

## Дело С-422/05

### Комисия на Европейските общности срещу Кралство Белгия

„Неизпълнение на задължения от държава-членка — Директива 2002/30/ЕО — Въздушен транспорт — Експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността — Приемане в срока за транспониране от държавата-членка на разпоредби, които могат да застрашат сериозно настъпването на предписания от директивата резултат“

Заклучение на генералния адвокат г-н М. Poiares Maduro, представено на  
25 януари 2007 г. . . . . I - 4752  
Решение на Съда (трети състав) от 14 юни 2007 г. . . . . I - 4767

#### Резюме на решението

1. *Иск за неизпълнение — Предмет на спора — Определяне по време на досъдебната процедура*  
(член 226 ЕО)

2. *Транспорт — Въздушен транспорт — Директива 2002/30 — Експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността*  
 (член 10, втора алинея ЕО и член 249, трета алинея ЕО; Регламент № 925/1999 на Съвета; Директива 2002/30 на Европейския парламент и на Съвета)

1. В рамките на иск на основание член 226 ЕО, 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 изпълнение 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.

В това отношение становището на Комисията, според което държава-членка не е отменила национална правна уредба, свързана с въздушното движение през нощта на някои дозвукви граждански реактивни самолети, при транспониране на Директива 2002/30 относно установяването на правила и процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността, и според което след срока

за транспониране посочената национална правна уредба е останала в сила, не може да представлява ново твърдение за нарушение, дори да е било изложено едва в исквата молба. 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, че тази национална правна уредба не е преходна мярка, която цели да осигури приемственост след отмяната на Регламент № 925/1999 относно регистрацията и експлоатацията в рамките на Общността на някои типове дозвукви 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.

(вж. точки 25 и 27)

2. Член 10, втора алинея ЕО и член 249, трета алинея ЕО, както и Директива

2002/30 относно установяването на правила и процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността, налагат по време на срока за транспониране на тази директива държавите-членки да се въздържат от приемане на разпоредби, които могат да застрашат сериозно настъпването на предписания от тази директива резултат. При това положение те не могат да приемат по време на този срок 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.

Може да застраши сериозно настъпването на предписания от тази директива резултат приемането от държава-членка, по време на срока за транспониране на Директивата, на правна уредба относно въздушното движение през нощта на някои звукови граждански реактивни самолети, която цели не да въведе посочената директива, а да установи хармонизирана на национално ниво правна рамка за намаляване на шумовото замърсяване, предизвикано от въздухоплавателните средства, основана на подхода, предвиден в Регламент № 925/1999 относно регистрацията и експлоатацията в рамките на Общността на някои типове звукови 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, а именно постановяване на експлоатационни ограничения на базата на степента на двуконтурност на двигателите, с цел окончателно да се забрани експлоатацията на звукови граждански реактивни самолети, преминали през повторно сертифициране.

В това отношение приемането на посочената национална правна уредба, влязла в сила 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 тази национална правна уредба, оценката на въздействието на шумовото замърсяване, предвидена в посочената директива, не може да вземе предвид замърсяването, предизвикано от всички самолети, отговарящи на правилата, определени в том 1, част II, глава 3 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, и следователно не може да бъде постигнато оптималното подобряване на управлението на шума съгласно разпоредбите на посочената директива.

(вж. точки 63—65 и 68)