TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2011. gada 8. septembrī*

Lieta C-120/10

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Conseil d'État* (Beļģija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2010. gada 26. februārī un kas Tiesā reģistrēts 2010. gada 5. martā, tiesvedībā

European Air Transport SA

pret

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

Région de Bruxelles-Capitale.

TIESA (pirmā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs A. Ticano [*A. Tizzano*], tiesneši Ž. Ž. Kāzels [*J.-J. Kasel*], E. Levits, M. Safjans [*M. Safjan*] un M. Bergere [*M. Berger*] (referente),

* Tiesvedības valoda — franču.

ģenerāladvokāts P. Kruss Viljalons [*P. Cruz Villalón*],
sekretāre R. Šereša [*R. Şereş*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2010. gada 30. novembra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *European Air Transport SA* vārdā — F. Malerbs [*P. Malherbe*] un T. Leidgensa [*T. Leidgens*], *avocats*,

— *Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale* un *Région de Bruxelles-Capitale* vārdā — F. Tulkenss [*F. Tulkens*] un N. Bonbleds [*N. Bonbled*], *avocats*,

— Dānijas valdības vārdā — K. Vangs [*C. Vang*], pārstāvis,

— Francijas valdības vārdā — Ž. de Bergess [*G. de Bergues*] un M. Pero [*M. Perrot*], pārstāvji,

— Eiropas Komisijas vārdā — S. Vriņona [*C. Vrignon*] un K. Simonsons [*K. Simonsson*], pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2011. gada 17. februāra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 26. marta Direktīvas 2002/30/EK par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Kopienas lidostās, kas saistīti ar troksni (OV L 85, 40. lpp.; OV Īpašais izdevums latviešu valodā, 7. nod., 6. sēj., 96. lpp.) 2. panta e) punktu, 4. panta 4. punktu un 6. panta 2. punktu.

2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp aviosabiedrību *European Air Transport SA* (turpmāk tekstā — "*EAT*") un *Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale* [Briseles reģiona Vides kolēģiju] un *Région de Bruxelles-Capitale* [Briseles reģionu] par naudas sodu EUR 56 113 apmērā, ko *Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement* [Briseles Vides pārvaldības institūts] (turpmāk tekstā — "*IBGE*") uzlika *EAT* par to, ka tika pārkāpti valsts tiesību akti par troksni pilsētās.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

3 Direktīvas 2002/30 preambulas 7. un 10. apsvērumā ir noteikts:

"(7) Kopējā noteikumu un procedūru sistēma ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanai Kopienas lidostās, kā daļa no līdzsvarotās trokšņu kontroles pieejas palīdzēs aizsargāt iekšējā tirgus prasības, līdzīgus ekspluatācijas ierobežojumus ieviešot

lidostās ar lielā mērā salīdzināmām trokšņu problēmām. Tie ietver trokšņu ietekmes novērtējumu lidostā, pieejamo pasākumu novērtēšanu minētās ietekmes mazināšanai un attiecīgo mazināšanas pasākumu atlasi ar mērķi vislietderīgākajā veidā panākt maksimālu labumu videi.

[..]

(10) *ICAO* 33. asambleja ir pieņēmusi Rezolūciju A33/7, ar ko ievieš "līdzsvarotas pieejas" koncepciju trokšņu kontrolē, tādējādi izveidojot politikas pieeju attiecībā uz lidmašīnu trokšņiem, tostarp starptautiskās vadlīnijas ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanai katrā atsevišķā lidostā. Lidaparātu trokšņu kontroles "līdzsvarotās pieejas" koncepciju veido četri galvenie elementi, kas prasa rūpīgu visu dažādo iespēju izvērtēšanu trokšņu mazināšanai, tostarp lidmašīnu trokšņu samazināšanai to rašanās vietā, zemes izmantojuma plānošanas un kontroles pasākumus, trokšņu ierobežošanas procedūras un ekspluatācijas ierobežojumus, neaprobežojoties ar attiecīgajām likumīgajām saistībām, esošajiem nolīgumiem, spēkā esošajiem likumiem un izstrādāto politiku."

4 Direktīvas 2002/30 1. pantā ar nosaukumu "Mērķi" ir paredzēts:

"Šīs direktīvas mērķi ir:

a) pieņemt Kopienas noteikumus, ar ko vienotā veidā sekmētu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu lidostu līmenī tā, lai ierobežotu vai samazinātu to cilvēku skaitu, kurus būtiski skar trokšņu kaitīgā ietekme;

[..]."

5 Direktīvas 2002/30 2. panta e) punktā ir noteikts:

"Šajā direktīvā:

[..]

e) "ekspluatācijas ierobežojumi" ir ar troksni saistīta darbība, kas ierobežo vai samazina civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu piekļuvi lidostai. Tā ietver ekspluatācijas ierobežojumus, kas vērsti uz atteikšanos no minimālajām prasībām atbilstošu lidaparātu izmantošanas konkrētās lidostās, kā arī daļēja rakstura ekspluatācijas ierobežojumus, kas ietekmē civilo zemskaņas lidmašīnu ekspluatāciju atkarībā no laika perioda."

6 Saskaņā ar šīs direktīvas 4. panta 4. punktu ar nosaukumu "Vispārīgie noteikumi par lidaparātu trokšņu kontroli":

"Uz darbību balstīti ekspluatācijas ierobežojumi ir noteikti, par pamatu ņemot lidaparātu radīto troksni, kā noteikts sertifikācijas procedūrā, kas īstenota saskaņā ar [1944. gada 7. decembrī Čikāgā noslēgtās] Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju [turpmāk tekstā — "*ICAO* Konvencija"] trešā izdevuma (1993. gada jūlijs) 16. pielikuma 1. sējumā minēto."

7 Direktīvas 2002/30 5. pantā ar nosaukumu "Noteikumi par novērtēšanu" ir noteikts:

"1. Izskatot lēmumu par ekspluatācijas ierobežojumiem, cik vien lietderīgi un iespējami, ņem vērā II pielikumā minēto informāciju par attiecīgajiem ekspluatācijas ierobežojumiem un lidostas pazīmēm.

2. Ja saskaņā ar [Padomes 1985. gada 27. jūnija] Direktīvu 85/337/EEK [par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu [OV L 175, 40. lpp.; OV Īpašais izdevums latviešu valodā, 15. nod., 1. sēj., 248. lpp.] lidostas projektiem piemēro vides ietekmes novērtējumu, tiek uzskatīts, ka novērtējums, kas veikts saskaņā ar minēto direktīvu, atbilst 1. punkta prasībām, ar noteikumu, ka novērtējumā, cik vien iespējams, ir ņemta vērā šīs direktīvas II pielikumā minētā informācija."

8 Direktīvas 2002/30 6. pantā ar nosaukumu "Noteikumi par tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu, kas vērsti uz minimālajām prasībām atbilstošu lidaparātu izņemšanu" ir paredzēts:

"1. Ja visu pieejamo pasākumu novērtējums, tostarp daļēji ekspluatācijas ierobežojumi, kas veikti saskaņā ar 5. panta prasībām, parāda, ka šīs direktīvas mērķu sasniegšanai nepieciešama tādu ierobežojumu ieviešana, kas vērsti uz minimālajām prasībām atbilstošu lidaparātu izņemšanu, [..] piemēro šādus noteikumus [..]

2. Saskaņā ar 5. panta noteikumiem par novērtēšanu pilsētas lidostas, kas uzskaitītas I pielikumā, drīkst ieviest pasākumus, kuri attiecībā uz minimālajām prasībām atbilstoša lidaparāta definīciju ir stingrāki, ar noteikumu, ka šie pasākumi neskar civilās zemskaņas reaktīvās lidmašīnas, kuru atbilstību Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma 1. sējuma II daļas 4. nodaļā minētajiem trokšņu standartiem apliecina sākotnējā vai atkārtota sertifikācija."

Valsts tiesības

9 Federālā līmenī Direktīva 2002/30 tika transponēta ar Karaļa 2003. gada 25. septembra dekrētu par ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Briseles Nacionālajā lidostā (2003. gada 26. septembra *Moniteur belge*, 47538. lpp.).

10 Saskaņā ar Briseles reģiona 1997. gada 17. jūlija rīkojumu par cīņu pret troksni pilsētās (1997. gada 23. oktobra *Moniteur belge*, 28215. lpp.; turpmāk tekstā —"1997. gada 17. jūlija rīkojums"):

"Valdība veic visus pasākumus ar nolūku:

1. ierobežot dažu avotu radīto troksni, nosakot emisijas vai maksimālās emisijas standartus;

2. ņemot vērā izcelsmes avotu, atrašanās vietu pilsētā, akustisko raksturu un it īpaši nepieciešamību aizsargāt noteikto zonu ēku iemītniekus, noteikt pieļaujamības līmeni trokšņa avotiem;

3. reglamentēt ierīču, iekārtu vai objektu izmantošanu atkarībā no apstākļiem, kad tie rada vai var radīt troksni vai vibrāciju, kas varētu būt īpaši traucējoši;

[..]."

11 Briseles reģiona 1999. gada 25. marta rīkojuma par nodarījumu pret vidi izmeklēšanu, konstatāciju, vajāšanu un soda piemērošanu (1999. gada 24. jūnija *Moniteur belge*, 23850. lpp.; turpmāk tekstā — "1999. gada 25. marta rīkojums") 32. pantā ir noteikts:

"Administratīvo naudas sodu no EUR 62,50 līdz EUR 625 piemēro ikvienai personai, kas izdara vienu no šādiem pārkāpumiem:

[..]

8. saskaņā ar 1997. gada 17. jūlija rīkojumu par cīņu pret troksni pilsētās:

a) uz ielas rada troksni vai traucējumus, kas bez nepieciešamības vai apdomības, vai piesardzības trūkuma dēļ var traucēt iedzīvotāju mieru vai veselību;

b) rada troksni vai traucējumus, kas starp pulksten 22 un 7 traucē iedzīvotāju mieru vai veselību;

c) neparasti skaļi uzvedas vai nenovērš personu vai dzīvnieku, par ko tā ir atbildīga, šāda veida uzvedību."

12 Saskaņā ar šī rīkojuma 33. pantu:

"Administratīvo naudas sodu no EUR 625 līdz EUR 62 500 piemēro ikvienai personai, kas izdara vienu no šādiem pārkāpumiem:

[..]

7. saskaņā ar 1997. gada 17. jūlija rīkojumu par cīņu pret troksni pilsētās:

a) uz ielas vai publiskā vietā rada troksni, kam ir nepieciešama iepriekšēja atļauja, bez šīs atļaujas vai neievērojot tajā paredzētos noteikumus;

b) būdams trokšņa avota īpašnieks, turētājs vai lietotājs, tieši vai netieši rada vai ļauj pastāvēt trokšņa piesārņojumam, kas pārsniedz valdības noteiktos standartus;

[..].”

13 Minētā rīkojuma 35. pantā ir noteikts:

“Par pārkāpumiem, kas ir minēti 32. un 33. pantā, var uzsākt kriminālprocesu vai piemērot administratīvo naudas sodu.

[..]”

14 Briseles reģiona 1999. gada 27. maija lēmuma par cīņu pret gaisa transporta izraisītu troksni (1999. gada 11. augusta *Moniteur belge*, 30002. lpp.; turpmāk tekstā — “1999. gada 27. maija lēmums”) 2. pantā ir paredzētas maksimālās vērtības, kuras skaņas līmenis nedrīkst pārsniegt.

Pamata prāva un prejudiciālie jautājumi

15 No lēmuma par prejudiciālo jautājumu uzdošanu izriet, ka *IBGE* konstatēja, ka 2006. gada oktobra mēnesī *EAT* izdarīja 62 1997. gada 17. jūlija rīkojuma, 1999. gada 25. marta rīkojuma, kā arī 1999. gada 27. maija lēmuma pārkāpumus. *EAT* tika pārmests par nakts laikā tās lidaparātu radīto troksni, kas pārsniedza šajos noteikumos paredzētās maksimālās vērtības.

16 2006. gada 24. novembrī *IBGE* uzrakstīja protokolu, kurā tika konstatēti šie pārkāpumi un kas 2006. gada 4. decembrī tika nosūtīts *EAT*.

17 2007. gada 24. augustā *IBGE* uzsāka procedūru, lai uzliktu *EAT* administratīvo sodu un kuras rezultātā šai sabiedrībai tika uzlikts naudas sods EUR 56 113 apmērā, kas atbilst 48 no 62 pārkāpumiem, kuri tika izdarīti 2006. gada oktobra mēneša laikā starp pulksten diviem un pieciem no rīta.

18 *EAT* par šo lēmumu cēla prasību *Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale*, kas ar 2008. gada 24. janvāra lēmumu apstiprināja *IBGE* uzlikto sodu.

19 2008. gada 20. martā šī sabiedrība *Conseil d'État* [Valsts padomē] apstrīdēja *Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale* un *Région de Bruxelles-Capitale* 2008. gada 24. janvāra lēmumu, lūdzot to atcelt. Šajā ziņā tā norāda, ka 1999. gada 27. maija lēmums esot pretrunā Direktīvas 2002/30 4. un 6. pantam, saskaņā ar kuriem, pirmkārt, visiem ekspluatācijas ierobežojumiem, ko pieņem kompetentās

iestādes, kas šajā pamata tiesvedībā ir *IBGE*, ir jābūt noteiktiem, pamatojoties uz lidaparātu radīto troksni, kuru nosaka sertifikācijas procedūras laikā, kas tiek veikta saskaņā ar *ICAO* Konvencijas 16. pielikuma I. sējumā minēto, un saskaņā ar kuriem, otrkārt, dalībvalstu kompetentās iestādes nedrīkst aizliegt vai ierobežot tādu lidaparātu ekspluatāciju, kas atbilst šī sējuma 3. nodaļas standartiem, izņemot gadījumus, kad runa ir par 3. nodaļas minimālajām prasībām atbilstošiem lidaparātiem.

20 Turklāt prasītāja pamata tiesvedībā norāda, ka ar šo lēmumu tiek pārkāpts Direktīvas 2002/30 6. pants, kurā ir paredzēts, ka dalībvalstu kompetentās iestādes nevar ievest pasākumus, ar kuriem tiktu ierobežota tādu lidaparātu ekspluatācija, kuri atbilst *ICAO* Konvencijas 16. pielikuma I. sējuma 2. daļas 4. nodaļas standartiem.

21 Šādos apstākļos *Conseil d'État* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai [Direktīvas 2002/30] 2. panta e) punktā iekļautais jēdziens "ekspluatācijas ierobežojumi" ir jāinterpretē kā tāds, kas ietver noteikumus, kuros ir paredzēti ierobežojumi uz zemes mērītam trokšņu līmenim, kurš ir jāievēro lidostas tuvumā esošu teritoriju pārlidojumos un kura pārsniegšanas gadījumā tā izraisītājs var tikt sodīts, ja lidaparātiem ir jāievēro ceļi un jāizpilda nosēšanās un pacelšanās procedūras, kuras ir noteikušas citas administratīvās iestādes, neņemot vērā šo trokšņu ierobežojumu ievērošanu?

2) Vai [šīs] direktīvas 2. panta e) punkts un 4. panta 4. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka ikvienam "ekspluatācijas ierobežojumam" ir jābūt "uz darbībām balstītam", vai arī ar šiem noteikumiem ir pieļauts, ka citi ar vides aizsardzību saistīti noteikumi ierobežo piekļuvi lidostai atkarībā no trokšņu līmeņa, kas tiek mērīts uz zemes un

kas ir jāievēro lidostas tuvumā esošu teritoriju pārlidojumos, un kura pārsniegšanas gadījumā to izraisītājs var tikt sodīts?

3) Vai [minētās] direktīvas 4. panta 4. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tajā ir aizliegts tas, ka papildus uz darbību balstītiem ekspluatācijas ierobežojumiem, kas ir noteikti, pamatojoties uz lidaparāta radīto troksni, ar vides aizsardzību saistītiem noteikumiem ir noteikts ierobežojumus uz zemes mērītam trokšņu līmenim, kas ir jāievēro lidostas tuvumā esošu teritoriju pārlidojumos?

4) Vai šīs direktīvas 6. panta 2. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tajā ir aizliegti noteikumi, kuros ir paredzēti ierobežojumi uz zemes mērītam trokšņu līmenim, kurš ir jāievēro lidostas tuvumā esošu teritoriju pārlidojumos un kura pārsniegšanas gadījumā to izraisītājs var tikt sodīts, proti, noteikumi, kurus var pārkāpt lidmašīnas, kas atbilst *ICAO* Konvencijas 16. pielikuma 1. sējuma otrās daļas 4. nodaļas standartiem?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

22 Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Direktīvas 2002/30 2. panta e) punktā iekļautais jēdziens "ekspluatācijas ierobežojums" ir jāinterpretē kā tāds, kas ietver noteikumus, kuros ir paredzēti ierobežojumi uz zemes mērītam trokšņu līmenim, kas ir jāievēro lidostas tuvumā esošu teritoriju pārlidojumos un kura pārsniegšanas gadījumā tā izraisītājs var tikt sodīts.

23 Lai atbildētu uz šo jautājumu, ir jāatgādina — kā tas izriet no Direktīvas 2002/30 preambulas 7. apsvēruma — tās mērķis ir "kopējā noteikumu un procedūru sistēma ekspluatācijas ierobežojumu ieviešana Kopienas lidostās kā daļa no līdzsvarotās trokšņu kontroles pieejas".

24 Šajā ziņā šīs direktīvas preambulas 10. apsvērumā ir precizēts, ka līdzsvarota pieeja ir rīcības metode lidmašīnu radīto trokšņu apstrādei, kas tostarp ietver starptautiskās vadlīnijas īpašu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanai katrā lidostā. "Līdzsvarotas pieejas" konceptu, kas tika ieviests ar *ICAO* 33. asamblejas pieņemto Rezolūciju A33/7, veido četri galvenie elementi, kas prasa rūpīgu visu dažādo iespēju izvērtēšanu trokšņu mazināšanai, proti, lidmašīnu trokšņu samazināšana to rašanās vietā, zemes izmantojuma plānošanas un kontroles pasākumi, trokšņu ierobežošanas procedūras un ekspluatācijas ierobežojumi, ievērojot piemērojamās likumīgās saistības, kā arī spēkā esošajos nolīgumos, likumos un politiskajos lēmumos ietvertās saistības (it īpaši skat. 2007. gada 14. jūnija spriedumu lietā C-422/05 Komisija/Beļģija, Krājums, I-4749. lpp., 38. punkts).

25 No tā izriet, ka ekspluatācijas ierobežojumi ir pieļaujami tikai tad, ja ar citiem trokšņa kontroles pasākumiem nav izdevies sasniegt Direktīvas 2002/30 1. pantā norādītos mērķus.

26 Šajā kontekstā Direktīvas 2002/30 2. panta e) punktā, ar ko "ekspluatācijas ierobežojums" ir noteikts kā ar troksni saistīta darbība, kas ierobežo vai samazina civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu piekļuvi lidostai, ir precizēts, ka varētu pastāvēt vai nu daļēja rakstura ierobežojumi, kas ietekmē civilo zemskaņas lidmašīnu ekspluatāciju,

atkarībā no laika perioda, vai ierobežojumi, ar kuriem ir pilnīgi aizliegts izmantot minimālajām prasībām atbilstošus lidaparātus konkrētās lidostās.

27 Šī gradācija turklāt ir apstiprināta ar šīs direktīvas 6. panta 1. punktu, kurā nav atļauts pieņemt noteikumu par tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu, kas vērsti uz lidaparātu izņemšanu, gadījumā, kad ar visiem pieejamiem pasākumiem, tostarp daļējiem ekspluatācijas ierobežojumiem, nav iespējams sasniegt Direktīvas 2002/30 mērķus.

28 Tādējādi, kā to savu secinājumu 48. punktā norāda ģenerāladvokāts, saskaņā ar šīs direktīvas 2. panta e) punktu ekspluatācijas ierobežojums ietver pilnīgu vai daļēju piekļuves noteiktai lidostai aizliegumu.

29 Turklāt tādi vides tiesību akti, kādi ir pamata tiesvedībā, kuros ir noteikti maksimālie ierobežojumi uz zemes mērītam trokšņu līmenim, kas jāievēro lidostas tuvumā esošu teritoriju pārlidojumos, paši par sevi neveido piekļuves noteiktai lidostai aizliegumu.

30 Turklāt metodes, kas ietver uz zemes mērītā lidojošā gaisa kuģa radīto trokšņa līmeni, piemērošana ir līdzsvarotas pieejas elements, kā tas tika norādīts šī sprieduma 23. un 24. punktā, jo ar to ir iespējams iegūt vairāk datu, kas ļautu saskaņot konkurējošās intereses starp personām, kuras ietekmē trokšņa piesārņojums, tirgus dalībniekiem, kas ir gaisa kuģu īpašnieki, un sabiedrību kopumā.

31 Tomēr nevar izslēgt, ka ar šādiem noteikumiem, ņemot vērā attiecīgo ekonomisko, tehnisko un juridisko kontekstu, varētu radīt piekļuves aizliegumam līdzīgu iedarbību.

32 Ja šajos noteikumos ietvertie kritēriji ir tik ierobežojoši, ka to rezultātā lidaparātu īpašnieki ir spiesti atteikties no saimnieciskās darbības veikšanas, šādi noteikumi jāuzskata par piekļuves aizliegumu un tāpēc ar tiem tiktu izveidoti "ekspluatācijas ierobežojumi" šīs direktīvas 2. panta e) punkta izpratnē.

33 Iesniedzējtiesai pamata tiesvedībā ir jāpārbauda, vai *Région de Bruxelles-Capitale* noteiktajiem pasākumiem ir šādas sekas.

34 Šādos apstākļos uz pirmo prejudiciālo jautājumu ir jāatbild tādējādi, ka Direktīvas 2002/30 2. panta e) punkts ir jāinterpretē tā, ka "ekspluatācijas ierobežojums" ir pilnīga vai pagaidu aizliedzoša darbība, kas liedz civilo zemskaņas reaktīvām lidmašīnām piekļūt kādai Savienības dalībvalsts lidostai. Tādējādi tādi valsts vides tiesību akti, kuros ir noteiktas maksimālās robežas uz zemes mērītam trokšņu līmenim, kas ir jāievēro lidostas tuvumā esošu teritoriju pārlidojumos, paši par sevi neveido "ekspluatācijas ierobežojumu" šīs normas izpratnē, ja vien, ņemot vērā attiecīgos ekonomiskos, tehniskos un juridiskos kontekstus, tie nerada aizliegumam piekļūt šai lidostai līdzīgu iedarbību.

Par otro, trešo un ceturto jautājumu

35 Ņemot vērā uz pirmo jautājumu sniegto atbildi, uz citiem iesniedzējtiesas uzdotajiem jautājumiem nav jāatbild.

Par tiesāšanās izdevumiem

36 Attiecībā uz lietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto lietas dalībnieku tiesāšanās izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (pirmā palāta) nospriež:

Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 26. marta Direktīvas 2002/30/EK par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Kopienas lidostās, kas saistīti ar troksni, 2. panta e) punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka "ekspluatācijas ierobežojums" ir pilnīga vai pagaidu aizliedzoša darbība, kas liedz civilo zemskaņas reaktīvām lidmašīnām piekļūt kādai Savienības dalībvalsts lidostai. Tādējādi tādi valsts vides tiesību akti, kuros ir noteiktas maksimālās robežas uz zemes mērītam trokšņu līmenim, kas ir jāievēro lidostas tuvumā esošu teritoriju pārlidojumos, paši par sevi neveido "ekspluatācijas ierobežojumu" šīs normas izpratnē, ja vien, ņemot vērā attiecīgos ekonomiskos, tehniskos un juridiskos kontekstus, tie nerada aizliegumam piekļūt šai lidostai līdzīgu iedarbību.

[Paraksti]