ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)

της 8ης Σεπτεμβρίου 2011 *

Στην υπόθεση C-120/10,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Conseil d'État (Βέλγιο) με απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 2010, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 5 Μαρτίου 2010, στο πλαίσιο της δίκης

European Air Transport SA

κατά

Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Région de Bruxelles-Capitale,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Tizzano, πρόεδρο τμήματος, J.-J. Kasel, E. Levits, M. Safjan και M. Berger (εισηγήτρια), δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

γενικός εισαγγελέας: P. Cruz Villalón
γραμματέας: R. Şereş, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 30ής Νοεμβρίου 2010,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η European Air Transport SA, εκπροσωπούμενη από τους P. Malherbe και T. Leidgens, avocats,

— το Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale και η Région de Bruxelles-Capitale, εκπροσωπούμενα από τους F. Tulkens και N. Bonbled, avocats,

— η Δανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον C. Vang,

— η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους G. de Bergues και M. Perrot,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την C. Vrignon και τον K. Simonsson,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 17ης Φεβρουαρίου 2011,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 2, στοιχείο ε΄, 4, παράγραφος 4, και 6, παράγραφος 2, της οδηγίας 2002/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 2002, περί της καθιέρωσης των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 85, σ. 40).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της European Air Transport SA (στο εξής: EAT), εταιρίας αεροπορικών μεταφορών, αφενός, και του Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale (Επιτροπή Περιβάλλοντος της Περιφέρειας Βρυξελλών-Πρωτευούσης) και της Région de Bruxelles-Capitale (Περιφέρεια Βρυξελλών-Πρωτευούσης), αφετέρου, με αντικείμενο πρόστιμο ύψους 56 113 ευρώ το οποίο επιβλήθηκε στην EAT από το Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (στο εξής: IBGE) λόγω παραβάσεως της εθνικής νομοθεσίας σχετικά με τον θόρυβο σε αστικές περιοχές.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Η έβδομη και η δέκατη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2002/30 ορίζουν:

«(7) Στο πλαίσιο μίας εξισορροπημένης προσέγγισης για τη διαχείριση των θορύβων, ένα κοινό πλαίσιο των κανόνων και διαδικασιών θέσπισης των λειτουργικών περιορισμών στους κοινοτικούς αερολιμένες θα βοηθήσει να διασφαλισθούν οι απαιτούμενοι όροι λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς διότι θα εφαρμόζονται

οι ίδιοι λειτουργικοί περιορισμοί σε αερολιμένες που αντιμετωπίζουν συγκρίσιμα προβλήματα θορύβου. Αυτό το πλαίσιο κανόνων περιλαμβάνει αξιολόγηση των επιπτώσεων που έχουν οι θόρυβοι σε κάποιον αερολιμένα και εξέταση των μέτρων που είναι διαθέσιμα για τον μετριασμό των εν λόγω επιπτώσεων καθώς και επιλογή των κατάλληλων μέτρων μείωσης του θορύβου για να επιτευχθεί το μέγιστο όφελος για το περιβάλλον με το μικρότερο κόστος.

[…]

(10) Η 33η συνέλευση της ΔΟΠΑ ενέκρινε το ψήφισμα A33/7 με το οποίο καθιερώνεται η έννοια της "εξισορροπημένης προσέγγισης" κατά τη διαχείριση των θορύβων. Αυτή η προσέγγιση αποτελεί μέθοδο δράσης για την αντιμετώπιση του θορύβου των αεροπλάνων, η οποία περιλαμβάνει, ιδίως, διεθνείς κατευθυντήριες γραμμές για τη θέσπιση των ειδικών λειτουργικών περιορισμών για κάθε αερολιμένα. Η έννοια της "εξισορροπημένης προσέγγισης" κατά τη διαχείριση του θορύβου των αεροπλάνων εμπεριέχει τέσσερις βασικές συνιστώσες και απαιτεί την προσεκτική αξιολόγηση των ποικιλόμορφων εναλλακτικών λύσεων για τη μείωση του θορύβου, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης του θορύβου που προκαλούν τα αεροπλάνα στην πηγή, της εφαρμογής μέτρων προγραμματισμού και διαχείρισης των χρήσεων της γης, της προσφυγής σε λειτουργικές διαδικασίες και λειτουργικούς περιορισμούς εξάλειψης των θορύβων, με την επιφύλαξη των εφαρμοζόμενων νομίμων υποχρεώσεων και των ισχυουσών συμφωνιών, νομοθεσιών και πολιτικών.»

4 Το άρθρο 1 της οδηγίας 2002/30, με τίτλο «Στόχοι», προβλέπει:

«Οι στόχοι της παρούσας οδηγίας είναι:

α) ο καθορισμός κανόνων εφαρμοζομένων στην Κοινότητα που θα διευκολύνουν την καθιέρωση ομοιογενών λειτουργικών περιορισμών στο επίπεδο των αερολιμένων, ούτως ώστε να περιοριστεί, ή να μειωθεί, ο αριθμός των ατόμων που υποφέρουν από τις βλαβερές συνέπειες του θορύβου·

[…]»

5 Το άρθρο 2, στοιχείο ε΄, της οδηγίας 2002/30 ορίζει:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

[...]

ε) "Λειτουργικοί περιορισμοί": τα συναφή με το θόρυβο μέτρα με τα οποία περιορίζεται ή μειώνεται η πρόσβαση των αεριωθουμένων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων σε κάποιον αερολιμένα· στα μέτρα αυτά συμπεριλαμβάνονται λειτουργικοί περιορισμοί που αποσκοπούν στην απόσυρση από τις δραστηριότητες λειτουργικής εκμετάλλευσης των οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων σε συγκεκριμένους αερολιμένες, ή επιμέρους λειτουργικοί περιορισμοί, οι οποίοι αφορούν τη λειτουργική εκμετάλλευση των αεριωθούμενων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων, ανάλογα με την εκάστοτε χρονική περίοδο.»

6 Κατά το άρθρο 4, παράγραφος 4, της οδηγίας, που τιτλοφορείται «Γενικοί κανόνες για τη διαχείριση του θορύβου των αεροπλάνων»:

«Οι λειτουργικοί περιορισμοί με κριτήριο τις επιδόσεις βασίζονται στις επιδόσεις εκπομπής θορύβων του αεροπλάνου όπως καθορίζονται στο πλαίσιο της διαδικασίας πιστοποίησης που διενεργείται σύμφωνα με τη σύμβαση του ΔΟΠΑ, παράρτημα 16, τόμος 1, της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993) [συναφθείσα στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 (στο εξής: σύμβαση ΔΟΠΑ)].»

7 Το άρθρο 5 της οδηγίας 2002/30, με τίτλο «Κανόνες αξιολόγησης», ορίζει:

«1. Όταν εξετάζεται η λήψη απόφασης περί λειτουργικών περιορισμών, λαμβάνονται υπόψη, στο μέτρο που αυτό είναι κατάλληλο και δυνατό, για τους σχετικούς λειτουργικούς περιορισμούς και για τα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου, οι πληροφορίες που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙ.

2. Στις περιπτώσεις που τα αερολιμενικά σχέδια υπόκεινται στην αξιολόγηση του περιβαλλοντικού αντίκτυπου, κατ' εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ [του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (ΕΕ L 175, σ. 40)], η αξιολόγηση η οποία διενεργείται βάσει των διατάξεων της ανωτέρω οδηγίας θεωρείται ότι πληροί τα απαιτούμενα κριτήρια των διατάξεων της παραγράφου 1, υπό τον όρο ότι στην αξιολόγηση έχουν ληφθεί υπόψη, στο μέτρο του δυνατού, οι πληροφορίες του παραρτήματος ΙΙ της παρούσας οδηγίας.»

8 Το άρθρο 6 της οδηγίας 2002/30, που τιτλοφορείται «Κανόνες για την επιβολή των λειτουργικών περιορισμών, με στόχο την απόσυρση των οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων», ορίζει:

«1. Εάν από την αξιολόγηση όλων των διαθέσιμων μέτρων, συμπεριλαμβανομένων των επιμέρους λειτουργικών περιορισμών, η οποία διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5, προκύπτει ότι για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας απαιτείται η θέσπιση λειτουργικών περιορισμών για την απόσυρση των οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες [...]

2. Σύμφωνα με τους κανόνες αξιολόγησης του άρθρου 5, οι αρχές διαχείρισης των αστικών αερολιμένων οι οποίοι απαριθμούνται στο παράρτημα Ι μπορούν να θεσπίζουν μέτρα τα οποία είναι αυστηρότερα, στο θέμα του ορισμού των οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων, υπό τον όρο ότι τα εν λόγω μέτρα δεν αφορούν τα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα, τα οποία πληρούν, με βάση το αρχικό τους πιστοποιητικό ή το ανανεωμένο τους πιστοποιητικό, τα πρότυπα θορύβου που καθορίζονται στον τόμο Ι μέρος ΙΙ κεφάλαιο 4 του παραρτήματος 16 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία.»

Το εθνικό δίκαιο

9 Σε ομοσπονδιακό επίπεδο, η οδηγία 2002/30 μεταφέρθηκε στο εθνικό δίκαιο με το βασιλικό διάταγμα της 25ης Σεπτεμβρίου 2003, περί θεσπίσεως κανόνων και διαδικασιών σχετικά με την επιβολή περιορισμών λειτουργίας στο εθνικό αεροδρόμιο των Βρυξελλών, (*Moniteur belge* της 26ης Σεπτεμβρίου 2003, σ. 47538).

10 Κατά το άρθρο 9 της πράξεως νομοθετικού περιεχομένου της Περιφέρειας Βρυξελλών-Πρωτευούσης, της 17ης Ιουλίου 1997, περί καταπολεμήσεως του θορύβου σε αστικές περιοχές (*Moniteur belge* της 23ης Οκτωβρίου 1997, σ. 28215, στο εξής: πράξη νομοθετικού περιεχομένου της 17ης Ιουλίου 1997):

«Η Κυβέρνηση λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα με σκοπό:

1° τον περιορισμό των ενοχλήσεων που προέρχονται από ορισμένες πηγές, διά της θεσπίσεως ανωτάτων ορίων εκπομπών·

2° τη θέσπιση, όσον αφορά τις πηγές θορύβου, αποδεκτών ορίων, ανάλογα με την προέλευση των θορύβων, την αστική περιοχή στην οποία εκδηλώνονται, τα ηχητικά χαρακτηριστικά τους και την ανάγκη ιδιαίτερης προστασίας των ενοίκων κτιρίων ευρισκομένων σε συγκεκριμένες περιοχές·

3° τη ρύθμιση της χρήσεως συσκευών, μηχανισμών ή αντικειμένων, ανάλογα με τις περιστάσεις στις οποίες οι παραγόμενοι ή οι δυνάμενοι να παραχθούν θόρυβοι ή οι δονήσεις θα ήταν ιδιαιτέρως ενοχλητικοί·

[...]».

11 Το άρθρο 32 της πράξεως νομοθετικού περιεχομένου της Περιφέρειας Βρυξελλών-Πρωτευούσης της 25ης Μαρτίου 1999 σχετικά με τη διερεύνηση, διαπίστωση, δίωξη και καταστολή των παραβάσεων στον τομέα του περιβάλλοντος (*Moniteur belge* της 24ης Ιουνίου 1999, σ. 23850, στο εξής: πράξη νομοθετικού περιεχομένου της 25ης Μαρτίου 1999), ορίζει:

«Όποιος διαπράττει κάποια από τις ακόλουθες παραβάσεις τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο το οποίο κυμαίνεται μεταξύ 62,50 και 625 ευρώ:

[…]

8° κατά την έννοια της πράξεως νομοθετικού περιεχομένου της 17ης Ιουλίου 1997 περί καταπολεμήσεως του θορύβου σε αστικές περιοχές:

a) προκαλεί θορύβους ή φασαρία σε δημόσια οδό ικανούς να διαταράξουν την ησυχία ή την υγεία των κατοίκων της περιοχής, χωρίς να συντρέχει ανάγκη ή χωρίς να επιδεικνύει επιμέλεια·

b) προκαλεί θορύβους ή φασαρία ικανούς να διαταράξουν την ησυχία ή την υγεία των κατοίκων της περιοχής μεταξύ 22ας νυκτερινής και 7ης πρωινής ώρας·

c) επιδίδεται σε υπέρμετρα θορυβώδεις εκδηλώσεις συμπεριφοράς ή δεν παρεμποδίζει τέτοιες εκδηλώσεις προσώπων ή ζώων για τα οποία είναι υπεύθυνος.»

12 Κατά το άρθρο 33 της οικείας πράξεως νομοθετικού περιεχομένου:

«Όποιος διαπράττει κάποια από τις ακόλουθες παραβάσεις τιμωρείται μα διοικητικό πρόστιμο το οποίο κυμαίνεται μεταξύ 625 ευρώ και 62 500 ευρώ:

[...]

7° κατά την έννοια της πράξεως νομοθετικού περιεχομένου της 17ης Ιουλίου περί καταπολεμήσεως του θορύβου σε αστικές περιοχές:

a) προκαλεί, σε δημόσια οδό ή χώρο, θόρυβο για τον οποίο απαιτείται προηγούμενη άδεια, χωρίς να διαθέτει την άδεια αυτή ή χωρίς να τηρεί τους όρους που αυτή θέτει·

b) ως ιδιοκτήτης, κάτοχος ή χρήστης κάποιας πηγής θορύβου, προκαλεί, άμεσα ή έμμεσα, ή διατηρεί ηχητική ενόχληση η οποία υπερβαίνει τα όρια που έχει καθορίσει η Κυβέρνηση·

[...]».

13 Το άρθρο 35 της ως άνω πράξεως νομοθετικού περιεχομένου προβλέπει:

«Για τις παραβάσεις που απαριθμούνται στα άρθρα 32 και 33 ασκείται ποινική δίωξη ή επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο.

[...]»

14 Το άρθρο 2 της κανονιστικής αποφάσεως της Περιφέρειας Βρυξελλών- Πρωτευούσης της 27ης Μαΐου 1999 σχετικά με την καταπολέμηση του θορύβου που προκαλεί η εναέρια κυκλοφορία (*Moniteur belge* της 11ης Αυγούστου 1999, σ. 30002, στο εξής: κανονιστική απόφαση της 27ης Μαΐου 1999), προβλέπει τις οριακές τιμές τις οποίες τα επίπεδα θορύβου δεν πρέπει να υπερβαίνουν.

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

15 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι το IBGE διαπίστωσε ότι, στη διάρκεια του Οκτωβρίου του 2006, η EAT υπέπεσε σε 62 παραβάσεις της πράξεως νομοθετικού περιεχομένου της 17ης Ιουλίου 1997, της πράξεως νομοθετικού περιεχομένου της 25ης Μαρτίου 1999, καθώς και της κανονιστικής αποφάσεως της 27ης Μαΐου 1999. Η EAT κατηγορείται ότι ο θόρυβος που προκαλούν τα αεροπλάνα της κατά τις νυκτερινές ώρες υπερβαίνει τις ανώτατες τιμές που προβλέπει η ως άνω νομοθεσία.

16 Στις 24 Νοεμβρίου 2006, το IBGE συνέταξε έκθεση βεβαιώσεως της παραβάσεως την οποία διαβίβασε στην EAT στις 4 Δεκεμβρίου 2006.

17 Στις 24 Αυγούστου 2007, το IBGE κίνησε διαδικασία για την επιβολή διοικητικής κυρώσεως στην EAT, η οποία κατέληξε στην επιβολή προστίμου σε βάρος της οικείας εταιρίας, ύψους 56 113 ευρώ, για 48 από τις 62 παραβάσεις που διαπράχθηκαν στη διάρκεια του Οκτωβρίου του 2006, μεταξύ 2ας και 5ης πρωινής ώρας.

18 Η EAT προσέβαλε την ως άνω απόφαση ενώπιον της Επιτροπής Περιβάλλοντος της Περιφέρειας Βρυξελλών-Πρωτευούσης η οποία, με απόφαση της 24ης Ιανουαρίου 2008, επικύρωσε την επιβληθείσα από το IBGE κύρωση.

19 Στο πλαίσιο αυτό, στις 20 Μαρτίου 2008, η EAT προσέβαλε την απόφαση της Επιτροπής Περιβάλλοντος της Περιφέρειας Βρυξελλών-Πρωτευούσης και της Περιφέρειας Βρυξελλών-Πρωτευούσης ενώπιον του Conseil d'État, ζητώντας την ακύρωση της αποφάσεως της 24ης Ιανουαρίου 2008. Συναφώς, η EAT υποστήριξε ότι η κανονιστική απόφαση της 27ης Μαΐου 1999 είναι αντίθετη προς τα άρθρα 4 και 6 της

οδηγίας 2002/30, βάσει των οποίων, αφενός, όλοι οι θεσπιζόμενοι από τις αρμόδιες αρχές, ήτοι, στην υπόθεση της κύριας δίκης, από το IBGE, λειτουργικοί περιορισμοί πρέπει να βασίζονται στις επιδόσεις εκπομπής θορύβων του αεροπλάνου, όπως καθορίζονται στο πλαίσιο της διαδικασίας πιστοποίησης που διενεργείται σύμφωνα με τη σύμβαση του ΔΟΠΑ, παράρτημα 16, τόμος 1, και βάσει των οποίων, αφετέρου, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών δεν μπορούν να απαγορεύουν ή να περιορίζουν τη λειτουργική εκμετάλλευση των αεροπλάνων που πληρούν τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3 του εν λόγω τόμου, παρά μόνον εάν πρόκειται για οριακά συμμορφούμενα προς το κεφάλαιο 3 αεροπλάνα.

20 Επιπλέον, στο πλαίσιο της κύριας δίκης, η ΕΑΤ υποστήριξε ότι η κανονιστική αυτή απόφαση είναι αντίθετη προς το άρθρο 6 της οδηγίας 2002/30, κατά το οποίο οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών δεν μπορούν, σε καμία περίπτωση, να λαμβάνουν μέτρα περιορισμού της λειτουργικής εκμεταλλεύσεως των αεροπλάνων τα οποία πληρούν τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 4 του παραρτήματος 16, δεύτερο μέρος, τόμος 1, της συμβάσεως του ΔΟΠΑ.

21 Υπό τις περιστάσεις αυτές, το Conseil d'État αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Περιλαμβάνει η κατά το άρθρο 2, στοιχείο ε΄, της [οδηγίας 2002/30] έννοια "λειτουργικός περιορισμός" τους κανόνες που καθορίζουν ανώτατα όρια στάθμης θορύβου μετρουμένης στο έδαφος, τα οποία πρέπει να τηρούνται κατά τις υπερπτήσεις σε γειτνιάζουσες με τον αερολιμένα περιοχές και των οποίων η υπέρβαση συνεπάγεται την επιβολή κυρώσεων σε βάρος του υπαιτίου, εξυπακουομένου ότι τα αεροπλάνα υποχρεούνται να ακολουθούν συγκεκριμένες διαδρομές και να συμμορφώνονται προς τις διαδικασίες προσγειώσεως και απογειώσεως τις οποίες καθορίζουν άλλες διοικητικές αρχές, χωρίς να λαμβάνουν υπόψη την υποχρέωση τηρήσεως των εν λόγω ανωτάτων ορίων θορύβου;

2) Έχουν τα άρθρα 2, στοιχείο ε΄, και 4, παράγραφος 4, της εν λόγω οδηγίας την έννοια ότι κάθε "λειτουργικός περιορισμός" πρέπει να θεσπίζεται "[με κριτήριο] τις επιδόσεις" ή οι διατάξεις αυτές επιτρέπουν να τίθενται με άλλες διατάξεις, σχετικές με την προστασία του περιβάλλοντος, περιορισμοί στην πρόσβαση στον αερολιμένα σε συνάρτηση με τη μετρουμένη στο έδαφος στάθμη θορύβου, η οποία πρέπει να τηρείται κατά τις υπερπτήσεις σε γειτνιάζουσες με τον αερολιμένα

περιοχές και της οποίας η υπέρβαση συνεπάγεται την επιβολή κυρώσεων σε βάρος του υπαιτίου;

3) Έχει το άρθρο 4, παράγραφος 4, της εν λόγω οδηγίας την έννοια ότι απαγορεύει να θεσπίζονται, πλην των λειτουργικών περιορισμών με κριτήριο τις επιδόσεις οι οποίοι βασίζονται στις επιδόσεις εκπομπής θορύβων του αεροπλάνου, και ανώτατα όρια στάθμης θορύβου μετρουμένης στο έδαφος, τα οποία πρέπει να τηρούνται κατά τις υπερπτήσεις σε γειτνιάζουσες με τον αερολιμένα περιοχές, δυνάμει κανόνων σχετικών με την προστασία του περιβάλλοντος;

4) Έχει το άρθρο 6, παράγραφος 2, της εν λόγω οδηγίας την έννοια ότι απαγορεύει να καθορίζονται ανώτατα όρια στάθμης θορύβου μετρουμένης στο έδαφος, τα οποία πρέπει να τηρούνται κατά τις υπερπτήσεις σε γειτνιάζουσες με τον αερολιμένα περιοχές και των οποίων η υπέρβαση συνεπάγεται την επιβολή κυρώσεων σε βάρος του υπαιτίου, δυνάμει κανόνων τους οποίους είναι πιθανόν να παραβαίνουν αεροπλάνα τα οποία πληρούν τις προδιαγραφές του τόμου Ι, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 4 του παραρτήματος 16 της Συμβάσεως για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

22 Με το πρώτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν η κατά το άρθρο 2, στοιχείο ε΄, της οδηγίας 2002/30 έννοια «λειτουργικός περιορισμός» περιλαμβάνει κανόνες που καθορίζουν ανώτατα όρια στάθμης θορύβου μετρουμένης στο έδαφος, τα οποία πρέπει να τηρούνται κατά τις υπερπτήσεις σε γειτνιάζουσες με τον αερολιμένα περιοχές και των οποίων η υπέρβαση συνεπάγεται την επιβολή κυρώσεων σε βάρος του υπαιτίου.

23 Προκειμένου να δοθεί απάντηση στο ερώτημα αυτό, πρέπει να υπομνησθεί ότι, όπως προκύπτει από την έβδομη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2002/30, αυτή αφορά, «στο πλαίσιο μίας εξισορροπημένης προσέγγισης για την διαχείριση των θορύβων, ένα κοινό πλαίσιο των κανόνων και διαδικασιών θέσπισης των λειτουργικών περιορισμών στους κοινοτικούς αερολιμένες [το οποίο] θα βοηθήσει να διασφαλισθούν οι απαιτούμενοι όροι λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς».

24 Συναφώς, η δέκατη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας διευκρινίζει ότι η ισορροπημένη προσέγγιση συνιστά μέθοδο δράσεως για την αντιμετώπιση του θορύβου που προκαλείται από τα αεροσκάφη, η οποία περιλαμβάνει, ιδίως, διεθνείς κατευθυντήριες γραμμές για τη θέσπιση των ειδικών περιορισμών λειτουργίας για κάθε αερολιμένα. Η έννοια της «ισορροπημένης προσεγγίσεως», η οποία καθορίσθηκε με το ψήφισμα Α33/7 που ενέκρινε η 33η συνέλευση της ΔΟΠΑ, εμπεριέχει τέσσερις βασικές συνιστώσες και απαιτεί την προσεκτική αξιολόγηση των ποικιλόμορφων εναλλακτικών λύσεων για τη μείωση του θορύβου, μεταξύ των οποίων καταλέγονται η μείωση στην πηγή του θορύβου που προκαλούν τα αεροπλάνα, τα μέτρα προγραμματισμού και διαχειρίσεως των χρήσεων της γης, η εφαρμογή λειτουργικών διαδικασιών και η θέσπιση λειτουργικών περιορισμών για τη μείωση του θορύβου, με την επιφύλαξη των ισχυουσών νομίμων υποχρεώσεων και των ισχυουσών συμφωνιών, νομοθεσιών και πολιτικών (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 14ης Ιουνίου 2007, C-422/05, Επιτροπή κατά Βελγίου, Συλλογή 2007, σ. I-4749, σκέψη 38).

25 Επομένως, οι λειτουργικοί περιορισμοί επιτρέπονται μόνο σε περίπτωση που οποιοδήποτε άλλο μέτρο διαχειρίσεως του θορύβου δεν κατέστησε δυνατή την επίτευξη των επιδιωκόμενων από την οδηγία 2002/30 σκοπών, όπως αυτοί ορίζονται στο άρθρο της 1.

26 Στο πλαίσιο αυτό, το άρθρο 2, στοιχείο ε΄, της οδηγίας 2002/30, ορίζοντας τους «λειτουργικούς περιορισμούς» ως τα συναφή με τον θόρυβο μέτρα με τα οποία περιορίζεται ή μειώνεται η πρόσβαση των αεριωθουμένων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων σε κάποιον αερολιμένα, διευκρινίζει ότι στα μέτρα αυτά καταλέγονται είτε επιμέρους λειτουργικοί περιορισμοί, οι οποίοι αφορούν τη λειτουργική εκμετάλλευση των αεριωθούμενων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων ανάλογα με την εκάστοτε χρονική περίοδο, είτε λειτουργικοί περιορισμοί που αποσκοπούν στην απόσυρση

από τις δραστηριότητες λειτουργικής εκμετάλλευσης των οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων σε συγκεκριμένους αερολιμένες.

27 Η διαβάθμιση αυτή επιβεβαιώνεται, εξάλλου, από το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής το οποίο επιτρέπει τη θέσπιση λειτουργικών περιορισμών για την απόσυρση των αεροπλάνων μόνο σε περίπτωση που τα διαθέσιμα μέτρα, συμπεριλαμβανομένων των επιμέρους λειτουργικών περιορισμών, δεν κατέστησαν δυνατή την επίτευξη των σκοπών της οδηγίας 2002/30.

28 Κατά συνέπεια, όπως επισημαίνει ο γενικός εισαγγελέας με το σημείο 48 των προτάσεών του, οι λειτουργικοί περιορισμοί κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ε΄, της οδηγίας αυτής συνεπάγονται απαγόρευση της προσβάσεως σε έναν αερολιμένα, η οποία μπορεί να είναι πλήρης ή προσωρινή.

29 Πάντως, νομοθεσία σχετική με την προστασία του περιβάλλοντος, όπως αυτή περί της οποίας πρόκειται στην υπόθεση της κύριας δίκης, θεσπίζουσα ανώτατα όρια στάθμης θορύβου μετρουμένης στο έδαφος, τα οποία πρέπει να τηρούνται κατά τις υπερπτήσεις σε γειτνιάζουσες με τον αερολιμένα περιοχές, δεν συνιστά αυτή καθεαυτή απαγόρευση προσβάσεως στον οικείο αερολιμένα.

30 Σε τελική ανάλυση, η εφαρμογή μιας μεθόδου η οποία συνίσταται στη μέτρηση στο έδαφος του θορύβου που προκαλούν τα αεροσκάφη κατά την πτήση συνιστά στοιχείο μιας ισορροπημένης προσέγγισης, όπως αυτή περιγράφεται στις σκέψεις 23 και 24 της παρούσας αποφάσεως, καθόσον καθιστά δυνατή τη συγκέντρωση περισσοτέρων στοιχείων ικανών να συμβιβάσουν τα ανταγωνιστικά συμφέροντα των προσώπων που υφίστανται τις ενοχλήσεις από τον θόρυβο, των οικονομικών φορέων που εκμεταλλεύονται τα αεροσκάφη και της κοινωνίας στο σύνολό της.

31 Εντούτοις, δεν αποκλείεται τέτοιες νομοθετικές ρυθμίσεις, λόγω του οικονομικού, τεχνικού και νομικού πλαισίου στο οποίο εντάσσονται, να έχουν το ίδιο αποτέλεσμα όπως και η απαγόρευση προσβάσεως.

32 Πράγματι, αν τα όρια που καθορίζουν οι εν λόγω νομοθετικές ρυθμίσεις είναι τόσο περιοριστικά ώστε να αναγκάζουν τους φορείς εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών να παραιτούνται από την άσκηση της οικονομικής τους δραστηριότητας, οι ρυθμίσεις αυτές θα θεωρούνταν απαγορεύσεις προσβάσεως και θα συνιστούν, επομένως, «λειτουργικούς περιορισμούς» κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ε΄, της οδηγίας.

33 Στην υπόθεση της κύριας δίκης, εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει αν τα μέτρα που θέσπισε η Περιφέρεια Βρυξελλών-Πρωτευούσης έχουν τέτοιο αποτέλεσμα.

34 Υπό τις συνθήκες αυτές, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 2, στοιχείο ε΄, της οδηγίας 2002/30 έχει την έννοια ότι ο «λειτουργικός περιορισμός» συνιστά μέτρο προσωρινής ή πλήρους απαγορεύσεως της προσβάσεως ενός πολιτικού υποηχητικού αεροπλάνου σε αερολιμένα κράτους μέλους της Ένωσης. Κατά συνέπεια, εθνική νομοθεσία για την προστασία του περιβάλλοντος επιβάλλουσα ανώτατα όρια στάθμης θορύβου μετρουμένης στο έδαφος, τα οποία πρέπει να τηρούνται κατά τις υπερπτήσεις σε γειτνιάζουσες με τον αερολιμένα περιοχές, δεν συνιστά, αυτή καθεαυτή, «λειτουργικό περιορισμό» κατά την έννοια της ως άνω διατάξεως εκτός αν, λόγω του οικείου οικονομικού, τεχνικού και νομικού πλαισίου, μπορεί να έχει το ίδιο αποτέλεσμα όπως και η απαγόρευση προσβάσεως στον εν λόγω αερολιμένα.

Επί του δεύτερου, του τρίτου και του τέταρτου προδικαστικού ερωτήματος

35 Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στα λοιπά ερωτήματα του αιτούντος δικαστηρίου.

Επί των δικαστικών εξόδων

36 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 2, στοιχείο ε΄, της οδηγίας 2002/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 2002, περί της καθιέρωσης των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες, έχει την έννοια ότι ο «λειτουργικός περιορισμός» συνιστά μέτρο προσωρινής ή πλήρους απαγορεύσεως της προσβάσεως ενός πολιτικού υποηχητικού αεροπλάνου σε αερολιμένα κράτους μέλους της Ένωσης. Κατά συνέπεια, εθνική νομοθεσία για την προστασία του περιβάλλοντος επιβάλλουσα ανώτατα όρια στάθμης θορύβου μετρουμένης στο έδαφος, τα οποία πρέπει να τηρούνται κατά τις υπερπτήσεις σε γειτνιάζουσες με τον αερολιμένα περιοχές, δεν συνιστά, αυτή καθεαυτή, «λειτουργικό περιορισμό» κατά την έννοια της ως άνω διατάξεως εκτός αν, λόγω του οικείου οικονομικού, τεχνικού και νομικού πλαισίου, μπορεί να έχει το ίδιο αποτέλεσμα όπως και η απαγόρευση προσβάσεως στον εν λόγω αερολιμένα.

(υπογραφές)