

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

14 юни 2007 година¹

По дело C-422/05

с предмет иск за установяване на неизпълнение на задължения от държава-членка, предявен на основание член 226 ЕО на 28 ноември 2005 г.,

Комисия на Европейските общности, за която се явяват г-н F. Benyon и г-н M. Huttunen, в качеството на представители, със съдебен адрес в Люксембург,

ищец,

срещу

Кралство Белгия, за което първоначално се явява г-н M. Wimmer, а впоследствие г-жа A. Hubert, в качеството на представители,

ответник,

¹ Език на производството: френски.

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: г-н A. Rosas, председател на състав, г-н J. Klučka, г-н J. N. Cunha Rodrigues, г-н U. Lohmus (докладчик) и г-жа P. Lindh, съдии,

генерален адвокат: г-н M. Poiares Maduro,
секретар: г-н R. Grass,

предвид изложеното в писмената фаза на производство,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в
съдебното заседание от 25 януари 2007 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 С исковата си молба Комисията на Европейските общности иска от Съда да установи, че като е приело Кралския указ от 14 април 2002 г., регламентиращ въздушното движение през нощта на някои звукови граждански реактивни самолети (*Moniteur belge* от 17 април 2002 г., стр. 15570, наричан по-нататък „Кралския указ от 14 април 2002 г.“), Кралство Белгия не е изпълнило задълженията си по Директива 2002/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 март 2002 година относно установяването на правила и

процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността (ОВ L 85, стр. 40; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 219, наричана по-нататък „Директивата“), както и по член 10, втора алинея ЕО във връзка с член 249, трета алинея ЕО.

Правна уредба

Общностна правна уредба

- 2 Съгласно член 17 от Директивата, тя влиза в сила от деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности*, а именно на 28 март 2002 г. Тази директива въвежда, от една страна, понятието за „балансиран подход“ при управление на шума от самолетите и от друга страна, насоки за налагане на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Европейската общност.

- 3 Член 2 от тази директива предвижда:

„По смисъла на настоящата директива:

[...]

- г) „слабо съобразено въздухоплавателно средство“ е дозвуков граждански реактивен самолет, който спазва граничните стойности за сертифициране,

определени в том 1, част II, глава 3 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, с кумулативен марж, по-малък или равен на 5 EPNdB (ефективно доловими шумови децибели), или кумулативен марж, изразен в EPNdB, получен при прибавяне на различните маржове (т.е. разликата между равнището на сертифициран шум и равнището на разрешения максимален шум), приложими за всяка от трите точки на референция за измерване на шума, които са определени в том 1, втора част [другаде в текста: „част II“], глава 3 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване;

- д) „експлоатационно ограничение“ е мярка, свързана с шума, която ограничава или намалява достъпа на звукови граждански реактивни самолети до дадено летище; тя включва експлоатационни ограничения, целящи забраната на експлоатацията на въздухоплавателни средства, недостатъчно съобразени с определени летища, или с частични експлоатационни ограничения, които ограничават гражданските звукови реактивни самолети за оценявания времеви период;

[...]

- ж) „балансиран подход“ е подход, по силата на който държавите-членки изучават наличните мерки за решаването на проблема за шума в дадено летище, разположено на тяхна територия, и по-точно предвидимия ефект от мерките за намаляване на шума, предизвикван от въздухоплавателните средства при източника, мерки за териториалното устройство и управление, експлоатационни процедури за намаляване на шума и експлоатационни ограничения.“

- 4 Член 4 от Директивата, озаглавен „Общи правила, отнасящи се до управлението на шума от въздухоплавателните средства“, предвижда:

„1. Държавите-членки прилагат балансиран подход, когато третира проблемите, свързани с шума в летища, разположени на тяхната територия. Те могат също да предвидят икономически стимули като мярка за управление на шума.

2. Когато предвиждат въвеждането на експлоатационни ограничения, компетентните власти вземат предвид разходите и предимствата, които е възможно да възникнат в резултат на прилагането на различните мерки, както и специфичните характеристики на всяко летище.

3. Мерките или комбинациите от мерки, взети по силата на настоящата директива, не са по-ограничителни от необходимото за постигането на определената цел за защита на околната среда за даденото летище. Те са недискриминационни по отношение на националността или идентичността на въздушния превозвач или на производителя на въздухоплавателни средства.

4. Експлоатационните ограничения, базиращи се на технически характеристики, се основават на шума, излъчван от въздухоплавателното средство, както е определен от процедурата за сертифициране, проведена съгласно приложение 16, том 1, трето издание (юли 1993 г.) към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.“

5 Член 5 от Директивата, озаглавен „Правила за оценяване“, гласи:

„1. Когато е предвидено решение, свързано с експлоатационни ограничения, се взема предвид информацията, посочена в приложение II, доколкото е целесъобразно и възможно за въпросните експлоатационни ограничения и за характеристиките на летището.

[...]“.

6 Член 7 от Директивата, озаглавен „Действащи експлоатационни ограничения“, предвижда:

„Член 5 не се прилага:

а) относно експлоатационните ограничения, които са вече определени при датата [да се чете: „за които вече е взето решение към датата“] на влизане в сила на настоящата директива;

[...]“.

7 По силата на член 16 от Директивата:

„Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 28 септември 2003 г. Те незабавно информират Комисията за това.

[...]“.

8 Директивата отменя Регламент (ЕО) № 925/1999 на Съвета от 29 април 1999 година относно регистрацията и експлоатацията в рамките на Общността на някои типове дозвукови граждански реактивни самолети, на които са направени доработки и които са преминали през повторно сертифициране като отговарящи на стандартите от том 1, част II, глава 3 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, трето издание (юли 1993 г.) (ОВ L 115, стр. 1 и поправки — ОВ L 120, стр. 46 и ОВ L 262, стр. 23).

9 Съгласно член 1 от този регламент:

„Целта на този регламент е да уреди правилата за предотвратяване на влошаването на шумовото замърсяване в Общността, предизвикано от граждански дозвукови реактивни самолети, преминали през повторно сертифициране, както и да ограничи другите вреди върху околната среда.“
[неофициален превод]

10 По смисъла на член 2 от този регламент:

„1. *„граждански дозвуков реактивен самолет“* е самолет, чиято максимална сертифицирана излетна маса е равна на или надвишава 34 000 kg или чието максимално вътрешно обзавеждане, сертифицирано за дадения самолетен тип, съдържа повече от деветнадесет пътнически места, с изключение на всички места, запазени за екипажа, и който е задвижван от двигатели със степен на двуконтурност по-малка от три;

2. *„граждански дозвуков реактивен самолет, преминал през повторно сертифициране“* е самолет, първоначално сертифициран по глава 2 или по равностойни на нея стандарти или първоначално несертифициран за шум, на който са направени доработки, за да се приведе в съответствие със стандартите по глава 3 или пряко чрез технически мерки, или косвено чрез налагане на ограничения по експлоатацията; граждански дозвукови реактивни самолети, за които първоначално е било възможно да бъдат двойно сертифицирани по стандартите на глава 3 само чрез налагане на ограничения в теглото, трябва да се считат за самолети, преминали през повторно сертифициране; граждански дозвукови реактивни самолети, на които са направени доработки, за да се приведат в съответствие с изискванията на стандартите по глава 3, чрез цялостна подмяна на техните двигатели със степен на двуконтурност три или повече, не се считат за самолети, преминали през повторно сертифициране;

[...]

4. *„експлоатационни ограничения“* са ограничения в теглото, наложени на самолета, и/или ограничения в експлоатацията, които са под контрола на пилота или на лицето, експлоатиращо самолета, като например поставяне на задкрилките под по-малък ъгъл;

[...]“. [неофициален превод]

- 11 Член 3 от този регламент е предвиждал следното относно самолетите, неотговарящи на изискванията:

„1. Граждански дозвукови реактивни самолети, преминали през повторно сертифициране, не се регистрират в националния регистър на държава-членка, считано от датата на прилагане на настоящия регламент.

2. Параграф 1 не се прилага за граждански дозвукови реактивни самолети, които преди датата на прилагане на настоящия регламент са били регистрирани в държава-членка и оттогава имат статут на регистрирани в Общността.

3. Без да се засягат разпоредбите на Директива 92/14/ЕИО, и по-специално член 2, параграф 2 от нея, считано от 1 април 2002 г. преминалите през повторно сертифициране граждански дозвукови реактивни самолети, регистрирани в трета страна, не се допускат до експлоатация на летища на територията на Общността, освен ако лицето, експлоатиращо такива самолети, може да докаже, че те са присъствали в регистъра на тази трета страна към датата на прилагане на настоящия регламент и са експлоатирани на територията на Общността преди тази дата, в периода между 1 април 1995 г. и датата на прилагане на настоящия регламент.

4. Преминалите през повторно сертифициране граждански дозвукови реактивни самолети, вписани в регистрите на държави-членки, не могат да се експлоатират на летища на територията на Общността, считано от 1 април 2002 г., освен ако те са били експлоатирани на тази територия преди датата на прилагане на настоящия регламент.“ [неофициален превод]

Национална правна уредба

12 Кралският указ от 14 април 2002 г. влиза в сила на 1 юли 2003 г. От неговия преамбюл е видно, че при приемането му законодателят е имал предвид именно Регламент № 925/1999, както и належащата необходимост да се избегне правната несигурност, която отмяната на посочения регламент на 28 март 2002 г. би създавала за операторите.

13 Кралският указ от 14 април 2002 г. въвежда експлоатационни ограничения през нощните часове на всички летища на белгийска територия за някои типове дозвукови граждански реактивни самолети, преминали през повторно сертифициране, за да отговорят на стандартите, определени в том 1, част II, глава 3 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго на 7 декември 1944 г. (Сборник с договори на Обединените нации, том 15, № 102).

14 Член 1 от Кралския указ от 14 април 2002 г. предвижда:

„През нощните часове от 23 ч. местно време до 6 ч. местно време въздушните движения на гражданските дозвукови реактивни самолети са разрешени само когато тези самолети извършват полети в чиста конфигурация (с прибрани колесник и задкрилки).“

15 Съгласно член 2 от този указ:

„Член 1 не се прилага:

1° за самолетите, прелитащи над белгийска територия по време на полет, чиято начална и крайна точка се намират в чужбина;

2° по отношение на дозвукови граждански реактивни самолети, които:

а) са оборудвани с двигатели със степен на двуконтурност три или повече и отговарят на стандартите от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, том 1, част II, глава 3, трето издание (юли 1993 г.) или на по-строги стандарти или

б) от самото начало, т.е. без да бъдат повторно сертифицирани, отговарят на стандартите, посочени по-горе в буква а) стандарти или на по-строги стандарти.“

16 Съгласно член 3 от Кралския указ от 14 април 2002 г. последният се прилага при спазване на разпоредбите на Регламент № 925/1999. Член 4 от този указ определя 1 юли 2003 г. за дата на влизане в сила.

Досъдебна процедура,

17 На 6 юни 2002 г. Комисията иска от белгийските власти информация за Кралския указ от 14 април 2002 г., и по-точно относно мотивите, поради които се запазва позоваването на критерия от Регламент № 925/1999 „степен на двуконтурност“ на двигателите, когато от една страна, при приемането на посочения указ този регламент вече е отменен, а от друга страна, този критерий не е възпроизведен в Директивата.

- 18 Тъй като отговорът на белгийските власти от 28 юни 2002 г. не удовлетворява Комисията, на 24 октомври 2002 г. тя отправя официално уведомително писмо до Кралство Белгия, в което се посочва, че предприятиите в срока за транспониране на директивата мерки могат сериозно да застрашат настъпването на предписания от нея резултат и по тази причина нарушават Директивата, както и член 10, втора алинея ЕО във връзка с член 249, трета алинея ЕО.
- 19 В отговора си от 23 декември 2002 г. белгийските власти привеждат редица доводи, за да докажат, че Кралският указ от 14 април 2002 г. представлява просто официален израз на мярка, за която вече „е взето решение“ по смисъла на член 7 от Директивата преди влизането ѝ в сила.
- 20 Като не е съгласна с представените разяснения, на 3 юни 2003 г. Комисията изпраща мотивирано становище до Кралство Белгия, в което го приканва в срок от два месеца, считано от получаването на становището, да приеме необходимите мерки за съобразяване с него. С писмо от 25 юли 2003 г. тази държава-членка отговоря на мотивираното становище.
- 21 Кралство Белгия уведомява Комисията за това, че на 25 септември 2003 г. е приет Кралски указ, който установява правила и процедури относно въвеждането на експлоатационни ограничения на летище Bruxelles-National (*Moniteur belge* от 26 септември 2003 г., стр. 47538). Този Кралски указ, с който би трябвало да се транспонира Директивата, влиза в сила в деня на публикуването му и не отменя Кралския указ от 14 април 2002 г.
- 22 В крайна сметка Комисията подава настоящия иск, съгласно член 226 ЕО.

По иска*По допустимостта*

- 23 Белгийското правителство оспорва допустимостта на иска, поради това че исквата молба се позовава както на факта, че при приемането на мерките за транспониране на Директивата на 25 септември 2003 г., или три дни преди изтичане на срока за транспониране, не е отменен Кралския указ от 14 април 2002 г., така и на факта, че правителството оставя в сила този указ дори след изтичане на посочения срок. Комисията разширила предмета на спора, тъй като официалното уведомително писмо и мотивираното становище се отнасят само до мерките, приети по време на определения за транспониране на тази директива срок, докато в исквата си молба Комисията прибавила към предмета на спора действията на белгийските власти след посочения срок.
- 24 В това отношение белгийското правителство изтъква, че тъй като това ново твърдение за нарушение не е споменато в мотивираното становище, ответната държава-членка е била лишена от възможността да преустанови неизпълнението, в което е упрекувана, или да даде обяснения по този въпрос, преди да бъде сезиран Съдът.
- 25 Следва да се напомни, че според постоянната съдебна практика изпратеното от Комисията до държавата-членка официално уведомително писмо, а впоследствие и мотивираното становище на Комисията, определят предмета на спора, който не може след това да бъде разширяван. Всъщност възможността засегнатата държава-членка да изложи своето становище, дори ако тя счита, че не трябва да се възползва от тази възможност, съставлява основополагаща нарочна гаранция, предвидена в Договора за ЕО и нейното съблюдаване е съществено изискване относно редовния ход на производството за установяване на неизпълнение на задължения от държава-членка. Следователно мотивираното становище и искът на Комисията трябва да се основават на същите твърдения за нарушения като тези в официалното уведомително писмо, с което започва досъдебната процедура (вж. по-конкретно Решение от 29 септември 1998 г. по дело Комисия/Германия, C-191/95, Recueil, стр. I-5449, точка 55 и Решение от 22 април 1999 г. по дело Комисия/Обединено кралство, C-340/96, Recueil, стр. I-2023, точка 36).

- 26 В настоящия случай в мотивираното си становище Комисията упреква Кралство Белгия в това, че с приемането на Кралския указ от 14 април 2002 г. е предприело мерки, които сериозно застрашават настъпването на предвидения от Директивата резултат.
- 27 Макар и да е вярно, че в исковата си молба Комисията посочва, че Кралство Белгия не е отменило Кралския указ от 14 април 2002 г. при транспониране на Директивата и че след срока за транспониране посоченият кралски указ е останал в сила, това не променя факта, че дори да е било изложено едва в исковата молба, подобно съображение не може да представлява ново твърдение за нарушение. Всъщност става дума само за констатация от страна на Комисията на факт, на който тя може да се позове, доколкото описаната фактическа обстановка може да докаже, от една страна, че положението не се е променило след изтичането на дадения с мотивираното становище двумесечен срок и от друга страна, както посочва генералният адвокат в точка 56 от заключението си, че Кралският указ от 14 април 2002 г. не е преходна мярка, която цели да осигури приемственост след отмяната на Регламент № 925/1999.
- 28 В това отношение следва да се отбележи, че при изпращането на мотивираното становище от Комисията на 3 юни 2003 г., срокът за транспониране на Директивата още не е изтекъл, мерките за транспонирането ѝ още не са приети и Кралският указ от 14 април 2002 г. още не влязъл в сила.
- 29 При тези обстоятелства няма основание Комисията да бъде упрекувана за това, че в своето мотивирано становище не изтъква нито факта, че при приемането на мерките за транспониране на директивата Кралският указ от 14 април 2002 г. не е отменен, нито че е оставен в сила и след изтичането на посочения срок.
- 30 Следователно, искът е допустим.

По съществуването на спора

- 31 В подкрепа на иска си Комисията изтъква само едно нарушение — че по време на дадения на държавите-членки срок за транспониране на Директивата и когато тя вече е в сила, Кралство Белгия приема Кралския указ от 14 април 2002 г., който, що се отнася до експлоатационните ограничения, наложени на някои типове самолети, следва подхода, приет във вече отменения Регламент № 925/1999, а не този, възприет в посочената директива. Поради това настъпването на предписания от Директивата резултат, а именно приемане на територията на цялата Общност на единна рамка за въвеждане на експлоатационни ограничения за самолетите, основана на единна дефиниция на понятието за самолети, отговарящи на правилата, определени в том 1, част II, глава 3 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, се оказва сериозно застрашен.
- 32 Наистина съгласно член 4, параграф 4 от Директивата експлоатационните ограничения, базиращи се на технически характеристики, трябва да се основават на шума, излъчван от въздухоплавателното средство, както е определен от процедурата за сертифициране, проведена съгласно приложение 16, том 1, трето издание (юли 1993 г.) от посочената конвенция, докато за установяване на експлоатационните ограничения член 2 от Кралския указ от 14 април 2002 г. се позовава, подобно на Регламент № 925/1999, на понятието за степен на двуконтурност на двигателите.
- 33 Белгийското правителство оспорва неизпълнението на задължението, като се основава на три мотива, а именно: първо, че Кралският указ от 14 април 2002 г. попада в приложното поле на член 7 от Директивата, второ, че той се вписва в целта на общностния законодател, доколкото запълва създадената с отмяната на Регламент № 925/1999 празнота в правото, и на трето място, че той не застрашава сериозно настъпването на предписания от посочената директива резултат.

Кралският указ от 14 април 2002 г. попада в приложното поле на член 7 от Директивата.

34 Белгийското правителство изтъква, че Кралският указ от 14 април 2002 г. попада в приложното поле на член 7 от Директивата, който предвижда изключение относно експлоатационните ограничения, за които вече е взето решение към датата на влизане в сила на Директивата.

35 В това отношение посоченото правителство допълва, че Кралският указ от 14 април 2002 г. е част от „установените политики“ и „действащите експлоатационни ограничения“, на които се позовават съответно Резолюция А 33-7, приета от XXXIII-та асамблея на Международната организация за гражданско въздухоплаване (наричана по-нататък „ИКАО“) през октомври 2001 г., която съдържа „Обобщено представяне на постоянните политики и практики на ИКАО в областта на опазването на околната среда“, и член 7 от Директивата. Наистина, с цел ограничаване на нощното шумово замърсяване от летището в Брюксел, на 11 февруари 2000 г. белгийският Съвет на министрите е приел „спогодба относно летищата“ и е създал работна група ad hoc, на която е възложено изготвянето на пакет от проекти на нормативни актове. Тъй като тези разпоредби са част от установена политика и националните власти най-малкото са взели решение за тях през 2000 г., или преди влизане в сила на Директивата, те би трябвало да могат да се възползват от предвидените в нея изключения за прилагане на по-малко ограничителни правила за оценяване.

36 Безспорно е, че предметът на Регламент № 925/1999, приложим от 4 май 2000 г., е именно приемане на защитни мерки, които целят да предотвратят влошаването на обстановката, свързана с авиационния шум около летищата на територията на Общността, както и подобряване на показателите, свързани с горивния процес и газовите емисии, отделяни от двигателите. Тези мерки се състоят в налагане на експлоатационни ограничения във всички държави-членки на дозвуките граждански реактивни самолети, преминавали през повторно сертифициране, като за параметър се използва степента на друконтурност на двигателите им.

- 37 Директивата се стреми също чрез въвеждане на експлоатационни ограничения да се избегне влошаване на шумовото замърсяване и да се защити околната среда. Тези ограничения обаче не са свързани със степента на двуконтурност на двигателите на самолетите, а са определени на базата на балансиран подход при управлението на шума във всяко посочено в Директивата летище. Предимството на този подход се състои в това, че за летища със съпоставими проблеми с шума се прилагат еднакви експлоатационни ограничения.
- 38 От десето съображение на Директивата следва, че балансираният подход представлява метод на действие за управление на шумовото замърсяване, предизвикано от самолетите, който включва най-вече международни насоки за въвеждането на експлоатационни ограничения, специфични за всяко летище. Понятието „балансиран подход“, въведено с Резолюция А33-7, приета на XXXIII-та асамблея на ИКАО, включва четири основни елемента и изисква детайлна преценка на различните възможни решения за намаляване на звукови емисии, най-вече намаляването на шума от самолетите при източника, мерките за териториално устройство и управление, експлоатационните процедури за намаляване на шума и експлоатационните ограничения, без засягане на прилаганите законови задължения и на споразуменията, законодателствата и политиката, които са в сила.
- 39 От осемнадесето съображение на тази директива следва също, че при тези обстоятелства общностният законодател е счел за необходимо с оглед зачитане на придобитите от заинтересованите икономически оператори права да разреши да продължат да се прилагат мерките за управление на шума, които вече действат в някои летища. Поради това по силата на член 7 от Директивата определените в член 5 от нея приложими правила не се прилагат към действащите експлоатационни ограничения.
- 40 Вярно е, че текстът на член 7, буква а) от Директивата визира експлоатационните ограничения, за които вече е взето решение към датата на влизане в

сила на тази директива. От това обаче не следва, че целите, свързани със защита на околната среда, изброени в приетата от белгийския Съвет на министрите на 11 февруари 2000 г. спогодба относно летищата, постигнати постепенно с приемането на отделни конкретни решения, могат да се считат за експлоатационни ограничения, предвидени в член 7 от тази директива.

41 Наистина самото заглавие на член 7 сочи, че тази разпоредба засяга вече действащи ограничения. Впрочем дори ако от споменатата спогодба за летищата следва, че Съветът на министрите е решил да предприеме действия за намаляване на нощното шумово замърсяване на летищата, една такава спогодба не въвежда специфични експлоатационни ограничения, задължителни за съответните икономически оператори.

42 В подкрепа на своите доводи белгийското правителство препраща към текста на член 7, както е бил формулиран в представеното от Комисията предложение за директива, според който член 5 от Директивата не трябвало да се прилага за експлоатационни ограничения, които към датата на влизане в сила на Директивата вече са се прилагали. Така първоначалният критерий, който предвижда прилагане на мерките, е заменен с по-гъвкав критерий, а именно само да е взето решение за тях. Правителството поддържа, че тази промяна би загубила полезното си действие, ако вместо да се тълкува стриктно и буквално, текстът на член 7 от Директивата трябва да се тълкува в смисъл, че засяга само мерките, за които не просто е било взето решение, но и са обнародвани и публикувани.

43 Този довод обаче не е убедителен.

44 Наистина, ако текстът на член 7 от Директивата е претърпял изменение в сравнение с представеното от Комисията предложение, това е защото законодателят е решил да разшири обхвата на изключението от прилагането

на член 5 от тази директива. Така понятието „експлоатационни ограничения, за които вече е взето решение към датата на влизане в сила на директивата“, отговаря в по-голяма степен на волята на законодателя, изразена в осемнадесето съображение от тази директива — да се спазват вече придобитите от съответните икономически оператори права, отколкото понятието „експлоатационни ограничения, които вече се прилагат“ към тази дата, първоначално формулирано в това предложение.

45 Вследствие на това в приложното поле на член 7, буква а) от Директивата попадат, освен вече прилаганите в държавите-членки по време на влизането ѝ в сила експлоатационни ограничения, и тези, които са били приети и публикувани, но чието ефективно прилагане е отложено за по-късна дата. Доколкото последните ограничения, дори преди прилагането им да стане задължително, вече са налагали на икономическите оператори задължения относно бъдещата експлоатация на някои типове самолети, то за предприятиите от тях подготвителни действия за приспособяване на техния флот е трябвало да се предвиди изключение с оглед на запазване на придобитите права.

46 Тъй като не са нито обнародвани, нито публикувани на 28 март 2002 г., наложените с Кралския указ от 14 април 2002 г. експлоатационни ограничения не могат да породят права в полза на икономическите оператори към датата на влизане в сила на Директивата. Следователно те не попадат в обхвата на понятието „експлоатационни ограничения, за които вече е взето решение към датата на влизане в сила на директивата“, по смисъла на член 7, буква а) от нея.

47 Белгийското правителство изтъква най-после, че единствено поради присъщата сложност на белгийската правна система, която предвижда разпределяне на правомощия между органите на федерално и регионално равнище и изисква спазването на дълга процедура на съгласуване и консултации, преди да се официализират определени политически решения, решението на Съвета на министрите е могло да бъде официализирано едва на 14 април 2002 г. с приемането на посочения Кралски указ, който забранява въздушните движения през нощта за самолетите, преминали през повторно сертифициране.

- 48 Уместно е да се напомни във връзка с това, че държава-членка не може да се позовава на разпоредби, практики или фактически положения от вътрешния си правен ред, за да оправдае неспазването на задължения, които произтичат от общностното право (вж. по-конкретно Решение от 26 юни 2001 г. по дело Комисия/Италия, C-212/99, *Recueil*, стр. I-4923, точка 34, Решение от 9 септември 2004 г. по дело Комисия/Испания, C-195/02, *Recueil*, стр. I-7857, точка 82 и Решение от 18 юли 2006 г. по дело Комисия/Италия, C-119/04, *Recueil*, стр. I-6885, точка 25).
- 49 Следователно Кралският указ от 14 април 2002 г. не попада в приложното поле на член 7 от Директивата.

Кралският указ от 14 април 2002 г. се вписва в целта на общностния законодател

- 50 В допълнение белгийското правителство изтъква, че Кралският указ от 14 април 2002 г. е приет, за да запълни създадената с отмяната на Регламент № 925/1999 празнота в правото, и следователно се вписва в целта на общностния законодател. В своя преамбюл този указ се позовава на Регламент № 925/1999, от една страна, защото проведените на 11 февруари 2000 г. в Съвета на министрите дискусии са свързани с този регламент, и от друга — защото както следваната от федералното правителство политика, така и тази на федералните структури, се вписва в рамките на този регламент. Предвид заявеното намерение на правителството да забрани в най-кратки срокове използването на белгийска територия на някои дозвукови граждански реактивни самолети, става дума за избягване на възможността икономическите оператори да считат, че поради отмяната на Регламент № 925/1999 тези типове самолети могат да бъдат използвани.
- 51 Този довод не може да бъде приет.

- 52 Всъщност на първо място, отмяната на Регламент № 925/1999 не е довела до празнота в правото, тъй като този регламент е заменен от Директивата в деня на влизането ѝ в сила. Уместно е да се отбележи във връзка с това, че както посочва в точка 82 от заключението си генералният адвокат, нищо не е възпирало държавата-членка да приеме национални норми, съвместими с разпоредбите на Директивата.
- 53 На второ място, макар и да е вярно, че с приемането на Директивата общностният законодател цели да намали шумовото замърсяване, предизвикано от самолетите, също както и с приемането на Регламент № 925/1999, това не променя факта, че методите, предвидени от единия или другия акт са коренно различни. Всъщност намаляването на шумовите емисии съгласно Директивата е резултат от балансиран подход на управление на шума във всяко летище, докато разпоредбите на Регламент № 925/1999 целят да се предотврати влошаване на шумовото замърсяване, като налагат експлоатационни ограничения на дозвуките граждански реактивни самолети в зависимост от степента на двуконтурност на двигателите им.
- 54 На трето място, по-специално съгласно член 1, буква а) Директивата цели установяване на правила, прилагащи се в Общността, които да улеснят въвеждането на хомогенни експлоатационни ограничения на равнище летища и с оглед на това в член 2, буква г) тя предвижда дефиниция на понятието „въздухоплавателни средства, слабо съобразени“ със стандартите, определени в том 1, част II, глава 3 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, без да посочва въздухоплавателните средства, преминали през повторно сертифициране.
- 55 Съгласно пето съображение от него Кралският указ от 14 април 2002 г. впрочем цели да установи хармонизирана на национално равнище законодателна рамка относно тази категория въздухоплавателни средства и за да постигне това, въвежда ограничения относно въздушните движения на въздухоплавателните средства през нощта, които засягат дозвуките граждански реактивни самолети, преминали през повторно сертифициране, независимо от това, че са им направени доработки за да отговорят на

определения в том 1, част II, глава 3 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

56 Белгийското правителство поддържа освен това, че Кралският указ от 14 април 2002 г. има общо приложно поле и визира цялата национална територия, докато летище Bruxelles-National, което поради броя на полетите, би било единствено засегнато от Директивата, вече е обект на експлоатационни ограничения. Тези ограничения били определени с министерско постановление от 26 октомври 2000 г. за одобрение на правилника, приет от управителния съвет на BIAS, публичноправно акционерно дружество, от 15 юни 2000 г. относно въвеждането на система за акустични квоти през нощта и определяне на максимално количество разрешен шум през нощта на летище Bruxelles-National (*Moniteur belge* от 17 ноември 2000 г., стр. 38194). По този начин това постановление забранявало всяко излитане на звуков граждански реактивен самолет от посоченото летище и разпоредбите на Кралския указ от 14 април 2002 г. се наслагвали върху една вече съществуваща уредба.

57 Тази гледна точка не може да бъде възприета.

58 Всъщност, дори единственото летище в Белгия, пряко визирано от посочената директива, вече да е обект на експлоатационни ограничения, за които е взето решение през 2000 г. и са наложени със специално министерско постановление, от това все пак не следва, че при приемането на Кралския указ от 14 април 2002 г., приложим за всички летища на територията на страната независимо от обема на трафика, Кралство Белгия може да не вземе предвид подхода за установяването на свързани с шума експлоатационни ограничения, наложен от тази директива, която вече е в сила.

59 Във връзка с това е уместно да се отбележи, че съгласно постоянната съдебна практика липсата в дадена държава-членка на определена дейност, посочена в директива, не може да освободи тази държава от задължението ѝ да приеме

законови или подзаконови мерки, за да осигури адекватно транспониране на всички разпоредби на тази директива (Решение от 15 март 1990 г. по дело Комисия/Нидерландия, С-339/87, Recueil, стр. I-851, точка 22, Решение от 16 ноември 2000 г. по дело Комисия/Гърция, С-214/98, Recueil, стр. I-9601, точка 22, Решение от 13 декември 2001 г. по дело Комисия/Ирландия, С-372/00, Recueil, стр. I-10303, точка 11 и Решение от 30 май 2002 г. по дело Комисия/Обединено кралство, С-441/00, Recueil, стр. I-4699, точка 15).

- 60 Следователно не може да се счита, че Кралският указ от 14 април 2002 г. се вписва в целта на общностния законодател.

Кралският указ от 14 април 2002 г. не застрашава сериозно настъпването на предписания от Директивата резултат

- 61 Белгийското правителство поддържа като следващ допълнителен довод, че приемането на Кралския указ от 14 април 2002 г. по време на предоставения на държавите-членки срок за транспониране на Директивата не само не застрашава сериозно настъпването на предписания от нея резултат, а улеснява прилагането ѝ, тъй като този указ задължава въздухоплавателните компании да направят необходимите инвестиции за обновяване на флота си.

- 62 В това отношение е уместно да се напомни, че съгласно постоянната практика на Съда, макар държавите-членки да не са задължени да приемат мерки за транспониране на една директива преди изтичане на срока за въвеждане, то от съвместното прилагане на член 10, втора алинея ЕО и член 249, трета алинея ЕО, както и от самата директива следва, че докато тече този срок те трябва да се въздържат да приемат разпоредби, които могат да застрашат сериозно настъпването на предписания от тази директива резултат (вж. по-специално Решение от 18 декември 1997 г. по дело Inter-Environnement Wallonie, С-129/96, Recueil, стр. I-7411, точка 45 и Решение от 14 септември 2006 г. по дело Stichting Zuid-Hollandse Milieufederatie, С-138/05, Recueil, стр. I-8339, точка 42).

- 63 При това положение държавите-членки не могат, без сериозно да застрашат настъпването на предписания от Директивата резултат, да приемат по време на срока за транспониране на тази директива разпоредби, които, преследвайки същата цел, а именно намаляване броя на хората, страдащи от вредните въздействия на шума от въздухоплавателните средства, препятстват въвеждането на хомогенни експлоатационни ограничения на територията на цялата Общност.
- 64 Безспорно е, че по време на предвидения за транспониране на Директивата срок белгийското правителство е обнародвало и публикувало Кралския указ от 14 април 2002 г. Този указ няма за цел да въвежда посочената директива, а да установи хармонизирана на национално равнище правна рамка за намаляване на шумовото замърсяване, предизвикано от въздухоплавателните средства, основана на предвидения в Регламент № 925/1999 подход, а именно постановяване на експлоатационни ограничения на базата на степента на двуконтурност на двигателите, с цел окончателно да се забрани експлоатацията на дозвукони граждански реактивни самолети, преминавали през повторно сертифициране.
- 65 Следователно приемането на Кралския указ от 14 април 2002 г., влязъл в сила на 1 юли 2003 г., или по-малко от три месеца преди да изтече срокът за транспониране на Директивата, води до необосновано неблагоприятно третиране на някои категории самолети и засяга трайно условията за транспониране и прилагане на тази директива в Общността. Всъщност поради забраната за експлоатация на различни самолети, резултат от прилагането на този указ, оценката на въздействието на шумовото замърсяване, предвидена в посочената директива, не може да вземе предвид замърсяването, предизвикано от всички самолети, отговарящи на определените в том 1, част II, глава 3 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване правила, и следователно не може да бъде постигнато оптималното подобряване на управлението на шума съгласно разпоредбите на посочената директива.
- 66 Белгийското правителство поддържа освен това, че Комисията не е доказала, че Кралският указ от 14 април 2002 г. може да доведе до подобен отрицателен резултат, тъй като ако той беше обнародван през март 2002 г., ограниченията, които налага, биха се считали за мерки, действащи при публикуването на

Директивата, за които се прилага дерогационният режим, предвиден в член 7 от нея. Следователно не било уместно да се твърди, че поради обнародването на Кралския указ един месец по-късно, от него биха настъпили вредни последици, макар определеният за транспониране на Директивата срок да не е изтекъл.

67 Достатъчно е да се установи във връзка с това, както подчертава Комисията в своята писмена реплика, че този довод е изцяло хипотетичен и че в рамките на иск за установяване на неизпълнение на задължения от държава-членка Съдът трябва да се произнася, като взема предвид само фактите по делото, като изключва всякакво предположение. Впрочем уместно е да се отбележи, че белгийското правителство излага хипотеза, при която Кралският указ бил приет преди приемането на Директивата.

68 Следователно Кралският указ от 14 април 2002 г., приет от Кралство Белгия по време на срока за транспониране на Директивата, може да застраши сериозно настъпването на предписания от тази директива резултат.

69 При тези обстоятелства предявеният от Комисията иск следва да се приеме за основателен.

70 Следователно трябва да се заключи, че като е приело Кралския указ от 14 април 2002 г., Кралство Белгия не е изпълнило задълженията си по тази директива, както и по член 10, втора алинея ЕО във връзка с член 249, трета алинея ЕО.

По съдебните разноси

- 71 По силата на член 69, параграф 2 от Процедурния правилник загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноси, ако е направено такова искане. След като Комисията е направила искане за осъждане на Кралство Белгия и последното е загубило делото, то следва да бъде осъдено да заплати съдебните разноси.

По изложените съображения Съдът (трети състав) реши:

- 1) Като е приело Кралския указ от 14 април 2002 г., уреждащ въздушното движение през нощта на някои дозвукови граждански реактивни самолети, Кралство Белгия не е изпълнило задълженията си по Директива 2002/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 март 2002 година относно установяването на правила и процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността, както и по член 10, втора алинея ЕО във връзка с член 249, трета алинея ЕО.
- 2) Осъжда Кралство Белгия да заплати съдебните разноси.

Подписи