A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2011. szeptember 8.*

A C-120/10. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Conseil d'État (Belgium) a Bírósághoz 2010. március 5-én érkezett, 2010. február 26-i határozatával terjesztett elő az előtte

a **European Air Transport SA**

és

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

a **Région de Bruxelles-Capitale**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: A. Tizzano tanácselnök, J.-J. Kasel, E. Levits, M. Safjan és M. Berger (előadó) bírák,

* Az eljárás nyelve: francia.

főtanácsnok: P. Cruz Villalón,
hivatalvezető: R. Şereş tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2010. november 30-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a European Air Transport SA képviseletében P. Malherbe és T. Leidgens ügyvédek,

– a Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale és a Région de Bruxelles-Capitale képviseletében F. Tulkens és N. Bonbled ügyvédek,

– a dán kormány képviseletében C. Vang, meghatalmazotti minőségben,

– a francia kormány képviseletében G. de Bergues és M. Perrot, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében C. Vrignon és K. Simonsson, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2011. február 17-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról szóló, 2002. március 26-i 2002/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 85., 40. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 6. kötet, 96. o.) 2. cikke e) pontjának, 4. cikke (4) bekezdésének és 6. cikke (2) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.

2 Ezt a kérelmet a European Air Transport SA légitársaság (a továbbiakban: EAT), valamint a Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale és a Région de Bruxelles-Capitale közötti jogvita keretében terjesztették elő, amelynek tárgya az Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (a továbbiakban: IBGE) által az EAT-ra a városi környezetben felmerülő zaj kezelésére vonatkozó nemzeti szabályozás megsértése miatt kirótt 56 113 euró összegű pénzbírság.

Jogi háttér

Az uniós jog

3 A 2002/30 irányelv (7) és (10) preambulumbekezdése így rendelkezik:

„(7) A zaj kiegyensúlyozott kezelésére vonatkozó megközelítések részeként a Közösség repülőterein az üzemeltetési korlátozások bevezetését szolgáló közös szabályozási és eljárási keret a nagyjából összehasonlítható zajproblémákkal küzdő repülőtereken hasonló üzemeltetési korlátozások bevezetése révén segít

megőrizni a belső piaci követelményeket [helyesen: hozzájárul a belső piaci követelmények tiszteletben tartásának biztosításához]. E körbe tartozik a zajhatások felmérése a repülőtereken, az ezen hatások enyhítésére rendelkezésre álló intézkedések értékelése, valamint megfelelő zajcsökkentő intézkedések kiválasztása annak érdekében, hogy a lehető legalacsonyabb költségekkel a lehető legnagyobb környezetvédelmi hasznot lehessen elérni;

(10) Az ICAO 33. közgyűlése elfogadta a zajproblémák kezelésére szolgáló »kiegyensúlyozott megközelítés« fogalmát bevezető, A33/7 számú állásfoglalást, amellyel létrehozták a repülőgépek okozta zajjal kapcsolatos feladatok megoldását segítő eljárási módszert, beleértve a repülőterenként eltérő üzemeltetési korlátozások bevezetését segítő nemzetközi iránymutatást. A repülőgépek által okozott zajproblémák kezelésére szolgáló »kiegyensúlyozott megközelítés« fogalma négy fő elemből áll, és szükségessé teszi a zaj enyhítése érdekében valamennyi különféle választási lehetőség alapos felmérő értékelését, beleértve a repülőgépek zajának a zaj forrásánál történő csökkentését, a területfelhasználás-tervezési és -irányítási intézkedéseket, a zajcsökkentő üzemi eljárásokat és üzemeltetési korlátozásokat, a vonatkozó jogi kötelezettségek, a már meglévő megállapodás, a hatályos törvények és a már bevezetett politikák sérelme nélkül".

4 A 2002/30 irányelv „Célok" című 1. cikke ekként rendelkezik:

„Az irányelv célja, hogy

a) meghatározza a Közösségre vonatkozó azon szabályokat, amelyek az egyes repülőterek szintjén elősegítik az üzemeltetési korlátozások következetes bevezetését, a káros zajhatásokkal jelentősen érintett személyek számának korlátozása, illetve csökkentése érdekében".

5 A 2002/30 irányelv 2. cikkének e) pontja így rendelkezik:

„Ezen irányelv alkalmazásában

[...]

e) »üzemeltetési korlátozások«: azok a zajjal kapcsolatban hozott intézkedések, amelyek alapján korlátozzák vagy csökkentik a polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek számára valamely repülőtér használatát. Ez a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek meghatározott repülőterekről való kivonását célzó, valamint a polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek üzemeltetését bizonyos időszakokban érintő részleges üzemeltetési korlátozásait jelenti [helyesen: korlátozásokat jelent]".

6 Ezen irányelv „A repülőgépek zajának kezelésére vonatkozó általános szabályok" című 4. cikkének (4) bekezdése értelmében:

„A teljesítményalapú üzemeltetési korlátozások alapjául a nemzetközi polgári repülésről szóló [1944. december 7-én Chicagóban kötött] egyezmény [a továbbiakban: ICAO-egyezmény] harmadik kiadása (1993. július) 16. mellékletének 1. kötetében foglaltaknak megfelelően végrehajtott tanúsítási eljárásban meghatározottak szerint az adott repülőgép zajmutatói szolgálnak".

7 A 2002/30 irányelv „A felmérésre vonatkozó szabályok" című 5. cikke előírja:

„(1) Az üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó döntés mérlegelésekor a célszerűségnek és a lehetőségeknek megfelelően figyelembe kell venni a tervezett üzemeltetési korlátozásokra és az adott repülőtér sajátosságaira vonatkozó, a II. mellékletben meghatározott információkat.

(2) Ha a repülőtéri projektek megvalósítását megelőzően a[z egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló, 1985. június 27-i] 85/337/EGK [tanácsi] irányelvnek [HL L 175., 40. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 1. kötet, 248. o.] megfelelően környezetvédelmi hatásvizsgálatot kell végezni, az irányelv alapján elvégzett vizsgálat az (1) bekezdésben foglalt követelmények teljesítésének minősül, feltéve, hogy a vizsgálat során lehetőség szerint figyelembe vették ezen irányelv II. mellékletében meghatározott adatokat".

8 A 2002/30 irányelvnek „A követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek forgalomból való kivonását célzó üzemeltetési korlátozások bevezetésének szabályai" című 6. cikke kimondja:

„(1) Amennyiben az összes rendelkezésre álló intézkedésnek (beleértve a részleges üzemeltetési korlátozásokat is) az 5. cikkben foglalt követelményekkel összhangban elvégzett elemzése azt mutatja ki, hogy az ezen irányelvben foglalt célok elérése megköveteli a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek forgalomból való kivonását célzó korlátozások bevezetését, akkor […] a következő szabályokat kell alkalmazni […]

(2) Az 5. cikkben előírt felmérésre vonatkozó szabályokra figyelemmel, az I. mellékletben felsorolt városi repülőterek [helyesen: repülőtereket kezelő hatóságok] szigorúbb szabályokat vezethetnek be a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek vonatkozásában, feltéve, hogy ezek az intézkedések nem érintik azokat a polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépeket, amelyek – eredeti vagy megújított megfelelési tanúsítványuknál fogva – teljesítik a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 16. melléklete 1. kötete II. részének 4. fejezetében rögzített zajkibocsátási szabványokat".

A nemzeti jog

9 A 2002/30 irányelvet szövetségi szinten a Brüsszeli Nemzeti Repülőteret érintő üzemeltetési korlátozások bevezetéséről szóló, 2003. szeptember 25-i királyi rendelet (a *Moniteur belge* 2003. szeptember 26-i száma, 47538. o.) ültette át.

10 A Région de Bruxelles-Capitale a városi környezetben felmerülő zaj elleni küzdelemről szóló 1997. július 17-i rendelete (a *Moniteur belge* 1997. október 23-i száma, 28215. o.; a továbbiakban: 1997. július 17-i rendelet) 9. cikkének értelmében:

„A kormány megtesz minden intézkedést annak érdekében, hogy:

(1) zajmutatók vagy immissziós határértékek meghatározásával korlátozza a bizonyos források által okozott zajártalmat;

(2) a zajforrások tekintetében, azok eredetének, városi elhelyezkedésének, zajkibocsátási értékeinek és az adott területeken található ingatlanok használói különleges védelme szükségességének függvényében elfogadható küszöbértékeket határozzon meg;

(3) a készülékek, berendezések vagy tárgyak használatát azon körülmények függvényében szabályozza, amelyek között az okozott vagy esetlegesen okozott zajok vagy rezgések különösen zavaróak;

[...]”.

11 A Région de Bruxelles-Capitale a környezetvédelmi tárgyú jogsértések felkutatásáról, megállapításáról, az ezek tekintetében indított eljárásokról és a visszaszorításukról szóló, 1999. március 25-i rendeletének (a *Moniteur belge* 1999. június 24-i száma, 23850. o., a továbbiakban: 1999. március 25-i rendelet) 32. cikke így rendelkezik:

„62,50 euró összegtől 625 euró összegig terjedő közigazgatási bírsággal sújtható minden olyan személy, aki az alábbi jogsértések bármelyikét elköveti:

[…]

(8) a városi környezetben felmerülő zaj elleni küzdelemről szóló 1997. július 17-i rendelet értelmében:

a) közterületen szükségtelenül, illetve az előrelátás vagy elővigyázatosság elmulasztása következtében a lakók nyugalmának vagy egészségének a megzavarására alkalmas zajt vagy riadalmat okoz;

b) a lakók nyugalmának vagy egészségének a megzavarására alkalmas zajt vagy riadalmat okoz 22 óra és 7 óra között;

c) a szokásosnál zajosabb magatartást tanúsít, vagy a felelőssége alá tartozó személyek vagy állatok hasonló jellegű magatartását nem akadályozta meg”.

12 E rendelet 33. cikkének értelmében:

„625 euró összegtől 62 500 euró összegig terjedő közigazgatási bírsággal sújtható minden olyan személy, aki az alábbi jogsértések bármelyikét elköveti:

[...]

(7) a városi környezetben felmerülő zaj elleni küzdelemről szóló 1997. július 17-i rendelet értelmében:

a) közterületen vagy köztéren előzetes engedélyhez kötött zajt okoz ilyen engedély hiányában vagy az abban meghatározott feltételek megsértésével;

b) hangforrás tulajdonosaként, birtokosaként vagy felhasználójaként a Kormány által rögzített szabványokat meghaladó zajszennyezést okoz közvetve vagy közvetlenül, vagy annak további fennállását lehetővé teszi;

[...]”.

13 Az említett rendelet 35. cikke előírja:

„A 32. és 33. cikkben felsorolt jogsértések tekintetében büntetőeljárás indítható vagy közigazgatási bírság szabható ki.

[...]”.

14 A Région de Bruxelles-Capitale a légi közlekedés által okozott zaj elleni küzdelemről szóló, 1999. május 27-i rendeletének (a *Moniteur belge* 1999. augusztus 11-i száma, 30002. o.; a továbbiakban: 1999. május 27-i rendelet) 2. cikke meghatározza azokat a határértékeket, amelyeket a zajszint nem haladhat meg.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

15 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból az következik, hogy az IBGE megállapította, hogy 2006 októbere folyamán az EAT az 1997. július 17-i rendeletet, az 1999. március 25-i rendeletet és az 1999. május 27-i rendeletet 62 ízben megsértette. Az IBGE azt rója fel az EAT-nak, hogy a repülőgépei által kibocsátott zaj az éjszakai órákban meghaladta az említett jogszabályokban előírt határértékeket.

16 Az e jogsértéseket rögzítő jegyzőkönyvet az IBGE 2006. november 24-én állította ki, és 2006. december 4-én küldte meg az IBGE-nek.

17 2007. augusztus 24-én az IBGE közigazgatási szankció kiszabására irányuló eljárást kezdeményezett az EAT ellen, amely során e társaságra 56 113 euró összegű bírságot szabott ki, amely a 2006 októbere folyamán reggel kettő és öt óra között elkövetett 62 jogsértésből 48-nak felelt meg.

18 Az EAT fellebbezést nyújtott be e határozattal szemben a Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale előtt, amely 2008. január 24-i határozatával helyben hagyta az IBGE által kiszabott szankciót.

19 Ezt követően, 2008. március 20-án az említett társaság keresetet indított a Conseil d'État (Államtanács) előtt a Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale-lal és a Région de Bruxelles-Capitale-lal szemben a 2008. január 24-i határozat megsemmisítése iránt. Az EAT e tekintetben arra hivatkozik, hogy az 1999. május 27-i rendelet sérti a 2002/30 irányelv 4. és 6. cikkét, amelyek értelmében az illetékes

hatóságok – az alapügyben az IBGE – által elfogadott minden, üzemeltetési korlátozásokra vonatkozó intézkedés alapjául az adott repülőgépnek az ICAO-egyezmény 16. mellékletének 1. kötetében foglaltaknak megfelelően végrehajtott tanúsítási eljárásban meghatározottak zajmutatói szolgálnak, és amelyek értelmében a tagállamok illetékes hatóságai nem tilthatják vagy korlátozhatják az olyan repülőgépek üzemeltetését, amelyek teljesítik az említett kötet 3. fejezetében rögzített zajkibocsátási szabványokat, kivéve, ha az említett 3. fejezetben foglaltaknak éppen eleget tevő repülőgépekről van szó.

20 Az alapügy felperese továbbá arra hivatkozik, hogy e rendelet sérti a 2002/30 irányelv 6. cikkét, amelynek értelmében a tagállamok illetékes hatóságai semmi esetre sem hozhatnak az olyan repülőgépek üzemeltetését korlátozó intézkedést, amelyek teljesítik az ICAO-egyezmény 16. melléklete 1. kötete II. részének 4. fejezetében rögzített szabványokat.

21 Ilyen körülmények között határozott úgy a Conseil d'État, hogy felfüggeszti az eljárást, és a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra:

„1) Úgy kell-e értelmezni a [2002/30] irányelv 2. cikkének e) pontja szerinti »üzemeltetési korlátozás« fogalmát, hogy az magában foglalja a talajon mért zajszinthatárértékeket meghatározó szabályokat, amelyeket a repülőtér közelében fekvő területeken az átrepülés során tiszteletben kell tartani, továbbá amelyek megszegői részére szankció szabható ki, figyelembe véve, hogy a repülőgépeknek be kell tartaniuk az útvonalakat, és meg kell felelniük más közigazgatási hatóságok által meghatározott le- és felszállási eljárásoknak e zajszinthatárértékek betartására tekintet nélkül?

2) Úgy kell-e értelmezni ugyanezen irányelv 2. cikkének e) pontját és 4. cikkének (4) bekezdését, hogy minden »üzemeltetési korlátozásnak« »teljesítményalapúnak« kell lennie, vagy ezek a rendelkezések lehetővé teszik-e, hogy más, környezetvédelemmel kapcsolatos rendelkezések, amelyeket a repülőtér közelében fekvő területeken az átrepülés során tiszteletben kell tartani, továbbá amelyek

megszegői részére szankció szabható ki, a talajon mért zajszint alapján korlátozzák a repülőtérhez való hozzáférést?

3) Úgy kell-e értelmezni ugyanezen irányelv 4. cikkének (4) bekezdését, hogy az az adott repülőgép zajmutatóin alapuló teljesítményalapú üzemeltetési korlátozásokon kívül tilt minden, a környezetvédelemmel kapcsolatos, a talajon mért zajszinthatárértékeket meghatározó szabályt, amelyeket a repülőtér közelében fekvő területeken az átrepülés során tiszteletben kell tartani?

4) Úgy kell-e értelmezni ugyanezen irányelv 6. cikkének (2) bekezdését, hogy az tiltja, hogy a talajon mért zajszinthatárértékeket meghatározó szabályok, amelyeket a repülőtér közelében fekvő területeken az átrepülés során tiszteletben kell tartani, továbbá amelyek megszegői részére szankció szabható ki, olyan szabályok legyenek, amelyeket a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 16. melléklete 1. kötete II. részének 4. fejezetében rögzített szabványoknak megfelelő repülőgépek megsérthetik?"

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

22 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy úgy kell-e értelmezni a 2002/30 irányelv 2. cikkének e) pontja szerinti „üzemeltetési korlátozás" fogalmát, hogy az magában foglalja a talajon mért zajszinthatárértékeket meghatározó szabályokat, amelyeket a repülőtér közelében fekvő területeken az átrepülés során tiszteletben kell tartani, továbbá amelyek megszegői részére szankció szabható ki.

23 E kérdés megválaszolása céljából emlékeztetni kell arra, hogy – amint az a 2002/30 irányelv (7) preambulumbekezdéséből következik – ezen irányelv célja, hogy „a zaj kiegyensúlyozott kezelésére vonatkozó megközelítések részeként, a Közösség repülőterein az üzemeltetési korlátozások bevezetését szolgáló közös szabályozási és eljárási keretet hozzon létre”.

24 Az irányelv (10) preambulumbekezdése e tekintetben pontosítja, hogy a kiegyensúlyozott megközelítés a repülőgépek okozta zajjal kapcsolatos feladatok megoldását segítő eljárási módszer, amely magában foglalja többek között a repülőterenként eltérő üzemeltetési korlátozások bevezetését segítő nemzetközi iránymutatásokat. Az ICAO 33. közgyűlése által elfogadott, az A33-7. számú állásfoglalásban meghatározott „kiegyensúlyozott megközelítés” fogalma négy fő elemből áll, és szükségessé teszi a zaj enyhítése érdekében valamennyi különféle választási lehetőség alapos felmérő értékelését, beleértve a repülőgépek zajának a zaj forrásánál történő csökkentését, a területfelhasználás-tervezési és -irányítási intézkedéseket, a zajcsökkentő üzemi eljárásokat és üzemeltetési korlátozásokat, a vonatkozó jogi kötelezettségek, a már meglévő megállapodások, a hatályos törvények és a már bevezetett politikák sérelme nélkül (lásd továbbá a C-422/05. sz., Bizottság kontra Belgium ügyben 2007. június 14-én hozott ítélet [EBHT 2007., I-4749. o.] 38. pontját).

25 Következésképpen üzemeltetési korlátozások kizárólag akkor engedhetők meg, ha a zaj kezelésével kapcsolatban hozott bármely más intézkedés nem tette lehetővé a 2002/30 irányelv – ugyanezen irányelv 1. cikkében bemutatott – célkitűzéseinek elérését.

26 Ilyen összefüggésben a 2002/30 irányelv 2. cikkének e) pontja, amely az „üzemeltetési korlátozást” olyan, zajjal kapcsolatban hozott intézkedésként határozza meg, amely alapján korlátozzák vagy csökkentik a polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek számára valamely repülőtér használatát, pontosítja, hogy létezhetnek részleges üzemeltetési korlátozások, amelyek a polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek üzemeltetését bizonyos időszakokban korlátozzák, valamint olyan korlátozások,

amelyek célja a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek meghatározott repülőterekről való teljes kivonása.

27 Ezt a fokozatosságot egyébiránt megerősíti ezen irányelv 6. cikkének (1) bekezdése, amely a repülőgépek forgalomból való kivonását célzó üzemeltetési korlátozásoknak a bevezetését kizárólag akkor engedi, ha egyetlen rendelkezésre álló intézkedés sem tette lehetővé, még a részleges üzemeltetési korlátozások sem, a 2002/30 irányelvben foglalt célok elérését.

28 Következésképpen, amint azt a főtanácsnok megállapítja indítványának 48. pontjában, az ezen irányelv 2. cikkének e) pontja szerinti üzemeltetési korlátozás az érintett repülőtér használatának tiltását jelenti, legyen az teljes vagy részleges tilalom.

29 Márpedig egy olyan, az alapügy tárgyát képezőhöz hasonló környezetvédelmi szabályozás, amely meghatározza a talajon mért maximális zajszinthatárértékeket, amelyeket a repülőtér közelében fekvő területeken az átrepülés során tiszteletben kell tartani, önmagában nem tekinthető az érintett repülőtér használatára vonatkozó tilalomnak.

30 Végső soron az egy közlekedő repülőgép által keltett zaj talajon történő méréséből álló módszer alkalmazása a kiegyensúlyozott megközelítés egyik elemét képezi, amint arra a jelen ítélet 23. és 24. pontja emlékeztet, amennyiben képes adatokat biztosítani a zajártalommal érintett személyek, a repülőgépeket üzemeltető gazdasági szereplők és összességében a társadalom egymással versengő érdekeinek összehangolásához.

31 Mindazonáltal nem zárható ki, hogy e szabályozások az irányadó gazdasági, műszaki és jogi keret folytán ugyanolyan hatást eredményezhetnek, mint egy használati tilalom.

32 Ha ugyanis az e szabályozások által előírt határértékek olyannyira korlátozóak, hogy konkrét esetben a repülőgépek üzemeltetőit arra kényszerítik, hogy felhagyjanak gazdasági tevékenységükkel, akkor e szabályozások használati tilalommá válnak, ennélfogva az ezen irányelv 2. cikkének e) pontja szerinti „üzemeltetési korlátozásoknak" minősülnek.

33 Az alapügyben a kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata, hogy a Région de Bruxelles-Capitale által meghozott intézkedéseknek ilyen hatásuk van-e.

34 Ilyen körülmények között azt a választ kell adni az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre, hogy a 2002/30 irányelv 2. cikkének e) pontját akként kell értelmezni, hogy az „üzemeltetési korlátozás" teljes vagy átmeneti jellegű tiltó intézkedés, amely tiltja valamely uniós tagállam repülőterének a szubszonikus sugárhajtású polgári repülőgépek általi használatát. Következésképpen egy környezetvédelmi tárgyú nemzeti szabályozás, amely azon, talajon mért zajszinthatárértékeket határozza meg, amelyeket a repülőtér közelében fekvő területeken az átrepülés során tiszteletben kell tartani, önmagában nem tekinthető az e rendelkezés értelmében vett „üzemeltetési korlátozásnak", kivéve, ha az irányadó gazdasági, műszaki és jogi keret folytán ugyanolyan hatást eredményezhet, mint egy, az említett repülőtér használatára vonatkozó tilalom.

A második, harmadik és negyedik kérdésről

35 Az első kérdésre adott válaszra tekintettel a kérdést előterjesztő bíróság által előzetes döntéshozatalra előterjesztett többi kérdésre nem kell válaszolni.

A költségekről

36 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (első tanács) a következőképpen határozott:

A Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról szóló, 2002. március 26-i 2002/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 2. cikkének e) pontját akként kell értelmezni, hogy az „üzemeltetési korlátozás" teljes vagy átmeneti jellegű tiltó intézkedés, amely tiltja valamely uniós tagállam repülőterének a szubszonikus sugárhajtású polgári repülőgépek általi használatát. Következésképpen egy környezetvédelmi tárgyú nemzeti szabályozás, amely azon, talajon mért zajszinthatárértékeket határozza meg, amelyeket a repülőtér közelében fekvő területek feletti átrepülés során tiszteletben kell tartani, önmagában nem tekinthető az e rendelkezés értelmében vett „üzemeltetési korlátozásnak", kivéve, ha az irányadó gazdasági, műszaki és jogi keret folytán ugyanolyan hatást eredményezhet, mint egy, az említett repülőtér használatára vonatkozó tilalom.

Aláírások