UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)

8 päivänä syyskuuta 2011 *

Asiassa C-120/10,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Conseil d'État (Belgia) on esittänyt 26.2.2010 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 5.3.2010, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

European Air Transport SA

vastaan

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

Région de Bruxelles-Capitale,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Tizzano sekä tuomarit J.-J. Kasel, E. Levits, M. Safjan ja M. Berger (esittelevä tuomari),

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

julkisasiamies: P. Cruz Villalón,
kirjaaja: hallintovirkamies R. Şereş,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 30.11.2010 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– European Air Transport SA, edustajinaan avocat P. Malherbe ja avocat T. Leidgens,

– Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale ja Région de Bruxelles-Capitale, edustajinaan avocat F. Tulkens ja avocat N. Bonbled,

– Tanskan hallitus, asiamiehenään C. Vang,

– Ranskan hallitus, asiamiehinään G. de Bergues ja M. Perrot,

– Euroopan komissio, asiamiehinään C. Vrignon ja K. Simonsson,

kuultuaan julkisasiamiehen 17.2.2011 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta 26.3.2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/30/EY (EYVL L 85, s. 40) 2 artiklan e alakohdan, 4 artiklan 4 kohdan ja 6 artiklan 2 kohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa kantajana on lentoyhtiö European Air Transport SA (jäljempänä EAT) sekä vastaajina ovat Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale ja Région de Bruxelles-Capitale ja joka koskee Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement'n (Brysselin ympäristöhallintovirasto, jäljempänä IBGE) EAT:lle määräämää 56 113 euron suuruista sakkoa kaupunkien melua koskevan kansallisen lainsäädännön rikkomisesta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

3 Direktiivin 2002/30 johdanto-osan seitsemännessä ja kymmenennessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

"(7) Yhteiset säännöt ja menettelyt, joiden mukaisesti yhteisön lentoasemilla asetetaan toimintarajoituksia osana melunhallintaa koskevaa tasapainoista lähestymistapaa, turvaavat osaltaan sisämarkkinoiden asettamien vaatimusten

toteutumisen, koska lentoasemille, joilla on samankaltaisia meluongelmia, asetetaan samankaltaisia toimintarajoituksia. Näihin sääntöihin kuuluvat lentoaseman meluvaikutusten arviointi, näiden vaikutusten lieventämiseen käytettävien vaihtoehtoisten toimenpiteiden arviointi sekä sopivien lieventämiskeinojen valinta, jotta voidaan saavuttaa mahdollisimman suuret ympäristöhyödyt mahdollisimman vähäisin kustannuksin.

– –

(10) ICAO:n 33. yleiskokous hyväksyi päätöslauselman A33/7, jossa määritellään melunhallinnan 'tasapainoisen lähestymistavan' käsite. Tämä lähestymistapa on menetelmä lentomelun käsittelyä varten, johon kuuluvat muun muassa kansainväliset ohjeet lentoasemakohtaisten toimintarajoitusten asettamisesta. 'Tasapainoinen lähestymistapa' lentomelun hallintaan muodostuu neljästä päätekijästä, ja sen mukaan kaikki vaihtoehtoiset meluntorjunnan tavat on arvioitava huolellisesti. Näitä ovat ilma-alusten melun vähentäminen sen lähteellä, maankäytön suunnittelu- ja hallintatoimet, melua vähentävät lentomenetelmät sekä toimintarajoitukset. Nämä eivät kuitenkaan saa rajoittaa asiaa koskevien oikeudellisten velvoitteiden eikä voimassa olevien sopimusten, säädösten ja politiikkojen noudattamista."

4 Direktiivin 2002/30 1 artiklassa, jonka otsikko on "Tavoitteet", säädetään seuraavaa:

"Tämän direktiivin tavoitteet ovat seuraavat:

a) vahvistaa yhteisössä sovellettavat säännöt, joilla helpotetaan yhtäläisten toimintarajoitusten käyttöönottoa lentoasemilla pyrkien rajoittamaan tai jopa vähentämään lentomelun haittavaikutuksille altistuvien henkilöiden määrää;

– –"

5 Direktiivin 2002/30 2 artiklan e alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

– –

e) ’toimintarajoituksella’; meluperusteista toimenpidettä, jolla rajoitetaan tai vähennetään siviili-ilmailukäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden pääsyä lentoasemalle; näihin kuuluvat toimintarajoitukset, joiden tarkoituksena on kieltää vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten käyttö tietyillä lentoasemilla, sekä osittaiset toimintarajoitukset, jotka rajoittavat siviili-ilmailukäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden käyttöä määrättyinä aikoina.”

6 Direktiivin 4 artiklan, jonka otsikko on ”Lentomelun hallintaa koskevat yleiset säännöt”, 4 kohdan sanamuoto on seuraava:

”Suorituskykyyn perustuvien toimintarajoitusten on perustuttava ilma-aluksen melutasoon, sellaisena kuin se on määriteltynä kansainvälisestä siviili-ilmailusta [Chicagossa 7.12.1944] tehdyn yleissopimuksen [(jäljempänä kansainvälisestä siviili-ilmailusta tehty yleissopimus)] (kolmas painos heinäkuu 1993) liitteessä 16 olevan [niteen I] mukaisessa tyyppihyväksyntämenettelyssä.”

7 Direktiivin 2002/30 5 artiklassa, jonka otsikko on ”Arviointia koskevat säännöt”, säädetään seuraavaa:

”1. Toimintarajoituksia koskevaa päätöstä harkittaessa on asianomaisten toimintarajoitusten ja lentoaseman ominaispiirteiden osalta otettava huomioon, siltä osin kuin se on asianmukaista ja mahdollista, liitteessä II luetellut tiedot.

2. Jos lentoasemahankkeesta on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi [tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista 27.6.1985 annetun neuvoston] direktiivin 85/337/ETY [(EYVL L 175, s. 40)] perusteella, mainitun direktiivin mukaisesti tehdyn arvioinnin katsotaan olevan 1 kohdassa säädettyjen vaatimusten mukainen, jos arvioinnissa on mahdollisuuksien mukaan otettu huomioon tämän direktiivin liitteessä II luetellut tiedot."

8 Direktiivin 2002/30 6 artiklassa, jonka otsikko on "Säännöt, jotka koskevat vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten liikenteestä poistamiseksi käyttöön otettavia toimintarajoituksia", säädetään seuraavaa:

"1. Jos 5 artiklan vaatimusten mukaisesti toteutettu kaikkien käytettävissä olevien toimenpiteiden arviointi, osittaiset toimintarajoitukset mukaan lukien, osoittaa, että tämän direktiivin tavoitteiden saavuttaminen edellyttää toimintarajoituksia, joilla pyritään poistamaan liikenteestä vaatimukset niukasti täyttävät ilma-alukset, asianomaisella lentoasemalla on sovellettava – – seuraavia sääntöjä – –

2. Liitteessä I luetelluilla kaupunkilentoasemilla voidaan ottaa 5 artiklan arviointia koskevien sääntöjen mukaisesti käyttöön toimenpiteitä, jotka ovat tiukempia vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten määrittelyn suhteen, sillä edellytyksellä, että nämä toimenpiteet eivät koske siviili-ilmailukäytössä olevia ääntä hitaammin lentäviä suihkukoneita, jotka ovat joko alkuperäisen tyyppihyväksynnän tai uudelleenhyväksynnän nojalla kansainvälisestä siviili-ilmailusta tehdyn sopimuksen liitteessä 16 olevassa niteessä I olevan II osan 4 luvun melustandardien mukaisia."

Kansallinen lainsäädäntö

9 Liittovaltiotasolla direktiivi 2002/30 on pantu täytäntöön Bruxelles-Nationalin lentoaseman toimintarajoitusten asettamisen säännöistä ja menettelyistä 25.9.2003 tehdyllä kuninkaan päätöksellä (arrêté royal établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National; Moniteur belge 26.9.2003, s. 47538).

10 Kaupunkien ympäristömelun torjunnasta 17.7.1997 annetun Brysselin pääkaupunkiseudun hallintoalueen määräyksen (ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain; Moniteur belge 23.10.1997, s. 28215; jäljempänä 17.7.1997 annettu määräys) 9 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Hallitus toteuttaa toimenpiteet, joilla

1) rajoitetaan tiettyjen lähteiden aiheuttamia haittoja määrittelemällä säännöt päästöjen ja immissioiden enimmäismääristä

2) luodaan melulähteille asianmukaiset kynnysarvot, jotka perustuvat niiden alkuperään, sijaintiin kaupunkialueella ja ääniominaisuuksiin sekä tarpeeseen suojella erityisesti tietyillä alueilla sijaitsevien rakennusten asukkaita

3) säännellään koneiden, laitteiden tai esineiden käyttöä olosuhteissa, joissa aiheutunut tai mahdollisesti aiheutuva melu tai tärinä on erityisen häiritsevää

– –”

11 Ympäristölainsäädännön rikkomisen tutkimisesta, toteamisesta, niistä syyttämisestä ja rankaisemisesta 25.3.1999 annetun Brysselin pääkaupunkiseudun hallintoalueen määräyksen (ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale relative à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions en matière d'environnement; Moniteur belge 24.6.1999, s. 23850; jäljempänä 25.3.1999 annettu määräys) 32 §:ssä säädetään seuraavaa:

"Hallintosanktio, jonka suuruus on 62,50–625 euroa, määrätään sille, joka

– –

8) kaupunkien ympäristömelun torjunnasta 17.7.1997 annetun määräyksen vastaisesti

a) aiheuttaa melua yleisellä kulkuväylällä asukkaiden rauhaa tai terveyttä tarpeettomasti häiriten tai toimii näin harkitsemattomasti tai ilman varotoimenpiteitä

b) aiheuttaa melua asukkaiden rauhaa tai terveyttä häiriten kello 22:n ja 7:n välisenä aikana

c) käyttäytyy epätavanomaisen äänekkäästi tai ei ole estänyt hänen vastuullaan olevia henkilöitä tai eläimiä käyttäytymästä tällä tavoin."

12 Määräyksen 33 §:n sanamuoto on seuraava:

" Hallintosanktio, jonka suuruus on 625–62 500 euroa, määrätään sille, joka

– –

7) kaupunkien ympäristömelun torjunnasta 17.7.1997 annetun määräyksen vastaisesti

a) aiheuttaa yleisellä kulkuväylällä tai yleisellä paikalla ennakkolupaa edellyttävää melua ilman tällaista lupaa tai noudattamatta luvan sisältämiä ehtoja

b) on äänilähteen omistaja, haltija tai käyttäjä ja näin aiheuttaa suoraan tai epäsuorasti tai sallii aiheutettavan äänihaitan, joka ylittää hallituksen vahvistamat säännöt

_ _”

13 Määräyksen 35 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Rikkomiset, jotka mainitaan 32 ja 33 §:ssä, johtavat joko rikosoikeudellisiin toimenpiteisiin tai hallintosanktioon.

_ _”

14 Lentoliikenteestä aiheutuvan melun torjunnasta 27.5.1999 tehdyn Brysselin pääkaupunkiseudun hallintoalueen päätöksen (arrêté de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien; Moniteur belge 11.8.1999, s. 30002; jäljempänä 27.5.1999 tehty päätös) 2 artiklassa säädetään raja-arvoista, joita melutaso ei saa ylittää.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

15 Ennakkoratkaisupyyntöpäätöksestä ilmenee, että IBGE on todennut EAT:n syyllistyneen lokakuun 2006 aikana 62:een 17.7.1997 annetun määräyksen, 25.3.1999 annetun määräyksen ja 27.5.1999 tehdyn päätöksen rikkomiseen. IBGE:n mukaan EAT:tä syytetään siitä, että sen lentokoneiden aiheuttama melu on ylittänyt öisin näissä säännöksissä määritellyt raja-arvot.

16 IBGE laati 24.11.2006 pöytäkirjan, jossa nämä rikkomiset todetaan, ja se toimitettiin 4.12.2006 EAT:lle.

17 IBGE aloitti 24.8.2007 menettelyn, jonka tarkoituksena oli hallintosanktion määrääminen EAT:lle ja joka päättyi siihen, että yhtiölle määrättiin 56 113 euron suuruinen sakko, joka koski 48:aa niistä aamukahden ja aamuviiden väliseen aikaan sijoittuvista 62 rikkomisista, joihin oli syyllistytty lokakuussa 2006.

18 EAT valitti tästä päätöksestä Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitaleen, joka vahvisti 24.1.2008 antamallaan päätöksellä IBGE:n määräämän sanktion.

19 Yhtiö nosti 20.3.2008 Conseil d'État'ssa Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitalea ja Région de Bruxelles-Capitalea vastaan kanteen 24.1.2008 tehdyn päätöksen kumoamiseksi. Se katsoi tässä yhteydessä, että 27.5.1999 tehdyllä päätöksellä rikotaan direktiivin 2002/30 4 ja 6 artiklaa, joiden mukaan yhtäältä toimivaltaisten viranomaisten – eli pääasiassa IBGE:n – asettamien toimintarajoitusten

on perustuttava ilma-aluksen melutasoon, sellaisena kuin se on määriteltynä kansainvälisestä siviili-ilmailusta tehdyn yleissopimuksen liitteessä 16 olevan niteen I mukaisessa tyyppihyväksyntämenettelyssä, ja toisaalta jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset eivät voi kieltää tai rajoittaa sellaisten lentokoneiden liikennöintiä, jotka ovat kyseisen niteen 3 luvun standardien mukaisia, paitsi jos kyseessä ovat 3 luvussa määritellyt vaatimukset niukasti täyttävät ilma-alukset.

20 Pääasian kantaja katsoo myös, että päätöksellä rikotaan direktiivin 2002/30 6 artiklaa, jonka mukaan jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset eivät voi missään tapauksessa toteuttaa toimenpiteitä sellaisten lentokoneiden liikennöinnin rajoittamiseksi, jotka ovat kansainvälisestä siviili-ilmailusta tehdyn yleissopimuksen liitteessä 16 olevassa niteessä I olevan II osan 4 luvun standardien mukaiset.

21 Conseil d'État on tässä tilanteessa päättänyt lykätä asian ratkaisua ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko [direktiivin 2002/30] 2 artiklan e alakohdassa tarkoitettua 'toimintarajoituksen' käsitettä tulkittava siten, että se kattaa säännöt, joilla vahvistetaan maan pinnalta mitattavan melun rajoja, joita on noudatettava lentoaseman läheisyydessä sijaitsevien alueiden yläpuolella lennettäessä ja joiden ylittyessä siitä vastuussa olevalle voidaan asettaa seuraamus, kun ilma-alusten on noudatettava lentoreittejä sekä lentoonlähtö- ja laskeutumismenettelyitä, jotka muut hallinnolliset viranomaiset ovat vahvistaneet ottamatta huomioon näiden melurajojen noudattamista?

2) Onko direktiivin 2 artiklan e alakohtaa ja 4 artiklan 4 kohtaa tulkittava siten, että kaikkien 'toimintarajoitusten' on 'perustuttava suorituskykyyn', vai sallitaanko näissä säännöksissä, että muilla, ympäristönsuojelua koskevilla säännöksillä rajoitetaan lentoasemalle pääsyä maan pinnalta mitattavan sellaisen melutason mukaan, jota on noudatettava lennettäessä lentoaseman läheisyydessä sijaitsevien

alueiden yläpuolella ja jonka ylittyessä siitä vastuussa olevalle voidaan määrätä seuraamus?

3) Onko direktiivin 4 artiklan 4 kohtaa tulkittava siten, että siinä kielletään se, että ilma-aluksen melutasoon liittyvien suorituskykyyn perustuvien toimintarajoitusten lisäksi ympäristönsuojelua koskevilla säännöillä vahvistetaan maan pinnalta mitattavan melun rajoja, joita on noudatettava lennettäessä lentoaseman läheisyydessä sijaitsevien alueiden yläpuolella?

4) Onko direktiivin 6 artiklan 2 kohtaa tulkittava siten, että siinä kielletään sellaiset säännöt, joilla vahvistetaan maan pinnalta mitattavan melun rajoja, joita on noudatettava lennettäessä lentoaseman läheisyydessä sijaitsevien alueiden yläpuolella, joiden ylittyessä siitä vastuussa olevalle voidaan asettaa seuraamuksia ja joita voivat rikkoa sellaiset lentokoneet, jotka ovat kansainvälisestä siviili-ilmailusta tehdyn yleissopimuksen liitteessä 16 olevassa niteessä I olevan II osan 4 luvun standardien mukaisia?"

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

22 Ensimmäisellä kysymyksellään kansallinen tuomioistuin kysyy pääasiallisesti, onko direktiivin 2002/30 2 artiklan e alakohdassa tarkoitettua "toimintarajoituksen" käsitettä tulkittava siten, että se kattaa säännöt, joilla vahvistetaan maan pinnalta mitattavan melun rajoja, joita on noudatettava lentoaseman läheisyydessä sijaitsevien alueiden yläpuolella lennettäessä ja joiden ylittyessä siitä vastuussa olevalle voidaan asettaa seuraamus.

23 Tähän kysymykseen vastaamiseksi on todettava, että direktiivin 2002/30 johdanto-osan seitsemännestä perustelukappaleesta ilmenee, että direktiivillä annetaan ”yhteiset säännöt ja menettelyt, joiden mukaisesti yhteisön lentoasemilla asetetaan toimintarajoituksia osana melunhallintaa koskevaa tasapainoista lähestymistapaa”.

24 Direktiivin johdanto-osan kymmenennessä perustelukappaleessa täsmennetään tältä osin, että tasapainoinen lähestymistapa on menetelmä lentomelun käsittelyä varten, johon kuuluvat muun muassa kansainväliset ohjeet lentoasemakohtaisten toimintarajoitusten asettamisesta. ICAO:n 33. yleiskokouksen hyväksymässä päätöslauselmassa A-33/7 määritelty ”tasapainoisen lähestymistavan” käsite muodostuu neljästä päätekijästä, ja sen mukaan kaikki vaihtoehtoiset meluntorjunnan tavat on arvioitava huolellisesti. Näitä ovat ilma-alusten melun vähentäminen sen lähteellä, maankäytön suunnittelu- ja hallintatoimet, melua vähentävät lentomenetelmät sekä toimintarajoitukset. Nämä eivät kuitenkaan saa rajoittaa asiaa koskevien oikeudellisten velvoitteiden eikä voimassa olevien sopimusten, säädösten ja politiikkojen noudattamista (ks. mm. asia C-422/05, komissio v. Belgia, tuomio 14.6.2007, Kok., s. I-4749, 38 kohta).

25 Näin ollen toimintarajoitukset ovat sallittuja vain, ellei direktiivin 2002/30 1 artiklassa mainittuja tavoitteita voida saavuttaa muilla melunhallintatoimenpiteillä.

26 Tässä yhteydessä direktiivin 2002/30 2 artiklan e alakohdassa – jossa ”toimintarajoitus” määritellään meluperusteiseksi toimenpiteeksi, jolla rajoitetaan tai vähennetään siviili-ilmailukäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden pääsyä lentoasemalle – täsmennetään, että kyse voi olla osittaisista rajoituksista, jotka rajoittavat siviili-ilmailukäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden käyttöä

määrättyinä aikoina, tai rajoituksista, joilla kielletään kokonaan vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten käyttö tietyillä lentoasemilla.

27 Tämä porrastus vahvistetaan myös direktiivin 6 artiklan 1 kohdassa, jossa sellaisten toimintarajoitusten asettaminen, joilla pyritään poistamaan liikenteestä ilma-alukset, sallitaan ainoastaan, elleivät kaikki muut käytettävissä olevat toimenpiteet, osittaiset toimintarajoitukset mukaan luettuina, ole mahdollistaneet direktiivin 2002/30 tavoitteiden toteuttamista.

28 Kuten julkisasiamies toteaa ratkaisuehdotuksensa 48 kohdassa, direktiivin 2 artiklan e alakohdassa tarkoitettu toimintarajoitus merkitsee siten asianomaiselle lentoasemalle pääsyn kieltämistä, ja se voi olla joko täydellinen tai osittainen.

29 Pääasiassa kyseessä olevien kaltaiset ympäristösäännökset, joilla asetetaan maan pinnalta mitattavan meluhaitan enimmäisrajoja, joita on noudatettava lentoaseman läheisyydessä sijaitsevien alueiden yläpuolella lennettäessä, eivät kuitenkaan sellaisenaan merkitse asianomaiselle lentoasemalle pääsyn kieltämistä.

30 Sellaisen menetelmän soveltaminen, jossa lentävän ilma-aluksen melu mitataan maan pinnalta, on lisäksi tämän tuomion 23 ja 24 kohdassa tarkoitetun tasapainoisen lähestymistavan osatekijä, koska sen avulla voidaan hankkia enemmän sellaisia tietoja, jotka mahdollistavat meluhaitoille altistuvien henkilöiden, lentokoneilla toimintaa harjoittavien taloudellisten toimijoiden ja koko yhteiskunnan kilpailevien etujen yhteensovittamisen.

31 Ei kuitenkaan ole pois suljettua, että näillä säännöksillä voi olla niiden merkityksellisten taloudellisten, teknisten ja oikeudellisten asiayhteyksien vuoksi, joihin säännökset liittyvät, sama vaikutus kuin pääsyn kieltämisellä.

32 Jos nimittäin näillä säännöksillä asetetut rajat ovat niin rajoittavia, että ne pakottavat ilma-alusten toiminnanharjoittajat luopumaan taloudellisesta toiminnastaan, näitä säännöksiä on pidettävä pääsyn kieltämisenä, ja ne ovat siten direktiivin 2 artiklan e alakohdan mukaisia ”toimintarajoituksia”.

33 Kansallisen tuomioistuimen on pääasiassa tutkittava, onko Brysselin pääkaupunkiseudun hallintoalueen toteuttamilla toimenpiteillä tällainen vaikutus.

34 Näissä olosuhteissa ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että direktiivin 2002/30 2 artiklan e alakohtaa on tulkittava siten, että ”toimintarajoitus” on täydellinen tai tiettyinä aikoina noudatettava kieltotoimenpide, jolla kielletään siviili-ilmailukäytössä olevan ääntä hitaammin lentävän suihkukoneen pääsy Euroopan unionin jäsenvaltion lentoasemalle. Näin ollen kansallinen ympäristölainsäädäntö, jolla asetetaan maan pinnalta mitattavan meluhaitan enimmäisrajat, joita on noudatettava lentoaseman läheisyydessä sijaitsevien alueiden yläpuolella lennettäessä, ei ole sellaisenaan säännöksessä tarkoitettu ”toimintarajoitus”, paitsi jos sillä voi olla merkityksellisten taloudellisten, teknisten ja oikeudellisten asiayhteyksien vuoksi sama vaikutus kuin pääsyn kieltämisellä asianomaiselle lentoasemalle.

Toinen, kolmas ja neljäs kysymys

35 Ensimmäiseen kysymykseen annetun vastauksen vuoksi muihin ennakkoratkaisukysymyksiin ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

36 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (ensimmäinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta 26.3.2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/30/EY 2 artiklan e alakohtaa on tulkittava siten, että ”toimintarajoitus” on täydellinen tai tiettyinä aikoina noudatettava kieltotoimenpide, jolla kielletään siviili-ilmailukäytössä olevan ääntä hitaammin lentävän suihkukoneen pääsy Euroopan unionin jäsenvaltion lentoasemalle. Näin ollen kansallinen ympäristölainsäädäntö, jolla asetetaan maan pinnalta mitattavan meluhaitan enimmäisrajat, joita on noudatettava lentoaseman läheisyydessä sijaitsevien alueiden yläpuolella lennettäessä, ei ole sellaisenaan säännöksessä tarkoitettu ”toimintarajoitus”, paitsi jos sillä voi olla merkityksellisten taloudellisten, teknisten ja oikeudellisten asiayhteyksien vuoksi sama vaikutus kuin pääsyn kieltämisellä asianomaiselle lentoasemalle.

Allekirjoitukset