

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)
της 14ης Ιουνίου 2007*

Στην υπόθεση C-422/05,

με αντικείμενο προσφυγή του άρθρου 226 ΕΚ λόγω παραβάσεως, η οποία ασκήθηκε στις 28 Νοεμβρίου 2005,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους F. Benyon και M. Huttunen, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα,

κατά

Βασιλείου του Βελγίου, εκπροσωπούμενου αρχικώς από τον M. Wimmer και, στη συνέχεια, από την A. Hubert,

καθού,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Rosas, πρόεδρο τμήματος, J. Klučka, J. N. Cunha Rodrigues, U. Lohmus (εισηγητή) και P. Lindh, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Poiares Maduro

γραμματέας: R. Grass

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 25ης Ιανουαρίου 2007,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- ¹ Με την προσφυγή της, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ζητεί από το Δικαστήριο να αναγνωρίσει ότι το Βασίλειο του Βελγίου, εκδίδοντας το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 περί ρυθμίσεως των νυκτερινών πτήσεων ορισμένων αεριοθούμενων υποηχητικών αεροσκαφών της πολιτικής αεροπορίας (*Moniteur belge* της 17ης Απριλίου 2002, σ. 15570, στο εξής: βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002), παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την οδηγία 2002/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 2002, περί της καθιερώσεως των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση

περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 85, σ. 40, στο εξής: οδηγία), και από το άρθρο 10, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ, σε συνδυασμό με το άρθρο 249, τρίτο εδάφιο, ΕΚ.

Το νομικό πλαίσιο

Η κοινοτική νομοθεσία

- 2 Η οδηγία άρχισε να ισχύει, σύμφωνα με το άρθρο της 17, την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, δηλαδή στις 28 Μαρτίου 2002. Η οδηγία αυτή καθιέρωσε, αφενός, την έννοια της «εξισορροπημένης προσεγγίσεως» όσον αφορά τη διαχείριση του θορύβου που προκαλούν τα αεροσκάφη και, αφετέρου, τις κατευθυντήριες γραμμές για την επιβολή περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους αερολιμένες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

- 3 Το άρθρο 2 της οδηγίας αυτής ορίζει ότι:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

[...]

- δ) “οριακά συμμορφούμενα αεροπλάνα”: τα αεριωθούμενα υποχηητικά πολιτικά αεροπλάνα τα οποία πληρούν τις οριακές τιμές πιστοποίησης οι οποίες

καθορίζονται στον τόμο 1, μέρος II, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της Συμβάσεως για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, με σωρευτικό περιθώριο που δεν υπερβαίνει τα 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels, πραγματικά αντιληπτού θορύβου σε decibel), όπου το σωρευτικό περιθώριο, εκφραζόμενο σε EPNdB, προκύπτει από το συνάθροισμα των μεμονωμένων περιθωρίων (δηλ. των διαφορών μεταξύ της πιστοποιημένης στάθμης του θορύβου και της ανώτατης επιτρεπόμενης στάθμης θορύβου) στο καθένα από τα τρία βασικά σημεία αναφοράς μετρήσεως του θορύβου, όπως αυτά καθορίζονται στον τόμο 1, μέρος II, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της Συμβάσεως για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία·

- ε) “λειτουργικοί περιορισμοί”: τα συναφή με τον θόρυβο μέτρα με τα οποία περιορίζεται ή μειώνεται η πρόσβαση των αεριωθουμένων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων σε κάποιον αερολιμένα· στα μέτρα αυτά συμπεριλαμβάνονται λειτουργικοί περιορισμοί που αποσκοπούν στην απόσυρση από τις δραστηριότητες λειτουργικής εκμεταλλεύσεως των οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων σε συγκεκριμένους αερολιμένες, ή επιμέρους λειτουργικοί περιορισμοί, οι οποίοι περιορίζουν τη λειτουργική εκμετάλλευση των αεριωθούμενων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων, ανάλογα με την εκάστοτε χρονική περίοδο·

[...]

- ζ) “Εξισορροπημένη προσέγγιση”: είναι η προσέγγιση, στο πλαίσιο της οποίας τα κράτη μέλη εξετάζουν τα εφαρμοζόμενα μέτρα για την αντιμετώπιση του προβλήματος των θορύβων σε έναν αερολιμένα στο έδαφός τους και ιδίως τον αντίκτυπο που προβλέπεται ότι θα έχουν η μείωση του θορύβου των αεροπλάνων στην πηγή τους, τα μέτρα προγραμματισμού και διαχείρισεως των χρήσεων της γης, τα λειτουργικά μέτρα περιστολής των θορύβων και οι λειτουργικοί περιορισμοί.»

- 4 Το άρθρο 4 της οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Γενικοί κανόνες για τη διαχείριση του θορύβου των αεροπλάνων», ορίζει ότι:

«1. Τα κράτη μέλη υιοθετούν εξισορροπημένη προσέγγιση κατά την αντιμετώπιση των προβλημάτων θορύβου στους αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφός τους. Μπορούν επίσης να εξετάσουν το ενδεχόμενο καθιερώσεως οικονομικών κινήτρων ως μέτρου διαχειρίσεως του θορύβου.

2. Κατά την εξέταση της θεσπίσεως λειτουργικών περιορισμών, οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν υπόψη τους το ενδεχόμενο κόστος και τα οφέλη που συνεπάγονται τα διάφορα διαθέσιμα μέτρα, καθώς και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά στοιχεία των αερολιμένων.

3. Τα μέτρα ή ο συνδυασμός των μέτρων που θεσπίζονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας δεν επιβάλλουν περισσότερους περιορισμούς από εκείνους που είναι αναγκαίοι για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων που καθορίζονται για ένα συγκεκριμένο αερολιμένα. Δεν εισάγουν διακρίσεις λόγω της ιθαγένειας ή της ταυτότητας του αερομεταφορέα ή του κατασκευαστή του αεροπλάνου.

4. Οι λειτουργικοί περιορισμοί με κριτήριο τις επιδόσεις βασίζονται στις επιδόσεις εκπομπής θορύβων του αεροπλάνου όπως καθορίζονται στο πλαίσιο της διαδικασίας πιστοποίησης που διενεργείται σύμφωνα με το παράρτημα 16, τόμος 1, της συμβάσεως για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993).»

- 5 Το άρθρο 5 της οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Κανόνες αξιολογήσεως», ορίζει ότι:

«1. Όταν εξετάζεται η λήψη αποφάσεως περί λειτουργικών περιορισμών, λαμβάνονται υπόψη, στο μέτρο που αυτό είναι κατάλληλο και δυνατό, για τους σχετικούς λειτουργικούς περιορισμούς και για τα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου, οι πληροφορίες που καθορίζονται στο παράρτημα II.

[...]»

- 6 Το άρθρο 7 της οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Υφιστάμενοι λειτουργικοί περιορισμοί», ορίζει ότι:

«Το άρθρο 5 δεν εφαρμόζεται:

- α) στους λειτουργικούς περιορισμούς που έχουν ήδη αποφασισθεί κατά την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος της παρούσας οδηγίας·

[...]»

7 Κατά το άρθρο 16 της οδηγίας αυτής:

«Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο στις 28 Σεπτεμβρίου 2003. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

[...]»

8 Η οδηγία κατάργησε τον κανονισμό (ΕΚ) 925/1999 του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, για την εγγραφή στα νηολόγια και εκμετάλλευση εντός της Κοινότητας ορισμένων τύπων αεριωθουμένων υποχηητικών πολιτικών αεροπλάνων που έχουν τροποποιηθεί και επαναπιστοποιηθεί ως τηρούντα τα πρότυπα του τόμου I, μέρος II, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της Συμβάσεως για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993) (ΕΕ L 115, σ. 1 και —διορθωτικά — ΕΕ L 120, σ. 46 και ΕΕ L 262, σ. 23).

9 Κατά το άρθρο 1 του κανονισμού αυτού:

«Σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι να καθορίσει κανόνες για την αποτροπή της επιδεινώσεως του συνολικού αντίκτυπου που έχει στην Κοινότητα ο θόρυβος των επαναπιστοποιημένων αεριωθούμενων υποχηητικών πολιτικών αεροπλάνων, περιορίζοντας ταυτόχρονα και τις ζημιές για το περιβάλλον.»

10 Κατά το άρθρο 2 του εν λόγω κανονισμού, νοούνται ως:

«1. “αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα”: τα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα των οποίων η μέγιστη πιστοποιημένη μάζα κατά την απογείωση είναι 34 000 kg και άνω ή των οποίων η εσωτερική διαρρύθμιση επιτρέπει μέγιστη πιστοποιημένη χωρητικότητα άνω των 19 θέσεων επιβατών για τον συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, εκτός από τις θέσεις πληρώματος, και τα οποία είναι εξοπλισμένα με κινητήρες με λόγο παρακάμψεως κάτω του τρία·

2. “επαναπιστοποιημένα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα”: τα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα για τα οποία είχε αρχικά εκδοθεί πιστοποιητικό θορύβου με βάση τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 2 ή ισοδύναμες προδιαγραφές ή για τα οποία δεν είχε αρχικά εκδοθεί πιστοποιητικό θορύβου και τα οποία έχουν τροποποιηθεί ώστε να πληρούν τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3, είτε άμεσα με τη λήψη τεχνικών μέτρων είτε έμμεσα με την επιβολή λειτουργικών περιορισμών. Τα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα για τα οποία αρχικά μπορούσε να εκδοθεί μόνο διπλό πιστοποιητικό βάσει των προδιαγραφών του κεφαλαίου 3 μέσω περιορισμών του βάρους πρέπει να θεωρούνται ως επαναπιστοποιημένα· τα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα τα οποία έχουν τροποποιηθεί ώστε να πληρούν τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3 με πλήρη αντικατάσταση των κινητήρων τους από νέους, με λόγο παρακάμψεως τρία ή περισσότερο, δεν πρέπει να θεωρούνται ως επαναπιστοποιημένα·

[...]

4. “λειτουργικοί περιορισμοί”: οι περιορισμοί του βάρους που επιβάλλονται στο αεροπλάνο ή/και οι λειτουργικοί περιορισμοί που υπόκεινται στο πεδίο ελέγχου του πιλότου ή του φορέα λειτουργικής εκμεταλλεύσεως, όπως η μειωμένη χρήση πτερυγίων·

[...]»

11 Το άρθρο 3 του κανονισμού αυτού όριζε, σχετικά με τα μη συμμορφούμενα αεροπλάνα, ότι:

«1. Τα επαναπιστοποιημένα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα δεν εγγράφονται στο εθνικό νηολόγιο κράτους μέλους από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

2. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 δεν θίγουν τα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα τα οποία ήταν ήδη εγγεγραμμένα στο νηολόγιο οποιουδήποτε κράτους μέλους κατά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και έκτοτε παραμένουν νηολογημένα στην Κοινότητα.

3. Με την επιφύλαξη της οδηγίας 92/14/ΕΟΚ και ιδίως του άρθρου 2, παράγραφος 2, από την 1η Απριλίου 2002 δεν επιτρέπεται η λειτουργική εκμετάλλευση στα αεροδρόμια της Κοινότητας των επαναπιστοποιημένων αεριωθούμενων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων που είναι νηολογημένα σε κάποια τρίτη χώρα, εκτός εάν ο φορέας εκμεταλλεύσεως αυτών των αεροπλάνων μπορεί να αποδείξει ότι ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια της εν λόγω τρίτης χώρας την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και ότι η λειτουργική τους εκμετάλλευση, μεταξύ της 1ης Απριλίου 1995 και της ημερομηνίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, επεκτεινόταν στο έδαφος της Κοινότητας.

4. Στους αερολιμένες που βρίσκονται στο κοινοτικό έδαφος, δεν επιτρέπεται η λειτουργική εκμετάλλευση των επαναπιστοποιημένων αεριωθούμενων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών, εκτός εάν τελούσαν ήδη υπό εκμετάλλευση εκεί πριν από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.»

Η εθνική νομοθεσία

- 12 Το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2003. Από το προοίμιο του βασιλικού διατάγματος αυτού προκύπτει ότι ο νομοθέτης προέβη στην έκδοσή του λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τον κανονισμό 925/1999 και την επιτακτική ανάγκη να αποτραπεί η νομική αβεβαιότητα που θα προκαλούσε στις επιχειρήσεις η κατάργηση του εν λόγω κανονισμού στις 28 Μαρτίου 2002.
- 13 Το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 θέσπισε περιορισμούς λειτουργίας κατά τις νυκτερινές ώρες σε όλους τους αερολιμένες που βρίσκονται σε βελγικό έδαφος για ορισμένες κατηγορίες αεριωθούμενων υποχηχητικών πολιτικών αεροσκαφών τα οποία επαναπιστοποιήθηκαν για να πληρούν τις προδιαγραφές που έθεσε ο τόμος I, μέρος II, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της Συμβάσεως για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 (*Recueil des traités des Nations unies*, τόμος 15, αριθ. 102).
- 14 Το άρθρο 1 του βασιλικού διατάγματος της 14ης Απριλίου 2002 ορίζει τα εξής:
- «Κατά τη νύκτα, από τις 23:00 έως τις 06:00 τοπική ώρα, οι πτήσεις των αεριωθούμενων υποχηχητικών πολιτικών αεροσκαφών επιτρέπονται μόνον όταν τα αεροσκάφη αυτά πραγματοποιούν ευθεία πτήση (σύστημα προσγειώσεως και υπεραντωτικά πτερύγια ανασυρμένα).»
- 15 Κατά το άρθρο 2 του διατάγματος αυτού:

«Το άρθρο 1 δεν εφαρμόζεται:

1° προκειμένου περί αεροσκαφών τα οποία υπερίπτανται του βελγικού εδάφους κατά τη διάρκεια πτήσεως με αφετηρία και προορισμό που βρίσκονται στην αλλοδαπή·

2° προκειμένου περί αεριοθούμενων υποηχητικών πολιτικών αεροσκαφών τα οποία:

a) είτε διαθέτουν κινητήρες με λόγο παρακάμψεως ίσο ή μεγαλύτερο του τρία και πληρούν τις προδιαγραφές του τόμου 1, μέρος II, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της Συμβάσεως για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993), ή αυστηρότερες προδιαγραφές,

b) είτε πληρούν εξαρχής, δηλαδή χωρίς να έχουν επαναπιστοποιηθεί, τις προδιαγραφές του ανωτέρω στοιχείου a) ή αυστηρότερες.»

16 Κατά το άρθρο 3 του βασιλικού διατάγματος της 14ης Απριλίου 2002, το διάταγμα αυτό εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού 925/1999. Το διάταγμα τέθηκε σε ισχύ, σύμφωνα με το άρθρο 4, την 1η Ιουλίου 2003.

Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία

17 Στις 6 Ιουνίου 2002 η Επιτροπή ζήτησε από τις βελγικές αρχές διευκρινίσεις σχετικά με το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 και, ιδίως, τους λόγους που θα μπορούσαν να δικαιολογήσουν τη διατήρηση της χρήσεως του κριτηρίου του «λόγου παρακάμψεως» των κινητήρων, η χρήση του οποίου προβλεπόταν από τον κανονισμό 925/1999, μολονότι, αφενός, κατά την έκδοση του εν λόγω διατάγματος, ο κανονισμός αυτός είχε ήδη καταργηθεί και, αφετέρου, η οδηγία δεν διατήρησε το κριτήριο αυτό.

- 18 Η Επιτροπή, κρίνοντας την απάντηση των βελγικών αρχών, της 28ης Ιουνίου 2002, ως μη ικανοποιητική, απηύθυνε στο Βασίλειο του Βελγίου στις 24 Οκτωβρίου 2002 έγγραφο οχλήσεως με το οποίο επεσήμαινε ότι τα μέτρα που ελήφθησαν κατά τη διάρκεια της προθεσμίας για τη μεταφορά της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο μπορούσαν να θέσουν σοβαρά σε κίνδυνο την υλοποίηση του επιδιωκόμενου από την οδηγία αποτελέσματος και αντέβαιναν, ως εκ τούτου, στην οδηγία αυτή και στο άρθρο 10, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ, σε συνδυασμό με το άρθρο 249, τρίτο εδάφιο, ΕΚ.
- 19 Οι βελγικές αρχές, με την απάντησή τους της 23ης Δεκεμβρίου 2002, προέβαλαν σειρά επιχειρημάτων για να αποδείξουν ότι με το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 απλώς θεσπίσθηκε και τυπικώς μέτρο που είχε ήδη «αποφασισθεί», κατά την έννοια του άρθρου 7 της οδηγίας, πριν τεθεί σε ισχύ η οδηγία αυτή.
- 20 Κρίνοντας ως μη ικανοποιητικές τις παρασχεθείσες εξηγήσεις, η Επιτροπή απηύθυνε στο Βασίλειο του Βελγίου, στις 3 Ιουνίου 2003, αιτιολογημένη γνώμη, με την οποία κάλεσε το εν λόγω κράτος μέλος να λάβει τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθεί με τη γνώμη αυτή εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίησή της. Το κράτος μέλος αυτό απήντησε εγγράφως σ' αυτήν την αιτιολογημένη γνώμη στις 25 Ιουλίου 2003.
- 21 Το Βασίλειο του Βελγίου ενημέρωσε την Επιτροπή περί της εκδόσεως, στις 25 Σεπτεμβρίου 2003, του βασιλικού διατάγματος με το οποίο καθορίζονται οι κανόνες και οι διαδικασίες σχετικά με την επιβολή περιορισμών λειτουργίας στο εθνικό αεροδρόμιο των Βρυξελλών (*Moniteur belge* της 26ης Σεπτεμβρίου 2003, σ. 47538). Το βασιλικό διάταγμα αυτό, το οποίο αποσκοπεί στη μεταφορά της οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη, τέθηκε σε ισχύ την ημέρα της δημοσιεύσεώς του και δεν κατήργησε το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002.
- 22 Τελικώς, η Επιτροπή άσκησε την υπό κρίση προσφυγή δυνάμει του άρθρου 226 ΕΚ·

Επί της προσφυγής

Επί του παραδεκτού

- 23 Η Βελγική Κυβέρνηση αμφισβητεί το παραδεκτό της προσφυγής, καθόσον με το δικόγραφο της προσφυγής προβάλλεται τόσο το γεγονός ότι το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 δεν καταργήθηκε με τη θέσπιση των μέτρων μεταφοράς της οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη στις 25 Σεπτεμβρίου 2003, δηλαδή τρεις ημέρες πριν από τη λήξη της προθεσμίας για τη μεταφορά της οδηγίας, όσο και το γεγονός ότι το διάταγμα διατηρήθηκε σε ισχύ ακόμη και μετά τη λήξη της προθεσμίας αυτής. Η Επιτροπή διεύρυνε το αντικείμενο της διαφοράς καθόσον το έγγραφο οχλήσεως και η αιτιολογημένη γνώμη αφορούν μόνον τα μέτρα που ελήφθησαν κατά την περίοδο στην οποία η οδηγία αυτή έπρεπε να μεταφερθεί στην εσωτερική έννομη τάξη, ενώ, με το δικόγραφο της προσφυγής της, η Επιτροπή προσέθεσε αιτιάσεις περί της στάσεως των βελγικών αρχών μετά την περίοδο αυτή.
- 24 Η Βελγική Κυβέρνηση ισχυρίζεται συναφώς ότι, καθόσον αυτή η νέα αιτίαση δεν είχε περιληφθεί στην αιτιολογημένη γνώμη, το καθού κράτος μέλος στερήθηκε της δυνατότητας να θέσει τέρμα στην προσαπτόμενη σ' αυτό παράβαση ή να παράσχει εξηγήσεις επί του ζητήματος αυτού πριν από την άσκηση της προσφυγής ενώπιον του Δικαστηρίου.
- 25 Πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, το έγγραφο οχλήσεως που απευθύνει η Επιτροπή στο κράτος μέλος και, στη συνέχεια, η αιτιολογημένη γνώμη που διατυπώνει η Επιτροπή οριοθετούν το αντικείμενο της διαφοράς, το οποίο, επομένως, δεν μπορεί πλέον να διευρυνθεί. Συγκεκριμένα, η δυνατότητα του οικείου κράτους μέλους να υποβάλει τις παρατηρήσεις του αποτελεί, ακόμη και αν αποφασίσει να μην κάνει χρήση της δυνατότητας αυτής, ουσιαστική εγγύηση που παρέχει η Συνθήκη ΕΚ, η δε τήρησή της συνιστά ουσιώδη τύπο για τη νομιμότητα της διαδικασίας με την οποία διαπιστώνεται παράβαση κράτους μέλους. Κατά συνέπεια, η αιτιολογημένη γνώμη και η προσφυγή της Επιτροπής πρέπει να στηρίζονται στις ίδιες αιτιάσεις με εκείνες του εγγράφου οχλήσεως, με το οποίο κινείται η πριν από την άσκηση της προσφυγής διαδικασία (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 29ης Σεπτεμβρίου 1998, C-191/95, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 1998, σ. I-5449, σκέψη 55, και της 22ας Απριλίου 1999, C-340/96, Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου, Συλλογή 1999, σ. I-2023, σκέψη 36).

- 26 Εν προκειμένω, η Επιτροπή προσάπτει με την αιτιολογημένη γνώμη στο Βασίλειο του Βελγίου ότι, εκδίδοντας το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002, έλαβε μέτρα που θέτουν σοβαρά σε κίνδυνο την υλοποίηση του επιδιωκόμενου από την οδηγία αποτελέσματος.
- 27 Μολονότι η Επιτροπή επισημαίνει, με το δικόγραφο της προσφυγής, ότι το Βασίλειο του Βελγίου δεν κατήργησε το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 όταν μετέφερε την οδηγία στην εσωτερική έννομη τάξη και ότι, μετά τη λήξη της προθεσμίας μεταφοράς, το εν λόγω βασιλικό διάταγμα παρέμεινε σε ισχύ, εντούτοις μια τέτοια παρατήρηση, ακόμη και αν διατυπώθηκε κατά το στάδιο της καταθέσεως του δικογράφου της προσφυγής, δεν συνιστά νέα αιτίαση. Συγκεκριμένα, πρόκειται για απλή διαπίστωση, εκ μέρους της Επιτροπής, πραγματικού περιστατικού, την οποία βασίμως προβάλλει η Επιτροπή, αφού η περιγραφόμενη κατάσταση μπορεί να αποδείξει, αφενός, ότι δεν μεταβλήθηκε η κατάσταση των πραγμάτων μετά τη λήξη της ταχθείσας με την αιτιολογημένη γνώμη δίμηνης προθεσμίας και, αφετέρου, όπως επεσήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 56 των προτάσεών του, ότι το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 δεν αποτελούσε μεταβατικό μέτρο για την αποφυγή νομικού κενού κατόπιν της καταργήσεως του κανονισμού 925/1999.
- 28 Πρέπει, συναφώς, να επισημανθεί ότι, όταν η Επιτροπή απηύθυνε την αιτιολογημένη γνώμη, στις 3 Ιουνίου 2003, η προθεσμία για τη μεταφορά της οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη δεν είχε ακόμη λήξει, τα μέτρα για τη μεταφορά της οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη δεν είχαν θεσπισθεί και το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 δεν είχε ακόμη τεθεί σε ισχύ.
- 29 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν μπορεί να προσαφθεί βασίμως στην Επιτροπή ότι, με την αιτιολογημένη γνώμη, δεν προέβαλε ούτε το γεγονός ότι το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 δεν καταργήθηκε κατά τη θέσπιση των μέτρων για τη μεταφορά της οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη ούτε το γεγονός της διατηρήσεως σε ισχύ του διατάγματος αυτού ακόμη και μετά τη λήξη της ως άνω προθεσμίας.
- 30 Συνεπώς, η προσφυγή είναι παραδεκτή.

Επί της ουσίας

- 31 Προς στήριξη της προσφυγής της, η Επιτροπή προβάλλει μία μοναδική αιτίαση, αντλούμενη από την εκ μέρους του Βασιλείου του Βελγίου έκδοση, κατά τη διάρκεια της ταχθείσας στα κράτη μέλη προθεσμίας για τη μεταφορά της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο και ενώ η οδηγία αυτή είχε ήδη τεθεί σε ισχύ, του βασιλικού διατάγματος της 14ης Απριλίου 2002, το οποίο, όσον αφορά τους περιορισμούς λειτουργίας που επιβάλλονται σε ορισμένες κατηγορίες αεροσκαφών, ακολουθεί την προσέγγιση του κανονισμού 925/1999, ο οποίος είχε ήδη καταργηθεί, και όχι αυτήν της εν λόγω οδηγίας. Κατά συνέπεια, τέθηκε σοβαρά σε κίνδυνο η υλοποίηση του επιδιωκόμενου από την οδηγία αυτή αποτελέσματος, δηλαδή η θέσπιση στο σύνολο της Κοινότητας ομοιογενούς πλαισίου για την επιβολή περιορισμών λειτουργίας των αεροσκαφών βασιζόμενου σε ενιαίο ορισμό της έννοιας του αεροσκάφους του τηρούντος τα πρότυπα του τόμου 1, μέρος II, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της συμβάσεως για τη διεθνή πολιτική αεροπορία.
- 32 Συγκεκριμένα, κατά το άρθρο 4, παράγραφος 4, της οδηγίας, οι περιορισμοί λειτουργίας με κριτήριο τις επιδόσεις πρέπει να βασίζονται στην εκπομπή θορύβων του αεροπλάνου, όπως καθορίζεται στο πλαίσιο της διαδικασίας πιστοποίησης που διενεργείται σύμφωνα με το παράρτημα 16, τόμος 1, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993), της εν λόγω συμβάσεως, ενώ το άρθρο 2 του βασιλικού διατάγματος της 14ης Απριλίου 2002 παραπέμπει, προκειμένου να επιβάλει περιορισμούς λειτουργίας, όπως ο κανονισμός 925/1999, στο κριτήριο του λόγου παρακάμψεως των κινητήρων.
- 33 Η Βελγική Κυβέρνηση αμφισβητεί την ύπαρξη παραβάσεως προβάλλοντας τρεις λόγους, δηλαδή ότι το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002, πρώτον, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 7 της οδηγίας, δεύτερον, συνάδει προς τον σκοπό του κοινοτικού νομοθέτη, καθόσον καλύπτει το νομικό κενό που δημιουργήθηκε με την κατάργηση του κανονισμού 925/1999, και, τρίτον, δεν θέτει σοβαρά σε κίνδυνο την υλοποίηση του επιδιωκόμενου από την οδηγία αποτελέσματος.

Το ζήτημα αν το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 7 της οδηγίας

- 34 Η Βελγική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 7 της οδηγίας, το οποίο προβλέπει εξαίρεση ως προς τους περιορισμούς λειτουργίας που έχουν ήδη αποφασισθεί κατά την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος της οδηγίας.
- 35 Συναφώς, η κυβέρνηση αυτή προσθέτει ότι το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 καταλεγόταν στις «καθιερωμένες πολιτικές» και στους «ήδη ισχύοντες περιορισμούς λειτουργίας» για τους οποίους κάνουν λόγο, αντίστοιχα, το ψήφισμα A33-7 που ενέκρινε η 33η συνέλευση της Διεθνούς Οργανώσεως Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ) τον Οκτώβριο του 2001 και το οποίο περιέχει την «Ανακεφαλαιωτική έκθεση της μόνιμης πολιτικής και των πρακτικών της ΔΟΠΑ στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος», και το άρθρο 7 της οδηγίας. Συγκεκριμένα, για τον περιορισμό του θορύβου κατά τη διάρκεια της νύκτας στο αεροδρόμιο των Βρυξελλών, το βελγικό υπουργικό συμβούλιο ενέκρινε στις 11 Φεβρουαρίου 2000 τη «συμφωνία περί αερολιμένων» και αποφάσισε τη σύσταση μιας ειδικής ομάδας εργασίας, στην οποία ανέθεσε την εκπόνηση ενός συνόλου ρυθμιστικών σχεδίων. Δεδομένου ότι οι διατάξεις αυτές αποτελούσαν μέρος καθιερωμένης πολιτικής και, εν πάση περιπτώσει, είχαν αποφασισθεί από τις εθνικές αρχές κατά τη διάρκεια του έτους 2000, δηλαδή πριν τεθεί σε ισχύ η οδηγία, θα έπρεπε να εμπίπτουν στην εξαίρεση ως προς την εφαρμογή των λιγότερο αυστηρών κανόνων αξιολογήσεως που προβλέπει η εν λόγω οδηγία.
- 36 Δεν αμφισβητείται ότι ο κανονισμός 925/1999, ο οποίος εφαρμοζόταν από τις 4 Μαΐου 2000, αποσκοπούσε, μεταξύ άλλων, στη λήψη μέτρων προστασίας κατά της επιδεινώσεως του θορύβου στα περίχωρα των κοινοτικών αεροδρομίων, καθώς και στη μείωση της καταναλώσεως καυσίμων και της εκπομπής καυσαερίων από τους κινητήρες. Τα μέτρα αυτά συνίσταντο στην επιβολή, εντός όλων των κρατών μελών, περιορισμών λειτουργίας των επαναπιστοποιημένων αεριοθούμενων υποηχητικών πολιτικών αεροσκαφών, με κριτήριο τον λόγο παρακάμψεως των κινητήρων τους.

- 37 Η οδηγία αποσκοπεί επίσης στην αποτροπή επιδεινώσεως της ηχητικής ρυπάνσεως και στην προστασία του περιβάλλοντος δια της επιβολής περιορισμών λειτουργίας. Οι περιορισμοί αυτοί δεν συναρτώνται πάντως προς τον λόγο παρακάμψεως των κινητήρων, αλλά αποφασίζονται βάσει μιας εξισορροπημένης προσεγγίσεως της διαχειρίσεως του θορύβου σε κάθε αερολιμένα τον οποίο αφορά η οδηγία αυτή. Το πλεονέκτημα της προσεγγίσεως αυτής συνίσταται στο γεγονός ότι σε αεροδρόμια με συγκρίσιμα προβλήματα θορύβου εφαρμόζονται περιορισμοί λειτουργίας της ίδιας φύσεως.
- 38 Από τη δέκατη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας προκύπτει ότι η εξισορροπημένη προσέγγιση συνιστά μέθοδο δράσεως για την αντιμετώπιση του θορύβου που προκαλείται από τα αεροσκάφη, η οποία περιλαμβάνει, ιδίως, διεθνείς κατευθυντήριες γραμμές για τη θέσπιση των ειδικών περιορισμών λειτουργίας για κάθε αερολιμένα. Η έννοια της «εξισορροπημένης προσεγγίσεως», η οποία καθορίσθηκε με το ψήφισμα A33-7 που ενέκρινε η 33η συνέλευση της ΔΟΠΑ, εμπεριέχει τέσσερις βασικές συνιστώσες και απαιτεί την προσεκτική αξιολόγηση των ποικιλόμορφων εναλλακτικών λύσεων για τη μείωση του θορύβου, μεταξύ των οποίων καταλέγονται η μείωση στην πηγή του θορύβου που προκαλούν τα αεροπλάνα, τα μέτρα προγραμματισμού και διαχειρίσεως των χρήσεων της γης, η εφαρμογή λειτουργικών διαδικασιών και περιορισμών για τη μείωση του θορύβου, με την επιφύλαξη των ισχυουσών νομίμων υποχρεώσεων και των ισχυουσών συμφωνιών, νομοθεσιών και πολιτικών.
- 39 Από τη δέκατη όγδοη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας αυτής προκύπτει επίσης ότι, υπό τις συνθήκες αυτές, ο κοινοτικός νομοθέτης έκρινε αναγκαίο, προκειμένου να μη θιγούν τα κεκτημένα δικαιώματα των οικείων επιχειρήσεων, να επιτραπεί η συνέχιση της εφαρμογής των μέτρων διαχειρίσεως του θορύβου που ήδη ίσχυαν σε ορισμένους αερολιμένες. Για τον λόγο αυτό, κατά το άρθρο 7 της οδηγίας, όταν εξετάζεται η λήψη αποφάσεως σχετικής με περιορισμούς λειτουργίας, οι κανόνες που καθορίζονται με το άρθρο 5 της οδηγίας αυτής δεν εφαρμόζονται προκειμένου περί των ήδη ισχυόντων περιορισμών λειτουργίας.
- 40 Βεβαίως, το γράμμα του άρθρου 7, στοιχείο α', της οδηγίας αφορά τους περιορισμούς λειτουργίας που είχαν αποφασισθεί κατά την ημερομηνία ενάρξεως

ισχύος της οδηγίας αυτής. Εντούτοις, εξ αυτού δεν προκύπτει ότι οι σχετικοί με την προστασία του περιβάλλοντος σκοποί, οι οποίοι εκτίθενται στη συμφωνία περί αερολιμένων που ενέκρινε το βελγικό υπουργικό συμβούλιο στις 11 Φεβρουαρίου 2000 και οι οποίοι επιτεύχθηκαν σταδιακά με την έκδοση διαφόρων συγκεκριμένων αποφάσεων, μπορούν να θεωρηθούν ως περιορισμοί λειτουργίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 7 της οδηγίας αυτής.

- 41 Συγκεκριμένα, με τον ίδιο τον τίτλο του προαναφερθέντος άρθρου 7 επισημαίνεται ότι η διάταξη αυτή αφορά τους υφιστάμενους περιορισμούς. Όμως, μολονότι από την εν λόγω συμφωνία περί αερολιμένων προκύπτει ότι το υπουργικό συμβούλιο είχε αποφασίσει να δράσει με στόχο τον περιορισμό του θορύβου κατά τις νυκτερινές ώρες στα αεροδρόμια, η συμφωνία αυτή δεν επέβαλε ειδικούς περιορισμούς λειτουργίας που να είναι υποχρεωτικοί για τις οικείες επιχειρήσεις.
- 42 Προς στήριξη των επιχειρημάτων της, η Βελγική Κυβέρνηση παραπέμπει στο κείμενο του άρθρου 7, όπως είχε διατυπωθεί στην πρόταση οδηγίας που υπέβαλε η Επιτροπή, κατά το οποίο το άρθρο 5 της οδηγίας δεν έπρεπε να εφαρμόζεται στους ήδη εφαρμοζόμενους κατά τον χρόνο θέσεως σε ισχύ της οδηγίας περιορισμούς λειτουργίας. Επομένως, το αρχικό κριτήριο ότι τα μέτρα πρέπει να εφαρμόζονται ήδη αντικαταστάθηκε από ένα ελαστικότερο, δηλαδή ότι τα μέτρα πρέπει να έχουν απλώς αποφασισθεί. Η Βελγική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η τροποποίηση αυτή θα καθίστατο άνευ πρακτικής αποτελεσματικότητας αν, αντί της στενής και κατά γράμμα ερμηνείας του άρθρου 7 της εν λόγω οδηγίας, το άρθρο αυτό έπρεπε να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αφορά αποκλειστικά τα μέτρα που έχουν όχι μόνον αποφασισθεί αλλά επίσης θεσπισθεί και δημοσιευθεί.
- 43 Το επιχείρημα αυτό δεν είναι, εντούτοις, πειστικό.
- 44 Συγκεκριμένα, το γράμμα του άρθρου 7 της οδηγίας έχει υποστεί μεταβολές σε σχέση με την πρόταση οδηγίας της Επιτροπής, για τον λόγο ότι ο νομοθέτης αποφάσισε να διευρύνει την έκταση της εξαιρέσεως ως προς την εφαρμογή του

άρθρου 5 της οδηγίας αυτής. Επομένως, η έννοια των «λειτουργικών περιορισμών που έχουν ήδη αποφασισθεί, κατά την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος της οδηγίας» αποδίδει πιστότερα τη βούληση του νομοθέτη, η οποία εκφράσθηκε στην δέκατη όγδοη αιτιολογική σκέψη της εν λόγω οδηγίας, να μη θιγούν τα κεκτημένα δικαιώματα των οικείων επιχειρήσεων απ' ό,τι η έννοια των «λειτουργικών περιορισμών που ήδη εφαρμόζονται» κατά την ημερομηνία αυτή, έννοια που προβλεπόταν αρχικά στην πρόταση οδηγίας.

45 Ως εκ τούτου, κατά το γράμμα του άρθρου 7, στοιχείο α', της οδηγίας, στο πεδίο εφαρμογής της διατάξεως εμπίπτουν όχι μόνον οι περιορισμοί λειτουργίας που εφαρμόζονταν ήδη στα κράτη μέλη κατά την ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος της, αλλά και οι περιορισμοί που θεσπίσθηκαν και δημοσιεύθηκαν αλλά των οποίων η εφαρμογή μετατέθηκε σε μεταγενέστερη ημερομηνία. Καθόσον οι περιορισμοί αυτοί, ακόμη και πριν η εφαρμογή τους καταστεί υποχρεωτική, επέβαλλαν ήδη δεσμεύσεις στις επιχειρήσεις ως προς τη μελλοντική λειτουργία ορισμένων τύπων αεροσκαφών, η προετοιμασία των επιχειρήσεων προκειμένου να προσαρμόσουν τον στόλο τους στις νέες προδιαγραφές έπρεπε να αποτελέσει το αντικείμενο εξαιρέσεως βάσει της αρχής του σεβασμού των κεκτημένων δικαιωμάτων.

46 Δεδομένου ότι οι περιορισμοί λειτουργίας που επιβλήθηκαν με το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 ούτε είχαν θεσπισθεί ούτε είχαν δημοσιευθεί στις 28 Μαρτίου 2002, δεν μπορούσαν να έχουν δημιουργήσει δικαιώματα υπέρ των επιχειρήσεων κατά την ημερομηνία που τέθηκε σε ισχύ η οδηγία. Συνεπώς, δεν συνιστούν «λειτουργικούς περιορισμούς που είχαν ήδη αποφασισθεί κατά την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος της οδηγίας», κατά την έννοια του άρθρου 7, στοιχείο α', της οδηγίας αυτής.

47 Η Βελγική Κυβέρνηση ισχυρίζεται, τέλος, ότι το γεγονός ότι η απόφαση του υπουργικού συμβουλίου έλαβε τυπικά νομική μορφή μόλις στις 14 Απριλίου 2002, με την έκδοση του εν λόγω βασιλικού διατάγματος που απαγορεύει τις πτήσεις επαναπιστοποιημένων αεροσκαφών κατά τη διάρκεια της νύκτας, οφείλεται αποκλειστικά στην εγγενή περιπλοκότητα του βελγικού νομικού συστήματος, το οποίο κατανέμει τις αρμοδιότητες μεταξύ της ομοσπονδιακής αρχής και των περιφερειακών αρχών και απαιτεί μακρά διαδικασία συνεννοήσεων και διαβουλεύσεων μέχρι να καταστεί δυνατή η τυπική έκδοση ορισμένων πολιτικών αποφάσεων.

- 48 Πρέπει να υπομνησθεί, συναφώς, ότι ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να επικαλείται διατάξεις, πρακτικές ή καταστάσεις της εσωτερικής του έννομης τάξεως για να δικαιολογήσει τη μη τήρηση των υποχρεώσεων που απορρέουν από το κοινοτικό δίκαιο (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 26ης Ιουνίου 2001, C-212/99, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 2001, σ. I-4923, σκέψη 34, της 9ης Σεπτεμβρίου 2004, C-195/02, Επιτροπή κατά Ισπανίας, Συλλογή 2004, σ. I-7857, σκέψη 82, και της 18ης Ιουλίου 2006, C-119/04, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 2006, σ. I-6885, σκέψη 25).
- 49 Συνεπώς, το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της εξαιρέσεως του άρθρου 7 της οδηγίας.

Το ζήτημα αν το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 συνάδει προς τον σκοπό του κοινοτικού νομοθέτη

- 50 Επικουρικώς, η Βελγική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 εκδόθηκε προκειμένου να καλυφθεί το νομικό κενό που προκλήθηκε με την κατάργηση του κανονισμού 925/1999 και ότι, συνεπώς, συνάδει προς τον σκοπό του κοινοτικού νομοθέτη. Το βασιλικό διάταγμα αυτό παραπέμπει, στο προοίμιό του, στον κανονισμό 925/1999, αφενός, επειδή οι συζητήσεις στο πλαίσιο του υπουργικού συμβουλίου της 11ης Φεβρουαρίου 2000 είχαν ως σημείο αναφοράς τον κανονισμό αυτόν και, αφετέρου, επειδή η πολιτική της ομοσπονδιακής κυβερνήσεως και των ομόσπονδων αρχών εντασσόταν στο πλαίσιο εφαρμογής του κανονισμού αυτού. Δεδομένης της δεδηλωμένης προθέσεως της κυβερνήσεως να απαγορεύσει το συντομότερο δυνατό τη χρήση στο βελγικό έδαφος ορισμένων αεριοθούμενων υποχηητικών πολιτικών αεροσκαφών, ο στόχος ήταν να μη δοθεί στις επιχειρήσεις η εντύπωση ότι, λόγω της καταργήσεως του κανονισμού 925/1999, επιτρεπόταν η χρήση αεροσκαφών του τύπου αυτού.
- 51 Το επιχείρημα αυτό δεν μπορεί να γίνει δεκτό.

- 52 Συγκεκριμένα, πρώτον, η κατάργηση του κανονισμού 925/1999 δεν προκάλεσε νομικό κενό, καθόσον ο κανονισμός αυτός αντικαταστάθηκε από την οδηγία κατά την ίδια ημερομηνία κατά την οποία αυτή τέθηκε σε ισχύ. Πρέπει να επισημανθεί, συναφώς, όπως επεσήμανε και ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 82 των προτάσεών του, ότι ουδόλως εκωλύετο το κράτος μέλος να θεσπίσει εθνικές κανονιστικές ρυθμίσεις συμβατές με τις διατάξεις της οδηγίας.
- 53 Δεύτερον, μολονότι ο κοινοτικός νομοθέτης, με την έκδοση της οδηγίας, αποσκοπούσε στη μείωση του προκαλούμενου από τα αεροπλάνα θορύβου, ακριβώς όπως με την έκδοση του κανονισμού 925/1999, εντούτοις οι μέθοδοι δράσεως που προβλέπουν τα δύο αυτά νομοθετήματα διαφέρουν ριζικά. Συγκεκριμένα, κατά την οδηγία, η μείωση του θορύβου είναι το αποτέλεσμα εξισορροπημένης προσεγγίσεως για τη διαχείριση του θορύβου σε κάθε αερολιμένα, ενώ οι διατάξεις του κανονισμού 925/1999 αποσκοπούν στην αποτροπή της επιδεινώσεως του θορύβου επιβάλλοντας περιορισμούς λειτουργίας στα αεροωθούμενα υποηχητικά αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας σε συνάρτηση με τον λόγο παρακάμψεως των κινητήρων τους.
- 54 Τρίτον, η οδηγία έχει ως στόχο, μεταξύ άλλων, κατά το άρθρο 1, στοιχείο α', τη θέσπιση εφαρμοστέων στην Κοινότητα κανόνων που θα διευκολύνουν την επιβολή ομοιόμορφων περιορισμών λειτουργίας σε επίπεδο αερολιμένων και ορίζει προς τούτο, στο άρθρο 2, στοιχείο δ', την έννοια των «οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών» προς τις προδιαγραφές οι οποίες καθορίζονται στον τόμο 1, μέρος II, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της Συμβάσεως για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, χωρίς να κάνει λόγο για επαναπιστοποιημένα αεροσκάφη.
- 55 Το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002, όμως, αποσκοπεί, κατά την πέμπτη αιτιολογική σκέψη του, στη θέσπιση εναρμονισμένου σε εθνικό επίπεδο κανονιστικού πλαισίου όσον αφορά ακριβώς αυτή την κατηγορία αεροσκαφών και, προς επίτευξη του σκοπού αυτού, θέτει περιορισμούς στις πτήσεις των αεροσκαφών κατά

τη διάρκεια της νύκτας, οι οποίοι αφορούν τα επαναπιστοποιημένα αεριοθούμενα υποχητικά αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας, ανεξαρτήτως του αν αυτά έχουν υποστεί τροποποιήσεις προκειμένου να ανταποκρίνονται στα πρότυπα που καθορίζονται στον τόμο 1, μέρος II, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της Συμβάσεως για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία.

- 56 Η Βελγική Κυβέρνηση ισχυρίζεται, εξάλλου, ότι το πεδίο εφαρμογής του βασιλικού διατάγματος της 14ης Απριλίου 2002 είναι γενικό και καλύπτει το σύνολο της βελγικής επικράτειας, ενώ για το εθνικό αεροδρόμιο των Βρυξελλών, το οποίο, λόγω της κινήσεως που εμφανίζει, είναι το μοναδικό βελγικό αεροδρόμιο που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, είχαν ήδη επιβληθεί περιορισμοί λειτουργίας. Οι περιορισμοί αυτοί είχαν αποφασισθεί με την υπουργική απόφαση της 26ης Οκτωβρίου 2000, περί εγκρίσεως της κανονιστικής αποφάσεως που εξέδωσε το διοικητικό συμβούλιο της ΒΙΑC, ανώνυμης εταιρίας του δημοσίου τομέα, στις 15 Ιουνίου 2000, σχετικά με την καθιέρωση συστήματος ακουστικών ποσοστώσεων κατά τη διάρκεια της νύκτας και τον καθορισμό της μέγιστης επιτρεπόμενης εντάσεως θορύβου κατά τη νύκτα στο εθνικό αεροδρόμιο Βρυξελλών (*Moniteur belge* της 17ης Νοεμβρίου 2000, σ. 38194). Η υπουργική απόφαση αυτή απαγόρευσε συγκεκριμένα τις απογειώσεις αεριοθούμενων υποχητικών αεροσκαφών της πολιτικής αεροπορίας από το ως άνω αεροδρόμιο, οπότε οι διατάξεις του βασιλικού διατάγματος της 14ης Απριλίου 2002 προστίθενται σε προϋπάρχουσα κανονιστική ρύθμιση.
- 57 Η άποψη αυτή δεν μπορεί να γίνει δεκτή.
- 58 Συγκεκριμένα, ακόμη και αν για το μόνο αεροδρόμιο στο Βέλγιο το οποίο αφορά άμεσα η οδηγία είχαν ήδη επιβληθεί περιορισμοί λειτουργίας, οι οποίοι αποφασίσθηκαν κατά τη διάρκεια του έτους 2000 και θεσπίσθηκαν με ειδική υπουργική απόφαση, τούτο δεν συνεπάγεται ότι το Βασίλειο του Βελγίου μπορούσε, κατά την έκδοση του βασιλικού διατάγματος της 14ης Απριλίου 2002, το οποίο ισχύει σε όλους τους αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφός του ανεξαρτήτως κινήσεως, να αγνοήσει την προσέγγιση που είχε επιβληθεί με την ήδη ισχύουσα οδηγία αυτή όσον αφορά τη θέσπιση περιορισμών λειτουργίας σχετικά με τον θόρυβο.
- 59 Συναφώς, πρέπει να επισημανθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, η μη ύπαρξη εντός συγκεκριμένου κράτους μέλους δραστηριότητας στην οποία αναφέρεται δεδομένη οδηγία δεν μπορεί να απαλλάξει το οικείο κράτος από την υποχρέωσή του να λάβει

νομοθετικά ή κανονιστικά μέτρα προκειμένου να διασφαλισθεί η προσήκουσα μεταφορά στην εσωτερική έννομη τάξη του συνόλου των διατάξεων της οδηγίας (αποφάσεις της 15ης Μαρτίου 1990, C-339/87, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών, Συλλογή 1990, σ. I-851, σκέψη 22, της 16ης Νοεμβρίου 2000, C-214/98, Επιτροπή κατά Ελλάδας, Συλλογή 2000, σ. I-9601, σκέψη 22, της 13ης Δεκεμβρίου 2001, C-372/00, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας, Συλλογή 2001, σ. I-10303, σκέψη 11, και της 30ής Μαΐου 2002, C-441/00, Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου, Συλλογή 2002, σ. I-4699, σκέψη 15).

- 60 Συνεπώς δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 συνάδει προς τον σκοπό του κοινοτικού νομοθέτη.

Το ζήτημα αν το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 δεν θέτει σοβαρά σε κίνδυνο την υλοποίηση του επιδιωκόμενου από την οδηγία αποτελέσματος

- 61 Επικουρικότερα, η Βελγική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η έκδοση του βασιλικού διατάγματος της 14ης Απριλίου 2002 κατά τη διάρκεια της προθεσμίας που τάχθηκε στα κράτη μέλη προκειμένου να μεταφέρουν την οδηγία στην εσωτερική έννομη τάξη τους όχι μόνον δεν θέτει σοβαρά σε κίνδυνο την υλοποίηση του επιδιωκόμενου από την οδηγία αποτελέσματος, αλλά ενδέχεται επίσης να διευκολύνει την εφαρμογή της, καθόσον το βασιλικό διάταγμα αυτό υποχρέωσε τις αεροπορικές εταιρίες να προβούν στις αναγκαίες για την ανανέωση του στόλου τους επενδύσεις.
- 62 Πρέπει να υπομνησθεί, συναφώς, ότι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, ναί μεν τα κράτη μέλη δεν οφείλουν να θεσπίζουν τα μέτρα μεταφοράς μιας οδηγίας πριν από τη λήξη της προθεσμίας που έχει ταχθεί προς τούτο, πλην όμως από τη συνδυασμένη εφαρμογή των άρθρων 10, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ και 249, τρίτο εδάφιο, ΕΚ, καθώς και από την ίδια την οδηγία προκύπτει ότι, κατά τη διάρκεια της προθεσμίας αυτής, τα κράτη μέλη οφείλουν να μη θεσπίζουν διατάξεις δυνάμενες να θέσουν σε σοβαρό κίνδυνο το αποτέλεσμα που επιδιώκει η οδηγία αυτή (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 18ης Δεκεμβρίου 1997, C-129/96, Inter-Environnement Wallonie, Συλλογή 1997, σ. I-7411, σκέψη 45, και της 14ης Σεπτεμβρίου 2006, C-138/05, Stichting Zuid-Hollandse Milieufederatie, Συλλογή 2006, σ. I-8339, σκέψη 42).

- 63 Συνεπώς, τα κράτη μέλη δεν μπορούν, χωρίς να θέτουν σοβαρά σε κίνδυνο την υλοποίηση του επιδιωκόμενου από την οδηγία αποτελέσματος, να θεσπίζουν, κατά τη διάρκεια της προθεσμίας για τη μεταφορά της οδηγίας αυτής στην εσωτερική έννομη τάξη, διατάξεις οι οποίες μολονότι έχουν τον ίδιο σκοπό, δηλαδή τη μείωση του αριθμού των ατόμων που πλήττονται από τις βλαβερές συνέπειες του θορύβου που προκαλούν τα αεροσκάφη, παρακωλύουν την καθιέρωση ομοιόμορφων περιορισμών λειτουργίας στο σύνολο της Κοινότητας.
- 64 Δεν αμφισβητείται ότι, κατά τη διάρκεια της ταχθείσας από την οδηγία προθεσμίας μεταφοράς, η Βελγική Κυβέρνηση εξέδωσε και δημοσίευσε το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002. Το βασιλικό διάταγμα αυτό δεν αποσκοπούσε στη μεταφορά της εν λόγω οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη, αλλά στη θέσπιση εναρμονισμένου σε εθνικό επίπεδο κανονιστικού πλαισίου, προκειμένου να μειωθεί ο προκαλούμενος από τα αεροσκάφη θόρυβος, βάσει της προσεγγίσεως του κανονισμού 925/1999, δηλαδή της επιβολής περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον λόγο παρακάμψεως των κινητήρων, με στόχο την οριστική απαγόρευση της λειτουργίας των επαναπιστοποιημένων αεριωθούμενων υποηχητικών πολιτικών αεροσκαφών.
- 65 Συνεπώς, η έκδοση του βασιλικού διατάγματος της 14ης Απριλίου 2002, το οποίο τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2003, δηλαδή λιγότερο από τρεις μήνες πριν από τη λήξη της προθεσμίας για τη μεταφορά της οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη, είχε ως συνέπεια την ανεπίτρεπτα δυσμενή μεταχείριση ορισμένων κατηγοριών αεροσκαφών και επηρέασε μακροπρόθεσμα τη μεταφορά και εφαρμογή της οδηγίας αυτής στην Κοινότητα. Συγκεκριμένα, λόγω της απαγορεύσεως λειτουργίας διαφόρων αεροσκαφών που προκύπτει από την εφαρμογή του διατάγματος αυτού, κατά την προβλεπόμενη από την οδηγία αξιολόγηση των επιπτώσεων του θορύβου δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη ο θόρυβος που προκαλείται από όλα τα αεροσκάφη που συμμορφώνονται προς τους κανόνες οι οποίοι καθορίζονται στον τόμο 1, μέρος II, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της Συμβάσεως για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία και, κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατό να επιτευχθεί η μέγιστη δυνατή βελτίωση της διαχειρίσεως του θορύβου σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας αυτής.
- 66 Η Βελγική Κυβέρνηση ισχυρίζεται, εξάλλου, ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 ενδέχεται να έχει την αρνητική συνέπεια αυτή, καθότι, αν το διάταγμα είχε εκδοθεί τον Μάρτιο του 2002, οι περιορισμοί που επιβάλλει θα είχαν γίνει δεκτοί ως μέτρα ισχύοντα κατά τη

δημοσίευση της οδηγίας, τα οποία εμπίπτουν στην παρέκκλιση που προβλέπει το άρθρο 7 της οδηγίας. Επομένως, δεν θα μπορούσε λογικώς να υποστηριχθεί ότι το βασιλικό διάταγμα, επειδή εκδόθηκε κατά ένα μήνα αργότερα, έχει δυσμενείς συνέπειες, μολονότι δεν είχε λήξει η προθεσμία που είχε ταχθεί για τη μεταφορά της οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη.

- 67 Συναφώς, αρκεί η διαπίστωση, όπως επισημαίνει η Επιτροπή με το υπόμνημα απαντήσεως, ότι το επιχείρημα αυτό είναι εντελώς υποθετικό και ότι το Δικαστήριο πρέπει, στο πλαίσιο προσφυγής λόγω παραβάσεως, να αποφαινεται λαμβάνοντας υπόψη μόνον τα πραγματικά στοιχεία της υποθέσεως, αποκλειομένων των υποθετικών στοιχείων. Κατά τα λοιπά, επισημαίνεται ότι η Βελγική Κυβέρνηση αναφέρεται στην υποθετική περίπτωση κατά την οποία το βασιλικό διάταγμα θα είχε εκδοθεί πριν από την έκδοση της οδηγίας.
- 68 Συνεπώς, το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002, το οποίο εκδόθηκε από το Βασίλειο του Βελγίου κατά τη διάρκεια της προθεσμίας για τη μεταφορά της οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη, δύναται να θέσει σοβαρά σε κίνδυνο την υλοποίηση του επιδιωκόμενου από την οδηγία αυτή αποτελέσματος.
- 69 Υπό τις συνθήκες αυτές, η προσφυγή της Επιτροπής πρέπει να θεωρηθεί βάσιμη.
- 70 Κατά συνέπεια, διαπιστώνεται ότι το Βασίλειο του Βελγίου, εκδίδοντας το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την οδηγία και από το άρθρο 10, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ, σε συνδυασμό με το άρθρο 249, τρίτο εδάφιο, ΕΚ.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 71 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Επειδή το Βασίλειο του Βελγίου ηττήθηκε, πρέπει να καταδικασθεί στα δικαστικά έξοδα, σύμφωνα με το αίτημα της Επιτροπής.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τρίτο τμήμα) αποφασίζει:

- 1) Το Βασίλειο του Βελγίου, εκδίδοντας το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 περί ρυθμίσεως των νυκτερινών πτήσεων ορισμένων αεριωθούμενων υποηχητικών αεροσκαφών της πολιτικής αεροπορίας, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την οδηγία 2002/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 2002, περί της καθιερώσεως των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες, και από το άρθρο 10, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ, σε συνδυασμό με το άρθρο 249, τρίτο εδάφιο, ΕΚ.

- 2) Καταδικάζει το Βασίλειο του Βελγίου στα δικαστικά έξοδα.

(υπογραφές)