TEISINGUMO TEISMO (pirmoji kolegija) SPRENDIMAS

2011 m. rugsėjo 8 d.*

Byloje C-120/10

dėl *Conseil d'État* (Belgija) 2010 m. vasario 26 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2010 m. kovo 5 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

European Air Transport SA

prieš

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

Région de Bruxelles-Capitale

TEISINGUMO TEISMAS (pirmoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas A. Tizzano, teisėjai J.-J. Kasel, E. Levits, M. Safjan ir M. Berger (pranešėja),

* Proceso kalba: prancūzų.

generalinis advokatas P. Cruz Villalón,
posėdžio sekretorė R. Şereş, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2010 m. lapkričio 30 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— *European Air Transport SA*, atstovaujamos advokatų P. Malherbe ir T. Leidgens,

— *Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale* ir *Région de Bruxelles-Capitale*, atstovaujamų advokatų F. Tulkens ir N. Bonbled,

— Danijos vyriausybės, atstovaujamos C. Vang,

— Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos G. de Bergues ir M. Perrot,

— Europos Komisijos, atstovaujamos C. Vrignon ir K. Simonsson,

susipažinęs su 2011 m. vasario 17 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su 2002 m. kovo 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/30/EB dėl taisyklių ir tvarkos, reglamentuojančios triukšmingų operacijų apribojimų įvedimą Bendrijos oro uostuose, nustatymo (OL L 85, p. 40; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 6 t., p. 96) 2 straipsnio e punkto, 4 straipsnio 4 dalies ir 6 straipsnio 2 dalies aiškinimu.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant ginčą tarp, pirma, oro transporto bendrovės *European Air Transport SA* (toliau – EAT) ir, antra, *Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale* (Briuselio sostinės regiono aplinkos tarnyba) bei *Région de Bruxelles-Capitale* (Briuselio sostinės regionas) dėl 56 113 eurų dydžio baudos, kurią *Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement* (Briuselio aplinkos valdymo institutas, toliau – IBGE) skyrė EAT dėl to, kad ši nesilaikė nacionalinės teisės aktų, susijusių su triukšmu miestuose.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

3 Direktyvos 2002/30 7 ir 10 konstatuojamosiose dalyse numatyta:

„(7) Bendra taisyklių ir tvarkos, dėl operacijų apribojimų Bendrijos oro uostuose nustatymo, sistema, kaip subalansuoto požiūrio į triukšmo valdymą dalis, padės išlaikyti vidaus rinkos reikalavimus nustatant panašius operacijų apribojimus

oro uostuose, turinčiuose maždaug panašių triukšmo problemų. Ji apima triukšmo poveikio oro uoste įvertinimą ir esamų priemonių tam poveikiui mažinti vertinimą bei atitinkamų mažinimo priemonių parinkimą siekiant maksimalaus palankumo aplinkai pačiu ekonomiškiausiu būdu.

<...>

(10) 33-oji ICAO asamblėja priėmė rezoliuciją A33/7, suformulavusią „subalansuoto požiūrio“ į triukšmo valdymo [valdymą] koncepciją, nustatančią politikos kryptį lėktuvų keliamo triukšmo problemai spręsti, įskaitant tarptautinę orientaciją paskiruose oro uostuose nustatyti operacijų apribojimus. „Subalansuoto požiūrio“ į orlaivių keliamo triukšmo valdymo [valdymą] koncepciją sudaro keturi pagrindiniai elementai, ir ji reikalauja kruopščiai įvertinti visas įvairias galimybes mažinti triukšmą, įskaitant orlaivių triukšmo jo ištakose mažinimą, žemės naudojimo planavimo ir valdymo priemones, triukšmą mažinančią naudojimo tvarką ir operacijų apribojimus, nepažeidžiant atitinkamų teisinių pareigų, esamų susitarimų, galiojančių įstatymų ir nustatytų politikos krypčių.“

4 Direktyvos 2002/30 1 straipsnyje „Tikslai“ numatyta:

„Šios direktyvos tikslai yra šie:

a) nustatyti Bendrijai taisykles, padedančias nuosekliai oro uostų lygmeniu nustatyti operacijų apribojimus, kad būtų galima apriboti arba sumažinti kenksmingą triukšmo poveikį patiriančių žmonių skaičių;

<...>“

5 Direktyvos 2002/30 2 straipsnio e punkte nustatyta:

„Šioje direktyvoje:

<...>

e) „operacijų apribojimai“ – su triukšmu susiję veiksmai, kuriais ribojamas arba mažinamas civilinių ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų patekimas į kurį nors oro uostą. Juos sudaro operacijų apribojimai, kuriais siekiama neleisti ribinio triukšmingumo orlaivių skrydžių konkrečiuose oro uostuose, taip pat dalinio pobūdžio operacijų apribojimai, turintys poveikio civilinių ikigarsinių lėktuvų naudojimui tam tikru laiko tarpu“.

6 Direktyvos 2002/30 4 straipsnio „Orlaivių triukšmo valdymo bendrosios nuostatos“ 4 dalyje teigiama:

„Su eksploatacinėmis savybėmis susiję operacijų apribojimai yra grindžiami orlaivio keliamo triukšmo charakteristika, nustatyta atliekant sertifikavimo procedūrą pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos trečiosios redakcijos (1993 m. liepos mėn.) [sudarytos Čikagoje 1944 m. gruodžio 7 d., toliau – ICAO konvencija] 16 priedo 1 tomą.“

7 Direktyvos 2002/30 5 straipsnyje „Įvertinimo taisyklės“ numatyta:

„1. Svarstant sprendimą dėl operacijų apribojimų, kuo tinkamiau ir kiek įmanoma atsižvelgiama į II priede nurodytą informaciją, reikalingą atitinkamiems operacijų apribojimams numatyti ir oro uostui apibūdinti.

2. Tais atvejais, kai oro uostų projektams turi būti taikomas poveikio aplinkai įvertinimas pagal [1985 m. birželio 27 d. Tarybos direktyvą dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo (OL L 175, p. 40; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk., 1 t., p. 248)], pagal tą direktyvą atliktas įvertinimas yra laikomas atitinkančiu 1 dalies reikalavimus, jei atliekant tą įvertinimą buvo kiek įmanoma atsižvelgta į šios direktyvos II priede nurodytą informaciją."

8 Direktyvos 2002/30 6 straipsnyje „Operacijų apribojimų, kuriais siekiama pašalinti ribinio triukšmingumo orlaivius, nustatymo taisyklės" teigiama:

„1. Jei visų galimų priemonių, įskaitant dalinius operacijų apribojimus, įvertinimas, atliktas pagal 5 straipsnio reikalavimus, rodo, kad šios direktyvos tikslams pasiekti reikia nustatyti apribojimus, kuriais siekiama pašalinti ribinio triukšmingumo orlaivius, <...> yra taikomos šios taisyklės <...>

2. Atsižvelgdami į 5 straipsnyje pateiktas įvertinimo taisykles, I priede išvardyti didmiesčių oro uostai gali nustatyti griežtesnes priemones apibrėždami ribinio triukšmingumo orlaivius, jei šios priemonės neturi poveikio civiliniams ikigarsiniais reaktyviniams lėktuvams, kurie pirmą kartą sertifikuojami arba dar kartą sertifikuojami atitinka Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 4 skyriuje nustatytus triukšmo standartus."

Nacionalinė teisė

9 Direktyva 2002/30 į nacionalinę teisę federacijos lygmeniu perkelta 2003 m. rugsėjo 25 d. Karaliaus dekretu, kuriuo nustatomos taisyklės ir tvarka dėl operacijų apribojimų įvedimo Briuselio nacionaliniame oro uoste (*Moniteur belge*, 2003 m. rugsėjo 26 d., p. 47538).

10 1997 m. liepos 17 d. *Région de Bruxelles-Capitale* potvarkio dėl kovos su triukšmu miestuose (*Moniteur belge*, 1997 m. spalio 23 d., p. 28215, toliau – 1997 m. liepos 17 d. potvarkis) 9 straipsnyje nustatyta:

„Vyriausybė imasi visų priemonių, skirtų:

1) apriboti tam tikrų šaltinių keliamam triukšmui, nustatydama maksimalias emisijos ir imisijos normas;

2) nustatyti leistinoms triukšmo šaltinių riboms, atsižvelgiant į jų kilmę, vietą miestų teritorijose, jų akustines charakteristikas ir poreikį visų pirma apsaugoti tam tikrose teritorijose esančių pastatų gyventojus;

3) prietaisų, įrenginių ir objektų naudojimui reglamentuoti, atsižvelgiant į aplinkybes, kai triukšmas ar vibracijos, kurie skleidžiami arba gali būti skleidžiami, keltų itin daug nepatogumų;

<...>“

11 1999 m. kovo 25 d. *Région de Bruxelles-Capitale* potvarkio dėl pažeidimų aplinkosaugos srityje tyrimo bei konstatavimo ir atsakomybės bei sankcijų už juos nustatymo (*Moniteur belge*, 1999 m. birželio 24 d., p. 23850, toliau – 1999 m. kovo 25 d. potvarkis) 32 straipsnyje nustatyta:

„Asmeniui, kuris padaro toliau išvardytus pažeidimus, skiriama administracinė bauda nuo 62,50 iki 625 eurų:

<...>

8) kaip numatyta 1997 m. liepos 17 d. Potvarkyje dėl kovos su triukšmu miestuose:

a) nesant būtinybės arba dėl neapdairumo ar neatsargumo kelia triukšmą ar triukšmauja viešuose keliuose ir taip trikdo gyventojų rimtį ar sveikatą;

b) kelia triukšmą ar triukšmauja ir taip trikdo gyventojų rimtį ar sveikatą nuo 22 iki 7 valandos;

c) elgiasi nepaprastai triukšmingai arba neužkerta kelio tokiam asmenų arba gyvūnų, už kuriuos jis atsako, elgesiui."

12 Remiantis šio potvarkio 33 straipsniu:

„Asmeniui, kuris padaro toliau išvardytus pažeidimus, skiriama administracinė bauda nuo 625 iki 62 500 eurų:

<...>

7) kaip numatyta 1997 m. liepos 17 d. Potvarkyje dėl kovos su triukšmu miestuose:

a) viešuose keliuose ar viešose vietose kelia triukšmą, dėl kurio reikia gauti išankstinį leidimą, neturėdamas tokio leidimo arba nesilaikydamas jame nustatytų sąlygų;

b) kaip garso šaltinio savininkas, valdytojas ar naudotojas tiesiogiai ar netiesiogiai sukuria vyriausybės nustatytas normas viršijančius garso trikdžius arba leidžia jiems tęstis;

<...>“

13 Minėto potvarkio 35 straipsnyje numatyta:

„32 ir 33 straipsniuose išvardyti pažeidimai užtraukia arba baudžiamąją atsakomybę, arba administracinę baudą.

<...>“

14 1999 m. gegužės 27 d. *Région de Bruxelles-Capitale* nutarimo dėl kovos su oro eismo keliamu triukšmu (*Moniteur belge*, 1999 m. rugpjūčio 11 d., p. 30002; toliau – 1999 m. gegužės 27 d. nutarimas) 2 straipsnyje numatytos ribinės vertės, kurių triukšmo lygis negali viršyti.

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

15 Iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad IBGE konstatavo, jog per 2006 metų spalio mėnesį EAT padarė 62 1997 m. liepos 17 d. potvarkio, 1999 m. kovo 25 d. potvarkio ir 1999 m. gegužės 27 d. nutarimo pažeidimus. EAT kaltinama tuo, kad jos orlaiviai skleidė triukšmą nakties metu, viršijantį šiuose teisės aktuose numatytas ribines vertes.

16 2006 m. lapkričio 24 d. IBGE surašė protokolą, kuriame konstatavo šiuos pažeidimus, ir 2006 m. gruodžio 4 d. perdavė jį EAT.

17 2007 m. rugpjūčio 24 d. IBGE pradėjo procedūrą dėl administracinės nuobaudos skyrimo EAT, kuriai pasibaigus šiai bendrovei paskirta 56 113 eurų bauda už 48 iš 62 pažeidimų, padarytus 2006 metų spalio mėnesį nuo antros iki penktos valandos ryto.

18 EAT šį sprendimą apskundė *Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale*, kuri 2008 m. sausio 24 d. sprendimu patvirtino nuobaudą, kurią buvo paskyrusi IBGE.

19 2008 m. kovo 20 d. ši bendrovė *Conseil d'État* (Valstybės taryba) pateikė skundą prieš *Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale* ir *Région de Bruxelles-Capitale* prašydama panaikinti 2008 m. sausio 24 d. sprendimą. Šiuo tikslu ji nurodė, kad 1999 m. gegužės 27 d. nutarimu pažeidžiami Direktyvos 2002/30 4 ir 6 straipsniai, pagal kuriuos, pirma, operacijų apribojimai, kuriuos nustato kompetentingos

institucijos, t. y. pagrindinėje byloje – IBGE, turi būti pagrįsti orlaivio keliamo triukšmo charakteristika, nustatyta atliekant sertifikavimo procedūrą pagal ICAO konvencijos 16 priedo I tomą, ir, antra, valstybės narės kompetentingos valdžios institucijos gali uždrausti ar apriboti minėto tomo 3 skyriaus normas tenkinančių lėktuvų eksploatavimą tik jei tai yra ribinio triukšmingumo orlaiviai vadovaujantis šiuo 3 skyriumi.

20 Be to, pareiškėja pagrindinėje byloje nurodo, kad šiuo nutarimu pažeidžiamas Direktyvos 2002/30 6 straipsnis, kuriame numatyta, jog valstybės narės kompetentingos institucijos jokiu būdu negali nustatyti lėktuvų, tenkinančių ICAO konvencijos 16 priedo 1 tomo antros dalies 4 skyriaus reikalavimus, operacijų apribojimų.

21 Šiomis aplinkybėmis *Conseil d'État* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar [Direktyvos 2002/30] 2 straipsnio e punkte numatyta sąvoka „operacijų apribojimai“ turi būti aiškinama kaip apimanti taisykles, kuriomis nustatomos ant žemės paviršiaus matuojamo garso lygio ribos, kurių reikia paisyti skrendant virš oro uostų apylinkių, o jas viršijus gali būti skiriama sankcija, turint omenyje, kad orlaiviai privalo skristi nustatytais maršrutais ir laikytis kitų administracinių institucijų neatsižvelgiant į šias garso ribas nustatytų tūpimo ir kilimo taisyklių?

2. Ar [šios] direktyvos 2 straipsnio e punktas ir 4 straipsnio 4 dalis turi būti aiškinami taip, kad „operacijų apribojimas“ turi būti pagrįstas „eksploatacinėmis savybėmis“, ar vis dėlto pagal šias nuostatas leidžiama kitomis su aplinkos apsauga susijusiomis nuostatomis riboti patekimą į oro uostus, atsižvelgiant į ant žemės

paviršiaus matuojamo garso lygio ribas, kurių reikia paisyti skrendant virš oro uostų apylinkių, o jas viršijus gali būti skiriama sankcija?

3. Ar [šios] direktyvos 4 straipsnio 4 dalis turi būti aiškinama taip, kad pagal ją draudžiama be su eksploatacinėmis savybėmis susijusių operacijų apribojimų, grindžiamų orlaivio keliamu triukšmu, su aplinkos apsauga susijusiose taisyklėse nustatyti ant žemės paviršiaus matuojamo garso lygio ribas, kurių reikia paisyti skrendant virš oro uostų apylinkių?

4. Ar [šios] direktyvos 6 straipsnio 2 dalis turi būti aiškinama taip, kad pagal ją draudžiama taisyklėse nustatyti ant žemės paviršiaus matuojamo garso lygio ribas, kurių reikia paisyti skrendant virš oro uostų apylinkių, o jas viršijus gali būti skiriama sankcija, kai tokias taisykles būtų galima pažeisti skraidant lėktuvais, atitinkančiais Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 4 skyriaus normas?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

22 Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar Direktyvos 2002/30 2 straipsnio e punkte numatyta sąvoka „operacijų apribojimai“ turi būti aiškinama kaip apimanti taisykles, kuriomis nustatomos ant žemės paviršiaus matuojamo garso lygio ribos, kurių reikia paisyti skrendant virš oro uostų apylinkių, o jas viršijus gali būti skiriama sankcija.

23 Atsakant į šį klausimą reikia priminti, kad, kaip matyti iš Direktyvos 2002/30 7 konstatuojamosios dalies, ja nustatoma „bendra taisyklių ir tvarkos dėl operacijų apribojimų Bendrijos oro uostuose nustatymo sistema, kaip subalansuoto požiūrio į triukšmo valdymą dalis“.

24 Šiuo klausimu direktyvos 10 konstatuojamojoje dalyje teigiama, kad subalansuotas požiūris yra politikos kryptis lėktuvų keliamo triukšmo problemai spręsti, įskaitant tarptautinę orientaciją, skirtą operacijų apribojimams atskiruose oro uostuose nustatyti. 33-iosios ICAO asamblėjos priimtoje rezoliucijoje A33/7 apibrėžtą „subalansuoto požiūrio“ koncepciją sudaro keturi pagrindiniai elementai ir pagal ją reikalaujama kruopščiai įvertinti įvairias galimybes mažinti triukšmą, įskaitant orlaivių triukšmo jo ištakose mažinimą, žemės naudojimo planavimo ir valdymo priemones, triukšmą mažinančią naudojimo tvarką ir operacijų apribojimus, nepažeidžiant atitinkamų teisinių pareigų, esamų susitarimų, galiojančių įstatymų ir nustatytų politikos krypčių (žr., be kita ko, 2007 m. birželio 14 d. Sprendimo *Komisija prieš Belgiją*, C-422/05, Rink. p. I-4749, 38 punktą).

25 Tai reiškia, kad operacijų apribojimai leidžiami tik tuomet, kai bet kuri kita triukšmo valdymo priemonė neleido pasiekti Direktyvos 2002/30 tikslų, nurodytų jos 1 straipsnyje.

26 Atsižvelgiant į šį kontekstą, pažymėtina, jog Direktyvos 2002/30 2 straipsnio e punkte, kuriame „operacijų apribojimai“ apibrėžiami kaip su triukšmu susiję veiksmai, kuriais ribojamas arba mažinamas civilinių ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų patekimas į kurį nors oro uostą, nurodoma, kad gali būti numatyti arba dalinio pobūdžio operacijų apribojimai, turintys poveikio civilinių ikigarsinių lėktuvų naudojimui tam tikru laiko

tarpu, arba apribojimai, kuriais visiškai draudžiami ribinio triukšmingumo orlaivių skrydžiai konkrečiuose oro uostuose.

27 Šis suskirstymas, be kita ko, patvirtintas šios direktyvos 6 straipsnio 1 dalyje, pagal kurią apribojimus, kuriais siekiama pašalinti ribinio triukšmingumo orlaivius, leidžiama nustatyti tik jei visos įmanomos priemonės, įskaitant dalinius operacijų apribojimus, neleido pasiekti Direktyvos 2002/30 tikslų.

28 Todėl, kaip savo išvados 48 punkte pažymėjo generalinis advokatas, operacijų apribojimas, kaip tai suprantama pagal šios direktyvos 2 straipsnio e punktą, reiškia draudimą – kuris gali būti visiškas arba dalinis – patekti į tam tikrą oro uostą.

29 Pažymėtina, kad aplinkosaugos teisės aktai, kaip antai nagrinėjamieji pagrindinėje byloje, kuriais nustatomos maksimalios ant žemės paviršiaus matuojamo triukšmo ribos, kurių reikia paisyti skrendant virš oro uostų apylinkių, patys savaime nėra draudimas patekti į tam tikrą oro uostą.

30 Be to, metodo, pagal kurį skrendančio orlaivio skleidžiamas triukšmas matuojamas ant žemės paviršiaus, taikymas yra subalansuoto požiūrio elementas, kaip priminta šios sprendimo 23 ir 24 punktuose, nes jis gali suteikti daugiau duomenų, leidžiančių suderinti susikertančius triukšmo poveikį patiriančių asmenų, orlaivius eksploatuojančių ūkio subjektų ir visos visuomenės interesus.

31 Vis dėlto neatmestina, kad tokie teisės aktai dėl atitinkamo jų ekonominio, techninio ir teisinio konteksto gali turėti tokį patį poveikį kaip draudimas patekti į oro uostą.

32 Jeigu iš tiesų šiais teisės aktais nustatytos ribos yra tokios varžančios, jog dėl jų orlaivių eksploatuotojai priversti atsisakyti savo ūkinės veiklos, tokie teisės aktai turėtų būti vertinami kaip draudimai patekti į oro uostą, todėl jie būtų „operacijų apribojimai“, kaip tai suprantama pagal šios direktyvos 2 straipsnio e punktą.

33 Nagrinėdamas pagrindinę bylą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti, ar *Région de Bruxelles-Capitale* priimtos priemonės turi tokį poveikį.

34 Tokiomis aplinkybėmis į pirmąjį klausimą reikia atsakyti, jog Direktyvos 2002/30 2 straipsnio e punktas turi būt aiškinamas taip, kad „operacijų apribojimas“ yra visiško arba laikino draudimo priemonė, draudžianti civilinio ikigarsinio reaktyvinio orlaivio patekimą į kurį nors Sąjungos valstybės narės oro uostą. Todėl aplinkosaugos srities nacionalinės teisės aktai, kuriais nustatomos maksimalios ant žemės paviršiaus matuojamo triukšmo ribos, kurių reikia paisyti skrendant virš oro uostų apylinkių, patys savaime nėra „operacijų apribojimas“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, nebent dėl atitinkamo ekonominio, techninio ir teisinio konteksto jie gali turėti tokį patį poveikį kaip draudimas patekti į minėtą oro uostą.

Dėl antrojo– ketvirtojo klausimų

35 Atsižvelgiant į pateiktą pirmojo klausimo atsakymą, į kitus klausimus atsakyti nereikia.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

36 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (pirmoji kolegija) nusprendžia:

2002 m. kovo 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/30/EB dėl taisyklių ir tvarkos, reglamentuojančios triukšmingų operacijų apribojimų įvedimą Bendrijos oro uostuose, nustatymo 2 straipsnio e punktas turi būt aiškinamas taip, kad „operacijų apribojimas“ yra visiško arba laikino draudimo priemonė, draudžianti civilinio ikigarsinio reaktyvinio orlaivio patekimą į kurį nors Sąjungos valstybės narės oro uostą. Todėl aplinkosaugos srities nacionalinės teisės aktai, kuriais nustatomos maksimalios ant žemės paviršiaus matuojamo triukšmo ribos, kurių reikia paisyti skrendant virš oro uostų apylinkių, patys savaime nėra „operacijų apribojimas“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, nebent dėl atitinkamo ekonominio, techninio ir teisinio konteksto jie gali turėti tokį patį poveikį kaip draudimas patekti į minėtą oro uostą.

Parašai.