WYROK TRYBUNAŁU (pierwsza izba)

z dnia 8 września 2011 r.*

W sprawie C-120/10

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Conseil d'État (Belgia) postanowieniem z dnia 26 lutego 2010 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 5 marca 2010 r., w postępowaniu

European Air Transport SA

przeciwko

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

Région de Bruxelles-Capitale,

TRYBUNAŁ (pierwsza izba),

w składzie: A. Tizzano, prezes izby, J.J. Kasel, E. Levits, M. Safjan i M. Berger (sprawozdawca), sędziowie,

* Język postępowania: francuski.

rzecznik generalny: P. Cruz Villalón,
sekretarz: R. Şereş, administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 30 listopada 2010 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu European Air Transport SA przez adwokatów P. Malherbe'a oraz T. Leidgens,

— w imieniu Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale oraz Région de Bruxelles-Capitale przez adwokatów F. Tulkensa oraz N. Bonbleda,

— w imieniu rządu duńskiego przez C. Vanga, działającego w charakterze pełnomocnika,

— w imieniu rządu francuskiego przez G. de Berguesa oraz M. Perrota, działających w charakterze pełnomocników,

— w imieniu Komisji Europejskiej przez C. Vrignon oraz K. Simonssona, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 17 lutego 2011 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 2 lit. e), art. 4 ust. 4 i art. 6 ust. 2 dyrektywy 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 85, s. 40).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy European Air Transport SA (zwaną dalej „EAT"), będącą spółką działająca w zakresie transportu lotniczego, i Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale [komisja ds. środowiska regionu stołecznego Bruksela] oraz Région de Bruxelles-Capitale [regionem stołecznym Bruksela] w przedmiocie grzywny w wysokości 56113 EUR nałożonej na EAT przez Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement [brukselski instytut zarządzania środowiskiem, zwany dalej „IBGE"] w związku z nieprzestrzeganiem krajowych przepisów dotyczących hałasu na obszarach miejskich.

Ramy prawne

Prawo Unii

3 Motywy 7 i 10 dyrektywy 2002/30 stanowią:

„(7) Wspólne zasady i procedury [przyjęcie wspólnych zasad i procedur] dla wprowadzenia ograniczeń działalności w portach lotniczych Wspólnoty, jako część zrównoważonego podejścia do zarządzania hałasem, przyczyni się do ochrony wymogów rynku wewnętrznego przez wprowadzenie podobnych ograniczeń

działalności w portach lotniczych o zasadniczo porównywalnych problemach z hałasem. Zawiera się w tym ocena wpływu hałasu w porcie lotniczym i ocena środków pozostających do dyspozycji do zmniejszenia tego wpływu, a także dokonanie wyboru odpowiednich środków łagodzących w celu osiągnięcia najmniejszym kosztem maksymalnych korzyści dla środowiska naturalnego.

[…]

(10) 33. Zgromadzenie MOLC [ICAO] przyjęło uchwałę nr A33/7 wprowadzającą pojęcie »zrównoważonego podejścia« do zarządzania hałasem, ustanawiając w niej zasady polityki wobec sposobu rozwiązywania problemu hałasu samolotów, w tym międzynarodowe doradztwo dla portów lotniczych [wytyczne] przy wprowadzaniu ograniczeń działalności w poszczególnych portach lotniczych. Koncepcja »zrównoważonego podejścia« do zarządzania emisją hałasu składa się z czterech głównych elementów i wymaga starannej oceny różnych możliwych rozwiązań kwestii zmniejszania hałasu, w tym zmniejszenia hałasu lotniczego u źródła, planowania przestrzennego oraz środków zarządzania, operacyjnych procedur minimalizowania hałasu oraz ograniczenia działalności, bez naruszania odnośnych zobowiązań prawnych, istniejących umów, obowiązującego ustawodawstwa oraz obowiązujących zasad polityki".

4 Artykuł 1 dyrektywy 2002/30, zatytułowany „Cele", przewiduje:

„Celami niniejszej dyrektywy są:

a) ustanowienie zasad obowiązujących we Wspólnocie w celu ułatwienia wprowadzania ograniczeń działalności w jednolity sposób na poziomie portów lotniczych dla ograniczenia lub zmniejszenia liczby osób znacząco dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu;

[…]".

5 Artykuł 2 lit. e) dyrektywy 2002/30 stanowi:

„Do celów niniejszej dyrektywy:

[…]

e) »ograniczenia działalności« oznaczają działania związane z hałasem, które ograniczają lub zmniejszają dostęp cywilnych poddźwiękowych odrzutowych statków powietrznych do portu lotniczego. Obejmuje to również ograniczenia działalności nakierowane na wycofanie z eksploatacji w poszczególnych portach lotniczych samolotów marginalnie zgodnych, jak również ograniczenia działalności o charakterze częściowym, wpływające na działalność cywilnych poddźwiękowych statków powietrznych według pory dnia".

6 Zgodnie z art. 4 ust. 4 tej dyrektywy zatytułowanym „Ogólne zasady zarządzania hałasem powodowanym przez samoloty":

„Ograniczenia działalności ustalane na podstawie danych eksploatacyjnych są oparte na emisji hałasu przez samoloty ustalone w procedurze certyfikacyjnej przeprowadzonej zgodnie z tomem 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym [podpisanej w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r. (International Civil Aviation Organization) zwanej dalej »konwencją ICAO«] trzecie wydanie (lipiec 1993 r.)".

7 Artykuł 5 dyrektywy 2002/30, zatytułowany „Reguły dokonywania ocen", przewiduje:

„1. Przy rozważaniu decyzji o ograniczeniach działalności uwzględnia się w odpowiednim zakresie i na ile jest to możliwe, informacje wymienione w załączniku II, w odniesieniu do rozważanych ograniczeń działalności i charakterystyk portu lotniczego.

2. W przypadku gdy projekty portów lotniczych są przedmiotem oceny wpływu na środowisko na mocy dyrektywy 85/337/EWG [Rady z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (Dz.U. L 175, s. 40)], ocena przeprowadzona zgodnie z tą dyrektywą jest rozpatrywana jako spełniająca wymogi ust. 1, o ile ocena uwzględnia w możliwie szerokim zakresie informacje wymienione w załączniku II do niniejszej dyrektywy".

8 Artykuł 6 dyrektywy 2002/30, zatytułowany „Zasady wprowadzania ograniczeń działalności nakierowanych na wycofanie samolotów marginalnie zgodnych", stanowi:

„1. Gdy ocena wszystkich dostępnych środków, w tym ograniczenia działalności o charakterze częściowym, przeprowadzona zgodnie z wymogami art. 5 wykazuje, że osiągnięcie celów niniejszej dyrektywy wymaga wprowadzenia ograniczeń działalności nakierowanych na wycofanie marginalnie zgodnego samolotu, […] stosuje się następujące zasady: […]

2. Miejskie porty lotnicze wymienione w załączniku I mogą wprowadzać, z zastrzeżeniem zasad dotyczących oceny w art. 5, środki, które mogą być bardziej surowe w odniesieniu do określenia samolotu marginalnie zgodnego, jeśli te środki nie mają wpływu na cywilne poddźwiękowe odrzutowe statki powietrzne, które są zgodne albo na podstawie oryginalnego certyfikatu, albo ponownej procedury certyfikacyjnej z normami hałasu w tomie 1 część II rozdz. 4 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym".

Prawo krajowe

9 Dyrektywa 2002/30 została transponowana na poziomie federalnym w rozporządzeniu królewskim z dnia 25 września 2003 r. ustanawiającym zasady i procedury dotyczące wprowadzenia ograniczeń działalności w porcie lotniczym Bruxelles-National (*Moniteur belge* z dnia 26 września 2003 r., s. 47538).

10 Zgodnie z art. 9 dekretu Région de Bruxelles-Capitale z dnia 17 lipca 1997 r. w sprawie walki z hałasem na obszarach miejskich (*Moniteur belge* z dnia 23 października 1997 r., s. 28215, zwany dalej „dekretem z dnia 17 lipca 1997 r."):

„Rząd podejmuje wszelkie środki mające na celu:

1 ograniczenie uciążliwego hałasu wywołanego przez pewne źródła, określając maksymalne normy emisji lub immisji;

2 ustanowienie akceptowalnych progów dla źródeł hałasu w zależności od ich pochodzenia, umiejscowienia w mieście, cech akustycznych i konieczności ochrony zwłaszcza mieszkańców budynków położonych na określonych obszarach;

3 uregulowania wykorzystania wyposażenia, urządzeń lub obiektów w zależności od okoliczności, w których powstające lub mogące powstać hałasy lub drgania są szczególnie uciążliwe;

[…]".

11 Artykuł 32 dekretu Région de Bruxelles-Capitale z dnia 25 marca 1999 r. dotyczącego badania, stwierdzania, ścigania i karania naruszeń w dziedzinie środowiska (*Moniteur belge* z dnia 24 czerwca 1999 r., s. 23850, zwany dalej „dekretem z dnia 25 marca 1999 r.") stanowi:

„Kto popełnia jedno z następujących naruszeń podlega grzywnie administracyjnej w wysokości od 62,50 do 625 EUR:

[…]

8 w rozumieniu dekretu z dnia 17 lipca 1997 r. w sprawie walki z hałasem na obszarach miejskich:

a) wywołuje bez konieczności lub przez brak przezorności lub ostrożności hałas lub zakłócenia na drodze publicznej mogące naruszać spokój lub zdrowie mieszkańców;

b) wywołuje hałas lub zakłócenia mogące naruszyć spokój lub zdrowie mieszkańców pomiędzy godziną dwudziestą drugą i godziną siódmą;

c) zachowuje się w nienormalnie hałaśliwy sposób lub nie uniemożliwia takiego zachowania osobom lub zwierzętom znajdującym się pod jego nadzorem".

12 Zgodnie z art. 33 tego dekretu:

„Kto popełnia jedno z następujących naruszeń podlega grzywnie administracyjnej w wysokości od 625 do 62500 EUR:

[…]

7 w rozumieniu dekretu z dnia 17 lipca 1997 r. w sprawie walki z hałasem na obszarach miejskich:

a) wywołuje na drodze publicznej lub w miejscu publicznym hałas wymagający uprzedniego zezwolenia bez posiadania takiego zezwolenia lub bez przestrzegania warunków w nim określonych;

b) jako właściciel, posiadacz lub użytkownik źródła hałasu wywołuje bezpośrednio lub pośrednio albo pozwala na utrzymywanie się uciążliwości dźwiękowej przekraczającej normy określone przez rząd;

[…]”.

13 Artykuł 35 wspomnianego dekretu przewiduje:

„Naruszenia wymienione w art. 32 i 33 są przedmiotem ścigania karnego lub grzywny administracyjnej.

[…]”.

14 Artykuł 2 zarządzenia Région de Bruxelles-Capitale z dnia 27 maja 1999 r. w sprawie walki z hałasem powodowanym przez ruch lotniczy (*Moniteur belge* z dnia 11 sierpnia 1999 r., s. 30002, zwane dalej „zarządzeniem z dnia 27 maja 1999 r.”) przewiduje wartości graniczne, których nie mogą przekraczać poziomy hałasu.

Postępowanie przed sądem krajowym i pytania prejudycjalne

15 Z postanowienia odsyłającego wynika, że IBGE stwierdził, iż w październiku 2006 r. EAT popełniła 62 naruszenia dekretu z dnia 17 lipca 1997 r., dekretu z dnia 25 marca 1999 r. i zarządzenia z dnia 27 maja 1999 r. EAT zarzuca się, iż jej samoloty emitowały w godzinach nocnych hałas przekraczający wartości graniczne przewidziane w tych uregulowaniach.

16 W dniu 24 listopada 2006 r. IBGE sporządziła protokół odnotowujący te naruszenia, który został przekazany EAT w dniu 4 grudnia 2006 r.

17 W dniu 24 sierpnia 2007 r. IBGE wszczął postępowanie w celu nałożenia na EAT kary administracyjnej, które doprowadziło do nałożenia na tę spółkę grzywny w wysokości 56113 EUR odpowiadającej 48 z 62 naruszeń popełnionych w październiku 2006 r. pomiędzy godziną drugą rano a piątą rano.

18 EAT odwołała się od tej decyzji do Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale, która potwierdziła w decyzji z dnia 24 stycznia 2008 r. karę nałożoną przez IBGE.

19 W dniu 20 marca 2008 r. wspomniana spółka wniosła skargę do Conseil d'État przeciwko Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale i Région de Bruxelles-Capitale, żądając stwierdzenia nieważności decyzji z dnia 24 stycznia 2008 r. Skarżąca podniosła w skardze, że zarządzenie z dnia 27 maja 1999 r. narusza art. 4 i 6 dyrektywy 2002/30, na podstawie których, po pierwsze, wszystkie ograniczenia

działalności przyjęte przez właściwe organy, w niniejszej sprawie IBGE, muszą być oparte na emisji hałasu przez samoloty ustalone w procedurze certyfikacyjnej przeprowadzonej zgodnie z tomem 1 załącznika 16 do konwencji ICAO, i po drugie, na mocy których właściwe organy państw członkowskich nie mogą zakazać lub ograniczyć działalności samolotów, które spełniają normy rozdziału 3, chyba że są to samoloty marginalnie zgodne z przepisami rozdziału 3.

20 Ponadto skarżąca w postępowaniu przed sądem krajowym podniosła, że zarządzenie to narusza art. 6 dyrektywy 2002/30, zgodnie z którym właściwe organy państw członkowskich nie mogą w żadnym wypadku wprowadzać ograniczeń działalności samolotów spełniających normy określone w rozdziale 4 drugiej części tomu 1 załącznika 16 do konwencji ICAO.

21 W tych okolicznościach Conseil d'État postanowiła zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy pojęcie ograniczenia działalności, o którym mowa w art. 2 lit. e) [dyrektywy 2002/30], należy interpretować w ten sposób, że obejmuje ono zasady określające dopuszczalne poziomy hałasu mierzonego na ziemi, które należy zachować przy przelotach nad obszarami położonymi w pobliżu portu lotniczego, poza którymi podmiot przekraczający te poziomy może podlegać sankcji, przy czym statki powietrzne są zobowiązane do przestrzegania tras i zachowywania procedur lądowania i startu ustalonych przez inne organy administracyjne bez uwzględnienia tych dopuszczalnych poziomów hałasu?

2) Czy art. 2 lit. e) i art. 4 ust. 4 [tej] dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że wszelkie »ograniczenia działalności« powinny być »[oparte] na podstawie danych eksploatacyjnych«, czy też przepisy te pozwalają, aby inne przepisy dotyczące ochrony środowiska ograniczały dostęp do portu lotniczego na podstawie poziomu(-ów) hałasu mierzonego(-ych) na ziemi, który(-e) należy zachować przy

przelotach nad obszarami położonymi w pobliżu portu lotniczego, poza którymi podmiot przekraczający te poziomy może podlegać sankcji?

3) Czy art. 4 ust. 4 [tej] dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że zakazuje on, aby oprócz ograniczeń działalności ustalanych na podstawie danych eksploatacyjnych, które są oparte na emisji hałasu przez samoloty, zasady dotyczące ochrony środowiska ustalały dopuszczalne poziomy hałasu mierzone na ziemi, które należy zachować przy przelotach nad obszarami położonymi w pobliżu portu lotniczego?

4) Czy art. 6 ust. 2 tej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że zakazuje on, aby [pewne] zasady ustalały dopuszczalne poziomy hałasu mierzone na ziemi, które należy zachować przy przelotach nad obszarami położonymi w pobliżu portu lotniczego, poza którymi podmiot przekraczający te poziomy może podlegać sankcji, jeżeli zasady te mogą być naruszane przez samoloty spełniające normy z tomu 1, część druga, rozdział 4 załącznika 16 do konwencji ICAO?".

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

22 W pierwszym pytaniu sąd krajowy dąży w istocie do ustalenia, czy pojęcie ograniczenia działalności, o którym mowa w art. 2 lit. e) dyrektywy 2002/30, należy interpretować w ten sposób, że obejmuje ono zasady określające dopuszczalne poziomy hałasu mierzonego na ziemi, które należy zachować przy przelotach nad obszarami położonymi w pobliżu portu lotniczego, poza którymi podmiot przekraczający te poziomy może podlegać sankcji.

23 Aby udzielić odpowiedzi na to pytanie, należy przypomnieć, że jak wynika z motywu 7 dyrektywy 2002/30, jej celem jest „przyjęcie wspólnych zasad i procedur dla wprowadzenia ograniczeń działalności w portach lotniczych Wspólnoty, jako część zrównoważonego podejścia do zarządzania hałasem".

24 W tym względzie z motywu 10 tej dyrektywy wynika, że zrównoważone podejście stanowi metodę rozwiązywania problemu hałasu emitowanego przez samoloty, obejmującą w szczególności międzynarodowe wytyczne przy wprowadzaniu ograniczeń działalności w poszczególnych portach lotniczych. Koncepcja „zrównoważonego podejścia", zdefiniowana w uchwale A33/7 przyjętej przez 33. zgromadzenie ICAO, składa się z czterech głównych elementów i wymaga starannej oceny różnych możliwych rozwiązań kwestii zmniejszania emisji hałasu, w tym zmniejszenia hałasu lotniczego u źródła, środków planowania i zarządzania przestrzennego, operacyjnych procedur minimalizowania hałasu i ograniczenia działalności, z poszanowaniem zobowiązań prawnych, istniejących umów, będącego w mocy ustawodawstwa oraz obowiązujących zasad polityki (zob. w szczególności wyrok z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie C-422/05 Komisja przeciwko Belgii, Zb.Orz. s. I-4749, pkt 38).

25 Z powyższego wynika, że ograniczenia działalności są dopuszczalne jedynie w sytuacji, gdy wszystkie inne środki zarządzania hałasem nie pozwoliły osiągnąć celów dyrektywy 2002/30 wskazanych w jej art. 1.

26 W tym kontekście art. 2 lit. e) dyrektywy 2002/30 definiujący „ograniczenie działalności" jako działania związane z hałasem, które ograniczają lub zmniejszają dostęp cywilnych poddźwiękowych odrzutowych statków powietrznych do portu lotniczego, uściśla, iż mogą istnieć ograniczenia działalności o charakterze częściowym wpływające na działalność cywilnych poddźwiękowych statków powietrznych według pory

dnia lub ograniczenia działalności polegające na całkowitym wycofaniu z eksploatacji w poszczególnych portach lotniczych samolotów marginalnie zgodnych.

27 Takie stopniowanie jest ponadto zgodne z art. 6 ust. 1 tej dyrektywy, który pozwala na wprowadzenie ograniczeń działalności nakierowanych na wycofanie marginalnie zgodnych samolotów jedynie w sytuacji, gdy wszystkie dostępne środki w tym ograniczenia działalności o charakterze częściowym nie pozwoliły na osiągnięcie celów dyrektywy 2002/30.

28 W konsekwencji jak zaznaczył rzecznik generalny w pkt 48 opinii, ograniczenia działalności w rozumieniu art. 2 lit. e) tej dyrektywy pociągają za sobą zakazanie dostępu do danego portu lotniczego, przy czym może mieć ono charakter całkowity lub częściowy.

29 Uregulowanie w zakresie środowiska takie jak to będące przedmiotem postępowania przed sądem krajowym ustanawiające maksymalne poziomy hałasu mierzonego na ziemi, które należy zachować przy przelotach nad obszarami położonymi w pobliżu portu lotniczego, nie stanowi jako takie zakazu dostępu do danego portu lotniczego.

30 Co więcej, stosowanie metody polegającej na mierzeniu na ziemi hałasu wywoływanego przez lecący samolot stanowi element zrównoważonego podejścia, o którym mowa w art. 23 i 24 niniejszego wyroku, ponieważ może dostarczyć więcej danych umożliwiających pogodzenie konkurencyjnych interesów osób, na które ma wpływ hałas, podmiotów gospodarczych eksploatujących samoloty i społeczeństwa jako całości.

31 Nie można jednak wykluczyć, że ze względu na istotny kontekst gospodarczy, techniczny i prawny, w jaki wpisują się takie uregulowania, mogą mieć one takie same skutki co zakaz dostępu.

32 Jeżeli bowiem poziomy określone przez te uregulowania są tak restrykcyjne, iż w rzeczywistości zmuszają operatorów samolotów do rezygnacji z wykonywania ich działalności gospodarczej, uregulowania te muszą być uważane za zakaz dostępu i w konsekwencji stanowią „ograniczenie działalności" w rozumieniu art. 2 lit. e) tej dyrektywy.

33 Do sądu krajowego należy sprawdzenie, czy w toczącym się przed nim postępowaniu środki przyjęte przez Région de Bruxelles-Capitale mają takie skutki.

34 W tych okolicznościach na pierwsze pytanie prejudycjalne należy odpowiedzieć, iż art. 2 lit. e) dyrektywy 2002/30 należy interpretować w ten sposób, że „ograniczenie działalności" stanowi środek o charakterze zakazu całkowitego lub czasowego uniemożliwiający dostęp cywilnego poddźwiękowego odrzutowego statku powietrznego do portu lotniczego w państwie członkowskim Unii. W konsekwencji krajowe uregulowanie w dziedzinie środowiska ustanawiające maksymalne poziomy hałasu mierzonego na ziemi, które należy zachować przy przelotach nad obszarami położonymi w pobliżu portu lotniczego, nie stanowi jako takie „ograniczenia działalności" w rozumieniu tego przepisu, chyba że ze względu na istotny kontekst gospodarczy, techniczny i prawny takie uregulowanie może mieć skutki takie same co zakaz dostępu do rzeczonego portu lotniczego.

W przedmiocie pytań od drugiego do czwartego

35 Uwzględniając odpowiedź udzieloną na pytanie pierwsze, udzielenie odpowiedzi na pozostałe pytania prejudycjalne stało się zbędne.

W przedmiocie kosztów

36 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (pierwsza izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 2 lit. e) dyrektywy 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty należy interpretować w ten sposób, że „ograniczenie działalności" stanowi środek o charakterze zakazu całkowitego lub czasowego uniemożliwiający dostęp cywilnego poddźwiękowego odrzutowego statku powietrznego do portu lotniczego w państwie członkowskim Unii. W konsekwencji krajowe uregulowanie w dziedzinie środowiska ustanawiające maksymalne poziomy hałasu mierzonego na ziemi, które należy zachować przy przelotach nad obszarami położonymi w pobliżu portu lotniczego, nie stanowi jako takie „ograniczenia działalności" w rozumieniu tego przepisu, chyba że ze względu na istotny kontekst gospodarczy, techniczny i prawny takie uregulowanie może mieć skutki takie same co zakaz dostępu do rzeczonego portu lotniczego.

Podpisy