεί πως η θέσπιση ορίων θορύβου όπως εκείνα της επίμαχης γερμανικής νομοθεσίας συνιστά μέτρο δυσανάλογο προς τον επιδιωκόμενο στόχο ο οποίος είναι ο περιορισμός της ηχητικής ρύπανσης. Επικουρικώς αναφέρω πως το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει ότι η προστασία του περιβάλλοντος συνιστά πρωταρχική κρατική επιδίωξη η οποία μπορεί να περιο-

ρίσει και την εφαρμογή των απαγορεύσεων του άρθρου 30 της Συνθήκης ΕΚ [9].

21. Δεν θεωρώ, περαιτέρω, αναγκαίο να εξετασθεί εκτενέστερα το επιχείρημα που προβάλλει η Γερμανία, σύμφωνα με το οποίο, ακόμη και εάν ήθελε γίνει δεκτό ότι η επίμαχη γερμανική νομοθεσία εμπίπτει στο πεδίο των απαγορεύσεων του άρθρου 30 της Συνθήκης ΕΚ, ωστόσο οι εθνικές αυτές ρυθμίσεις δικαιολογούνται από την ανάγκη προστασίας της υγείας των προσώπων, την οποία κατοχυρώνει το άρθρο 36 της Συνθήκης ΕΚ.

VI — Πρόταση

22. Ενόψει των ανωτέρω, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει ως εξής στο τεθέν προδικαστικό ερώτημα:

«Η οδηγία 80/51/ΕΟΚ, όπως έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 83/206/ΕΟΚ τάσσει ελάχιστες προδιαγραφές εκπομπής θορύβου των κινητήρων αεροπλάνων ως προϋπόθεση για την πρώτη νηολόγησή τους στα κράτη μέλη, παρέχει δε στα τελευταία τη δυνατότητα να θεσπίζουν αυστηρότερες προδιαγραφές. Η εισαγωγή με εθνικό μέτρο χαμηλότερων ορίων στις εκπομπές θορύβων από αεροπλάνα για τα οποία ζητείται για πρώτη φορά η νηολόγηση, κατ' εφαρμογή της κατά τα ανωτέρω ειδικής κοινοτικής νομοθεσίας, συνάδει προς τις αρχές της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων όπως κατοχυρώνεται με το άρθρο 30 της Συνθήκης ΕΚ, έστω και αν έχει ως συνέπεια την παρεμπόδιση της νηολογήσεως στη Γερμανία αεροπλάνου ήδη νηολογημένου σε άλλο κράτος μέλος, τη στιγμή που αεροπλάνα του ιδίου τύπου τα οποία είχαν εγγραφεί στα γερμανικά νηολόγια πριν την έκδοση της ως άνω οδηγίας, παραμένουν εγγεγραμμένα στα νηολόγια αυτά.»

9 — «Το Δικαστήριο έχει ήδη θεωρήσει, με την απόφαση της 7ης Φεβρουαρίου 1985, υπόθεση 240/83, Association de défence des brûleurs d'huiles usagées, (Συλλογή 1985, σ. 531), την προστασία του περιβάλλοντος ως "έναν από τους ουσιώδεις στόχους της Κοινότητας", δυνάμενο γι' αυτό να δικαιολογήσει ορισμένους περιορισμούς της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων. Την εκτίμηση αυτή επιβεβαιώνει άλλωστε η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη. Ενόψει των προεκτεθέντων, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η προστασία του περιβάλλοντος συνιστά επιτακτική απαίτηση δυνάμενη να περιορίσει την εφαρμογή του άρθρου 30 της Συνθήκης». Απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 1988, υπόθεση 302/86, Επιτροπή κατά Δανίας (Συλλογή 1988, σ. 4627, σκέψεις 8 και 9).