

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

14 päivänä kesäkuuta 2007*

Asiassa C-422/05,

jossa on kyse EY 226 artiklaan perustuvasta jäsenyysoikeuksien noudattamatta jättämisestä koskevasta kanteesta, joka on nostettu 28.11.2005,

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinaan F. Benyon ja M. Huttunen,
prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

Belgian kuningaskunta, asiamiehenään aluksi M. Wimmer, sittemmin A. Hubert,

vastaajana,

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Rosas sekä tuomarit J. Klučka, J. N. Cunha Rodrigues, U. Löhmus (esittelevä tuomari) ja P. Lindh,

julkisasiamies: M. Poiares Maduro,
kirjaaja: R. Grass,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

kuultuaan julkisasiamiehen 25.1.2007 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Euroopan yhteisöjen komissio vaatii kanteellaan yhteisöjen tuomioistuinta toteamaan, että Belgian kuningaskunta ei ole noudattanut meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta 26.3.2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/30/EY (EYVL L 85, s. 40; jäljempänä direktiivi) sekä EY 10 artiklan toisen kohdan ja EY 249 artiklan kolmannen kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se on 14.4.2002 tehnyt kuninkaan päätöksen, jolla säännellään tiettyjen siviili-ilmailu-

käytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden yölentoja (Moniteur belge 17.4.2002, s. 15570; jäljempänä 14.4.2002 tehty kuninkaan päätös).

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Yhteisön lainsäädäntö

- 2 Direktiivin 17 artiklan mukaan direktiivi tuli voimaan päivänä, jona se julkaistiin Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä eli 28.3.2002. Kyseisellä direktiivillä on otettu käyttöön yhtäältä "tasapainoisen lähestymistavan" käsite lentomelun käsittelyä varten ja toisaalta suuntaviivat meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista varten Euroopan yhteisön lentoasemilla.

- 3 Kyseisen direktiivin 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

--

- d) 'vaatimukset niukasti täyttävällä ilma-aluksella' siviili-ilmailukäytössä olevaa ääntä hitaammin lentävää suihkukonetta, joka noudattaa kansainvälisen siviili-

ilmailun yleissopimuksen liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa määriteltyjä melurajoja siten, että yhteenlaskettu marginaali on enintään viisi desibeliä tehollista meluisuutta (5 EPNdB); yhteenlaskettu marginaali on EPNdB:nä ilmaistu luku, joka saadaan laskemalla yhteen yksittäiset marginaalit (toisin sanoen tyyppi hyväksynnän mukaisen melutason ja suurimman sallitun melutason väliset erot) kussakin kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa määritellyssä kolmessa vertailumittauspisteessä;

- e) 'toimintarajoituksella' meluperusteista toimenpidettä, jolla rajoitetaan tai vähennetään siviili-ilmailukäytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden pääsyä lentoasemalle; näihin kuuluvat toimintarajoitukset, joiden tarkoituksena on kieltää vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten käyttö tietyillä lentoasemilla, sekä osittaiset toimintarajoitukset, jotka rajoittavat siviili-ilmailukäytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden käyttöä määrättyinä aikoina;

--

- g) 'tasapainoisella lähestymistavalla' lähestymistapaa, jonka mukaisesti jäsenvaltioiden on käytettävissä olevia meluongelman hallintakeinoja alueellaan sijaitsevalla lentoasemalla pohtiessaan harkittava erityisesti, mitä ennakoitavia seurauksia aiheuttaisivat ilma-alusten melun vähentäminen sen lähteellä, maankäytön suunnittelu ja hallinta, melua vähentävät lentomenettelyt sekä toimintarajoitukset."

- 4 Direktiivin 4 artiklassa, jonka otsikkona on ”Lentomelun hallintaa koskevat yleiset säännöt”, säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on omaksuttava tasapainoinen lähestymistapa käsitellessään alueellaan sijaitsevien lentoasemien meluongelmia. Ne voivat harkita melunhallintatoimenpiteinä myös taloudellisia kannustimia.

2. Toimivaltaisten viranomaisten on suunnitellessaan toimintarajoitusten käyttöönottoa otettava huomioon eri toimenpiteistä todennäköisesti aiheutuvat kustannukset ja hyödyt sekä kunkin lentoaseman ominaispiirteet.

3. Tämän direktiivin nojalla toteutettu toimenpide tai toimenpid kokonaisuus ei saa olla rajoittavampi kuin on tarpeen tiettyä lentoasemaa varten asetetun ympäristötavoitteen saavuttamiseksi. Toimenpiteet eivät saa olla syrjiviä lentoyhtiöitä tai lentokoneen valmistajia kohtaan eivätkä syrjiä niitä kansallisuuden perusteella.

4. Suorituskykyyn perustuvien toimintarajoitusten on perustuttava ilma-aluksen melutasoon, sellaisena kuin se on määriteltynä kansainvälisestä siviili-ilmailusta tehdyn yleissopimuksen (kolmas painos heinäkuu 1993) liitteessä 16 olevan I niteen mukaisessa tyyppihyväksyntämenettelyssä.”

- 5 Direktiivin 5 artiklassa, jonka otsikkona on ”Arviointia koskevat säännöt”, säädetään seuraavaa:

”1. Toimintarajoituksia koskevaa päätöstä harkittaessa on asianomaisten toimintarajoitusten ja lentoaseman ominaispiirteiden osalta otettava huomioon, siltä osin kuin se on asianmukaista ja mahdollista, liitteessä II luetellut tiedot.

– –”

- 6 Direktiivin 7 artiklassa, jonka otsikkona on ”Voimassa olevat toimintarajoitukset”, säädetään seuraavaa:

”Edellä 5 artiklaa ei sovelleta

- a) toimintarajoituksiin, joista on jo päätetty tämän direktiivin voimaantulopäivänä;

– –”

7 Direktiivin 16 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 28 päivänä syyskuuta 2003. Niiden on ilmoitettava tästä viipymättä komissiolle.

– –”

8 Direktiivillä kumottiin sellaisten tietyn tyyppisten siviilikäytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden rekisteröinnistä ja käytöstä yhteisössä, joita on muutettu ja jotka on uudelleen hyväksytty kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (kolmas painos, heinäkuu 1993) liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa mainitut standardit täyttävinä, 29.4.1999 annettu neuvoston asetus (EY) N:o 925/1999 (EYVL L 115, s. 1 ja – oikaisu – EYVL L 120, s. 46 ja EYVL L 262, s. 23).

9 Kyseisen asetuksen 1 artiklassa säädettiin seuraavaa:

”Tämän asetuksen tavoitteena on antaa säännökset siviili-ilmailukäytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien uudelleen hyväksytyjen suihkukoneiden yhteisön alueella aiheuttaman melun kokonaismäärän sekä muiden ympäristövahinkojen lisääntymisen estämiseksi.”

10 Mainitun asetuksen 2 artiklan mukaan tarkoitettiin

”1. *'siviili-ilmailukäytössä olevalla, ääntä hitaammin lentävällä suihkukoneella'* siviili-ilmailukäytössä olevaa, ääntä hitaammin lentävää suihkukonetta, jonka suurin hyväksytty lentoonlähtömassa on vähintään 34 000 kg tai jonka suurin hyväksytty matkustajapaikkaluku kyseessä olevaa lentokonetyyppiä varten on yli 19 miehistölle varattujen istuinpaikkojen lisäksi ja jonka moottorien ohivirtaussuhde on alle 3,

2. *'uudelleen hyväksytyllä siviili-ilmailukäytössä olevalla, ääntä hitaammin lentävällä suihkukoneella'* siviili-ilmailukäytössä olevaa, ääntä hitaammin lentävää suihkukonetta, jolla on alun perin 2 luvun tai vastaavien standardien mukainen melutodistus tai jolla ei alun perin ole melutodistusta mutta joka on muutettu 3 luvun standardit täyttäväksi joko suoraan teknisin muutoksin tai välillisesti käyttörajoituksia soveltamalla; siviili-ilmailukäytössä olevaa, ääntä hitaammin lentävää suihkukonetta, joka voidaan alun perin vain kaksoishyväksyä 3 luvun standardien mukaisena soveltamalla painorajoituksia, on pidettävä uudelleen hyväksyttynä lentokoneena; siviili-ilmailukäytössä olevia, ääntä hitaammin lentäviä suihkukoneita, jotka on muutettu 3 luvun standardit täyttäväksi vaihtamalla niiden moottorit kokonaan sellaisiksi moottoreiksi, joiden ohivirtaussuhde on vähintään 3, ei pidetä uudelleen hyväksytyinä ilma-aluksina,

--

4. *'käyttörajoituksilla'* lentokoneeseen sovellettavia painorajoituksia ja/tai lentäjän tai lentoliikenteen harjoittajan valvonnassa toteutettavia käyttörajoituksia, kuten pienemmät laskusiivekeasetukset,

--”

11 Saman asetuksen 3 artiklassa säädettiin sellaisten lentokoneiden osalta, jotka eivät vastaa standardeja, seuraavaa:

”1. Uudelleen hyväksytyjä, siviili-ilmailukäytössä olevia, ääntä hitaammin lentäviä suihkukoneita ei merkitä jäsenvaltioiden kansallisiin rekistereihin, alkaen päivästä, jona tätä asetusta ryhdytään soveltamaan.

2. Mitä 1 kohdassa säädetään, ei koske siviili-ilmailukäytössä olevia, ääntä hitaammin lentäviä suihkukoneita, jotka on merkitty jonkin jäsenvaltion rekisteriin päivänä, jona tätä asetusta ryhdytään soveltamaan ja jotka ovat olleet siitä lähtien rekisteröityinä yhteisössä.

3. Sen estämättä, mitä direktiivissä 92/14/ETY ja erityisesti sen 2 artiklan 2 kohdassa säädetään, 1 päivästä huhtikuuta 2002 alkaen kolmannessa maassa rekisteröityjen uudelleen hyväksytyjen siviili-ilmailukäytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden käyttö yhteisön alueella sijaitsevilla lentoasemilla sallitaan ainoastaan, jos koneiden liikenteenharjoittaja voi osoittaa, että ne olivat päivänä, jona tätä asetusta ryhdytään soveltamaan, kyseisen kolmannen maan rekisterissä ja olivat liikennöineet 1 päivän huhtikuuta 1995 ja päivän, jona tätä asetusta ryhdytään soveltamaan, välisenä aikana yhteisön alueella.

4. Jäsenvaltioiden rekisterissä olevia uudelleen hyväksytyjä, siviili-ilmailukäytössä olevia, ääntä hitaampia suihkukoneita ei saa käyttää yhteisön alueella sijaitsevilla lentoasemilla 1 päivästä huhtikuuta 2002 alkaen, elleivät ne ole liikennöineet kyseisellä alueella ennen päivää, jona tätä asetusta ryhdytään soveltamaan.”

Kansallinen lainsäädäntö

- 12 Kuninkaan päätös, joka tehtiin 14.4.2002, tuli voimaan 1.7.2003. Kyseisen kuninkaan päätöksen johdanto-osasta ilmenee, että lainsäätäjät on päätöstä tehdessään ottanut huomioon muun muassa asetuksen N:o 925/1999 ja pakottavan tarpeen välttää oikeudellinen epävarmuus, joka toimijoita kohtaisi sen johdosta, että mainittu asetus kumotaan 28.3.2002.
- 13 Kuninkaan päätöksellä, joka tehtiin 14.4.2002, otettiin käyttöön yöllä sovellettavia toimintarajoituksia kaikilla Belgian alueella sijaitsevilla lentokentillä sellaisten siviili-ilmailukäytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden tiettyjen ryhmien osalta, jotka on hyväksytty uudelleen Chicagossa 7.12.1944 tehdyn kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (Recueil des traités des Nations unies, osa 15, nro 102) liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa mainitut standardit täyttävinä.
- 14 Kuninkaan päätöksen, joka tehtiin 14.4.2002, 1 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Yöllä kello 23:n ja 6:n välisenä aikana paikallista aikaa siviili-ilmailukäytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden lennot ovat sallittuja ainoastaan, mikäli kyseiset lentokoneet lentävät matkakonfiguraatiossa (laskuteline ja laskusiivekkeet sisään vedettyinä).”

- 15 Kyseisen päätöksen 2 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1 §:ää ei sovelleta

1) lentokoneisiin, jotka lentävät Belgian alueen yli sellaisen lennon aikana, joka on alkanut ja joka päättyy ulkomailla;

2) sellaisiin siviili-ilmailukäytössä oleviin, ääntä hitaammin lentäviin suihkukoneisiin, jotka

a) on varustettu moottorilla, jonka ohivirtaussuhde on vähintään 3 ja jotka täyttävät kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (kolmas painos, heinäkuu 1993) liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa mainitut standardit tai tiukemmat standardit

b) täyttävät alun perin eli ilman että niitä on uudelleen hyväksytty, edellä a kohdassa mainitut standardit tai tiukemmat standardit.”

16 Kuninkaan päätöksen, joka tehtiin 14.4.2002, 3 §:ssä säädetään, että päätöstä sovelletaan, ellei asetuksen N:o 925/1999 säännöksistä muuta johdu. Kyseisen päätöksen 4 §:n mukaan päätös tulee voimaan 1.7.2003.

Oikeudenkäyntiä edeltävä menettely

17 Komissio pyysi 6.6.2002 Belgian viranomaisilta tietoja 14.4.2002 tehdystä kuninkaan päätöksestä ja etenkin niistä perusteluista, jotka olivat oikeuttaneet pitämään voimassa viittauksen asetuksessa N:o 925/1999 olevaan moottorien ”ohivirtaussuhdetta” koskevaan kriteeriin, vaikka yhtäältä mainittua päätöstä tehtäessä kyseinen asetus oli jo kumottu ja toisaalta kyseistä kriteeriä ei ollut enää otettu direktiiviin.

- 18 Koska Belgian viranomaisten 28.6.2002 antama vastaus ei tyydyttänyt komissiota, se lähetti 24.10.2002 Belgian kuningaskunnalle virallisen huomautuksen ja ilmoitti tälle, että direktiivin täytäntöönpanolle varatun määräajan aikana toteutetut toimenpiteet saattoivat vaarantaa vakavasti direktiivissä säädetyn tuloksen ja niillä rikottiin tästä syystä kyseistä direktiiviä sekä EY 10 artiklan toista kohtaa, luettuna yhdessä EY 249 artiklan kolmannen kohdan kanssa.
- 19 Belgian viranomaiset esittivät 23.12.2002 antamassaan vastauksessa useita väitteitä osoittaakseen, että 14.4.2002 tehty kuninkaan päätös oli ainoastaan sellaisen direktiivin 7 artiklassa tarkoitetun toimen, josta on jo päätetty ennen kyseisen direktiivin voimaantuloa, muodollinen toteutus.
- 20 Koska komissio ei hyväksynyt sille toimitettuja selityksiä, se lähetti 3.6.2003 Belgian kuningaskunnalle perustellun lausunnon, jossa se kehotti tätä toteuttamaan lausunnon noudattamisen edellyttämät toimenpiteet kahden kuukauden kuluessa kyseisen lausunnon tiedoksiantamisesta. Asianomainen jäsenvaltio vastasi lausuntoon 25.7.2003 päivätyllä kirjeellä.
- 21 Belgian kuningaskunta ilmoitti komissiolle siitä, että 25.9.2003 oli tehty kuninkaan päätös Bruxelles-Nationalin lentoasemaa koskevien toimintarajoitusten asettamisesta (Moniteur belge 26.9.2003, s. 47538). Kyseinen kuninkaan päätös, jolla direktiivi oli tarkoitus panna täytäntöön, tuli voimaan sen julkaisupäivänä, eikä sillä kumottu 14.4.2002 tehtyä kuninkaan päätöstä.
- 22 Komissio nosti lopulta nyt käsiteltävänä olevan kanteen EY 226 artiklan mukaisesti.

Kanne

Tutkittavaksi ottaminen

- 23 Belgian hallitus riitauttaa kanteen tutkittavaksi ottamisen perusteet siltä osin kuin kanteessa vedotaan sekä siihen, että 14.4.2002 tehtyä kuninkaan päätöstä ei ollut kumottu, silloin kun direktiivin täytäntöönpanotoimet toteutettiin 25.9.2003 eli kolme päivää ennen kuin täytäntöönpanolle varattu määräaika päättyi, että siihen, että kyseinen päätös on pidetty voimassa jopa mainitun määräajan päättymisen jälkeen. Komissio on Belgian hallituksen mukaan laajentanut oikeudenkäynnin kohdetta siltä osin kuin virallinen huomautus ja perusteltu lausunto koskevat vain kyseisen direktiivin täytäntöönpanolle varatun ajanjakson kuluessa toteutettuja toimenpiteitä, kun taas komissio on kanteessa lisännyt siihen Belgian viranomaisten omaksuman asenteen mainitun ajanjakson jälkeen.
- 24 Belgian hallitus katsoo tältä osin, että koska tätä uutta perustetta ei ole mainittu perustellussa lausunnossa, vastaajana olevalta jäsenvaltiolta on otettu pois mahdollisuus lopettaa jäsenyysvelvoitteiden loukkaaminen, josta sitä on moitittu, tai ottaa kantaa tähän seikkaan ennen asian saattamista vireille yhteisöjen tuomioistuimessa.
- 25 On huomautettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komission jäsenvaltiolle esittämässä virallisessa huomautuksessa ja sittemmin komission antamassa perustellussa lausunnossa rajataan oikeudenkäynnin kohde, jota ei siis sen jälkeen voida enää laajentaa. Se, että asianomaisella valtiolla on mahdollisuus esittää huomautuksensa, muodostaa EY:n perustamissopimuksella tavoitellun olennaisen takeen, vaikka jäsenvaltio päättäisi olla käyttämättä tätä mahdollisuutta, ja tämän takeen huomioon ottaminen on menettelyn sääntöjenmukaisuutta koskeva olennainen menettelymääräys jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämisen toteamista koskevassa menettelyssä. Tämän vuoksi perustellun lausunnon ja komission kanteen on nojauduttava oikeudenkäyntiä edeltävän menettelyn aloittavassa virallisessa huomautuksessa esiin tuotuihin perusteisiin (ks. mm. asia C-191/95, komissio v. Saksa, tuomio 29.9.1998, Kok. 1998, s. I-5449, 55 kohta ja asia C-340/96, komissio v. Yhdistynyt kuningaskunta, tuomio 22.4.1999, Kok. 1999, s. I-2023, 36 kohta).

- 26 Esillä olevassa asiassa komissio on moittinut perustellussa lausunnossa Belgian kuningaskuntaa siitä, että se on tehdessään 14.4.2002 kuninkaan päätöksen toteuttanut toimenpiteitä, joilla vaarannetaan vakavasti direktiivin tulos.
- 27 Vaikka on totta, että komissio huomauttaa kanteessa, ettei Belgian kuningaskunta ole kumonnut 14.4.2002 tehtyä kuninkaan päätöstä pannaan direktiivin täytäntöön ja että mainittu kuninkaan päätös on ollut täytäntöönpanolle varatun määräajan jälkeen edelleen voimassa, tällainen huomautus, vaikka se on tehty vasta kannevaiheessa, ei voi muodostaa uutta väitettä. Kyse on nimittäin komission osalta pelkästä tosiseikkoja koskevasta toteamuksesta, johon se voi vedota siltä osin kuin kuvattu tilanne voi osoittaa yhtäältä, ettei asiantila ollut muuttunut perustellussa lausunnossa myönnetyn kahden kuukauden määräajan päättymisen jälkeen, ja toisaalta, että kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 56 kohdassa korostanut, 14.4.2002 tehty kuninkaan päätös ei ollut siirtymätoimenpide, jolla oli tarkoitus varmistaa jatkuvuus asetuksen N:o 925/1999 kumoamisen jälkeen.
- 28 Tältä osin on korostettava, että kun komissio lähetti 3.6.2003 perustellun lausunnon, direktiivin täytäntöönpanolle varattu määräaika ei ollut vielä päättynyt, kyseisen direktiivin täytäntöönpanotoimia ei ollut annettu eikä 14.4.2002 tehty kuninkaan päätös ollut tullut vielä voimaan.
- 29 Tämän perusteella komissiota ei voida pätevästi moittia siitä, ettei se ole perustellussa lausunnossa tuonut esiin sitä, että 14.4.2002 tehtyä kuninkaan päätöstä ei ollut kumottu direktiivin täytäntöönpanotoimia annettaessa, eikä sitä, että kyseinen päätös on pidetty voimassa vielä mainitun määräajan päättymisen jälkeen.
- 30 Tästä seuraa, että kanne voidaan ottaa tutkittavaksi.

Asiakysymys

- 31 Komissio vetoaa kanteensa tueksi yhteen ainoaan perusteeseen, joka koskee sitä, että jäsenvaltioille direktiivin täytäntöönpanoa varten myönnetyn määräajan aikana ja kyseisen direktiivin ollessa jo voimassa Belgian kuningaskunta on tehnyt 14.4.2002 kuninkaan päätöksen, jossa on omaksuttu tietyille lentokoneryhmille asetettavien toimintarajoitusten osalta asetuksessa N:o 925/1999, joka oli jo kumottu, vahvistettu lähestymistapa eikä mainitussa direktiivissä vahvistettua lähestymistapaa. Sen mukaan kyseisessä direktiivissä säädetty tulos eli se, että kaikkialla yhteisössä otetaan lentokoneiden toimintarajoitusten asettamista varten käyttöön yhtenäiset puitteet, jotka perustuvat yhtenäiseen määritelmään siitä, mitä kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 16 olevaa I niteen II osan 3 luvussa määriteltyjen sääntöjen mukaisilla lentokoneilla tarkoitetaan, on tämän johdosta vaarantunut vakavasti.
- 32 Direktiivin 4 artiklan 4 kohdan perusteella näet suorituskykyyn perustuvien toimintarajoitusten olisi perustuttava ilma-alueen melutasoon, sellaisena kuin se on määriteltynä mainitun yleissopimuksen (kolmas painos, heinäkuu 1993) liitteessä 16 olevan I niteen mukaisessa tyyppihyväksyntämenettelyssä, kun taas 14.4.2002 tehdyn kuninkaan päätöksen 2 §:ssä viitataan toimintarajoitusten asettamisen osalta asetuksen N:o 925/1999 tavoin moottorien ohivirtaussuhteeseen.
- 33 Belgian hallitus kiistää jäsenyyssvelvoitteiden noudattamatta jättämisen kolmella eri perusteella, joita ovat ensinnäkin se, että 14.4.2002 tehty kuninkaan päätös kuuluu direktiivin 7 artiklan soveltamisalaan, toiseksi se, että kyseinen päätös on yhteisön lainsäätäjän tavoitteen mukainen, koska sillä täytetään asetuksen N:o 925/1999 kumoamisesta seurannut oikeudellinen tyhjiö, ja kolmanneksi se, ettei kyseisellä päätöksellä vaaranneta vakavasti mainitussa direktiivissä säädettyä tulosta.

Kuninkaan päätös, joka on tehty 14.4.2002, kuuluu direktiivin 7 artiklan soveltamisalaan

- 34 Belgian hallitus väittää, että 14.4.2002 tehtyyn kuninkaan päätökseen voidaan soveltaa direktiivin 7 artiklaa, jossa säädetään sellaisia toimintarajoituksia koskevasta poikkeuksesta, joista on jo päätetty direktiivin voimaantulopäivänä.
- 35 Tältä osin mainittu hallitus toteaa vielä, että 14.4.2002 tehty kuninkaan päätös on osa ”vakiintuneita politiikkoja” ja ”jo voimassa olevia toimintarajoituksia”, joihin viitataan kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) 33. yleiskokouksen vuoden 2001 lokakuun kuluessa hyväksymässä päätöslauselmassa A33-7, johon sisältyy ”yhteinen lausunto ICAO:n jatkuvista politiikoista ja käytännöistä ympäristönsuojelun alalla”, sekä direktiivin 7 artiklassa. Belgian ministerineuvosto on näet 11.2.2000 tehnyt Brysselin lentoaseman yöllisten meluhaittojen rajoittamiseksi ”lentoasemasopimuksen” ja perustanut ad hoc -työryhmän, jonka tehtävänä on laatia säännöksiä koskeva ehdotuskokonaisuus. Kyseisiin säännöksiin, jotka ovat osa vakiintunutta politiikkaa ja joista kansalliset viranomaiset ovat ainakin päättäneet vuoden 2000 aikana eli ennen direktiivin voimaantuloa, olisi voitava soveltaa poikkeusta, joka koskee mainitulla direktiivillä toteutettujen vähemmän rajoittavien arviointisääntöjen soveltamista.
- 36 On selvää, että 4.5.2000 alkaen sovelletun asetuksen N:o 925/1999 tavoitteena oli muun muassa sellaisten suojatoimenpiteiden toteuttaminen, joilla pyritään estämään yleisen melutilanteen huononeminen yhteisön lentoasemien ympäristössä, sekä moottorien kulutuksen ja pakokaasupäästöjen vähentäminen. Näillä toimenpiteillä kaikissa jäsenvaltioissa asetettiin uudelleen hyväksytyjä, siviili-ilmailukäytössä olevia, ääntä hitaammin lentäviä suihkukoneita koskevia toimintarajoituksia ottamalla parametriksi niiden moottorien ohivirtaussuhde.

- 37 Myös direktiivillä pyritään tavoitteisiin, jotka koskevat melutilanteen huononemisen estämistä ja ympäristön suojelemista toimintarajoituksia asettamalla. Tällaiset rajoitukset eivät kuitenkaan ole sidoksissa lentokoneiden moottorien ohivirtaus-suhteeseen, vaan niistä päätetään melunhallintaa koskevan tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti kullakin direktiivissä tarkoitettulla lentoasemalla. Tällä lähestymistavalla on se etu, että lentoasemilla, joilla on samankaltaisia meluongelmia, sovelletaan samanluonteisia toimintarajoituksia.
- 38 Direktiivin kymmenennestä perustelukappaleesta ilmenee, että tasapainoinen lähestymistapa on menetelmä lentomelun käsittelyä varten, johon kuuluvat muun muassa kansainväliset ohjeet lentoasemakohtaisten toimintarajoitusten asettamisesta. ICAO:n 33. yleiskokouksen hyväksymässä päätöslauselmassa A-33/7 määritelty "tasapainoisen lähestymistavan" käsite muodostuu neljästä päätekijästä, ja sen mukaan kaikki vaihtoehtoiset meluntorjunnan tavat on arvioitava huolellisesti. Näitä ovat ilma-alusten melun vähentäminen sen lähteellä, maankäytön suunnittelu- ja hallintatoimet, melua vähentävät lentomenetelmät sekä toimintarajoitukset. Nämä eivät kuitenkaan saa rajoittaa asiaa koskevien oikeudellisten velvoitteiden eikä voimassa olevien sopimusten, säädösten ja politiikkojen noudattamista.
- 39 Myös mainitun direktiivin 18 perustelukappaleesta ilmenee, että yhteisön lainsäätäjä on tämän perusteella katsonut välttämättömäksi sallia tietyillä lentoasemilla jo voimassa olevien melunhallintatoimenpiteiden jatkamisen asianomaisten taloudellisten toimijoiden saavutettujen oikeuksien kunnioittamiseksi. Tästä syystä direktiivin 7 artiklassa säädetään, että toimintarajoituksia koskevaa päätöstä harkittaessa noudatettavia sääntöjä, jotka on määritelty kyseisen direktiivin 5 artiklassa, ei sovelleta jo voimassa oleviin toimintarajoituksiin.
- 40 On totta, että direktiivin 7 artiklan a alakohta koskee toimintarajoituksia, joista on jo päätetty mainitun direktiivin voimaantulopäivänä. Tästä ei kuitenkaan seuraa, että

Belgian ministerineuvoston 11.2.2002 tekemässä lentoasemasopimuksessa lueteltuja ympäristönsuojelutavoitteita, jotka on saavutettu sitä mukaa kuin erilaisia konkreettisia päätöksiä on tehty, voitaisiin pitää kyseisen direktiivin 7 artiklassa tarkoitettuina toimintarajoituksina.

- 41 Jopa mainitun 7 artiklan otsikko nimittäin ilmaisee, että kyseinen säännös koskee jo voimassa olevia rajoituksia. Lisäksi vaikka mainitusta lentoasemasopimuksesta ilmenee, että ministerineuvosto oli päättänyt ryhtyä toimenpiteisiin yöllisten meluhaittojen rajoittamiseksi lentoasemilla, tällaisessa sopimuksessa ei ole asetettu erityisiä sitovia toimintarajoituksia asianomaisille taloudellisille toimijoille.
- 42 Belgian hallitus viittaa väitteidensä tueksi 7 artiklan tekstiin, sellaisena kuin se oli muotoiltuna komission esittämässä direktiiviä koskevassa ehdotuksessa ja jonka mukaan direktiivin 5 artiklaa ei ollut tarkoitus soveltaa toimintarajoituksiin, jotka ovat voimassa jo direktiivin voimaantulopäivänä. Alkuperäinen kriteeri, jonka mukaan toimenpiteet ovat voimassa, on siis tekstin mukaan korvattu joustavammalla kriteerillä eli sillä, että toimenpiteistä on pelkästään päätetty. Belgian hallitus väittää, että kyseisellä muutoksella ei olisi enää mitään tehokasta vaikutusta, jos sitä on tulkittava siten, että se koskee ainoastaan toimenpiteitä, joista on jo päätetty ja jotka on tämän lisäksi myös vahvistettu ja julkaistu, sen sijaan, että mainitun direktiivin 7 artiklan sanamuotoa tulkitaan suppeasti ja kirjaimellisesti.
- 43 Tämä väite ei kuitenkaan ole vakuuttava.
- 44 Vaikka näet direktiivin 7 artiklan sanamuotoa on muutettu komission esittämään direktiiviä koskevaan ehdotukseen nähden, näin on tehty sen vuoksi, että lainsäätäjä on päättänyt laajentaa kyseisen direktiivin 5 artiklan soveltamista koskevan

poikkeuksen soveltamisalaa. Käsite ”toimintarajoitukset, joista on jo päätetty direktiivin voimaantulopäivänä” vastaa siten mainitun direktiivin 18 perustelukappaleessa ilmaistua lainsäätäjän tahtoa kunnioittaa asianomaisten taloudellisten toimijoiden saavutettuja oikeuksia paremmin kuin mainitussa ehdotuksessa alun perin ollut käsite ”toimintarajoitukset, jotka ovat voimassa jo” kyseisenä päivänä.

- 45 Tästä syystä direktiivin 7 artiklan a alakohdan soveltamisalaan kuuluvat sellaisten toimintarajoitusten lisäksi, jotka ovat jo voimassa jäsenvaltioissa direktiivin voimaantulopäivänä, myös rajoitukset, jotka on asetettu ja julkaistu, mutta joiden tosiasiallista soveltamista on lykätty myöhempään ajankohtaan. Siltä osin kuin jo viimeksi mainituilla rajoituksilla taloudellisille toimijoille on asetettu – jopa ennen kuin niiden soveltaminen on pakollista – velvoitteita, jotka koskevat tietyn tyyppisten lentokoneiden toimintaa tulevaisuudessa, valmisteluihin, joihin ne ovat ryhtyneet mukauttaakseen ilmalaivastoaan, on pitänyt soveltaa poikkeusta saavutettujen oikeuksien kunnioittamisen perusteella.
- 46 Koska 14.4.2002 tehdystä kuninkaan päätöksessä asetettuja toimintarajoituksia ei ollut vahvistettu eikä julkaistu 28.3.2002, niillä ei ole voitu luoda oikeuksia taloudellisille toimijoille direktiivin voimaantulopäivänä. Tästä seuraa, etteivät ne kuulu sen direktiivin 7 artiklan a alakohdassa tarkoitetun käsitteen piiriin, joka koskee ”toimintarajoituksia, joista on jo päätetty tämän direktiivin voimaantulopäivänä”.
- 47 Belgian hallitus väittää lopuksi, että ministerineuvoston päätös on voitu toteuttaa muodollisesti vasta 14.4.2002 tekemällä mainittu kuninkaan päätös, jolla kielletään uudelleen hyväksytyjen lentokoneiden lennot yöllä, ja tämän ainoana syynä on Belgian oikeusjärjestelmälle ominainen mutkikkuus, joka käsittää keskushallintoyksikön ja alueellisten hallintoyksikköjen välisen toimivallanjaon, joka edellyttää aikaa vaativan yhteistoiminta- ja kuulemismenettelyn noudattamista ennen kuin tietyt poliittiset päätökset voidaan toteuttaa muodollisesti.

- 48 Tältä osin on huomautettava, ettei jäsenvaltio voi sisäisen oikeusjärjestyksensä oikeussääntöihin, toimintatapoihin tai tilaan vetoamalla perustella sitä, ettei se ole noudattanut yhteisön oikeuden mukaisia velvoitteita (ks. mm. asia C-212/99, komissio v. Italia, tuomio 26.6.2001, Kok. 2001, s. I-4923, 34 kohta; asia C-195/02, komissio v. Espanja, tuomio 9.9.2004, Kok. 2004, s. I-7857, 82 kohta ja asia C-119/04, komissio v. Italia, tuomio 18.7.2006, Kok. 2006, s. I-6885, 25 kohta).
- 49 Tästä seuraa, ettei 14.4.2002 tehty kuninkaan päätös kuulu direktiivin 7 artiklan soveltamisalaan.

Kuninkaan päätös, joka on tehty 14.4.2002, on yhteisön lainsäätäjän tavoitteen mukainen

- 50 Belgian hallitus väittää toissijaisesti, että 14.4.2002 tehty kuninkaan päätös on tehty asetuksen N:o 925/1999 kumoamisesta seuranneen oikeudellisen tyhjiön paikkaamiseksi ja se on näin ollen yhteisön lainsäätäjän tavoitteen mukainen. Kyseisen kuninkaan päätöksen johdanto-osassa viitataan asetukseen N:o 925/1999 yhtäältä sen vuoksi, että ministerineuvostossa 11.2.2000 käydyt keskustelut liittyivät mainittuun asetukseen, ja toisaalta sen vuoksi, että keskushallituksen ja alueellisten hallintoyksiköiden noudattama politiikka oli kyseisen asetuksen puitteiden mukainen. Kun otetaan huomioon se, että hallitus oli ilmoittanut aikeestaan kieltää tiettyjen siviili-ilmailukäytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden käytön Belgian alueella lyhyen ajan sisällä, oli vältettävä se, että taloudelliset toimijat saattaisivat asetuksen N:o 925/1999 kumoamisen johdosta ajatella, että tämän tyyppistä lentokonetta voidaan käyttää.
- 51 Tätä väitettä ei voida hyväksyä.

- 52 Ensinnäkin asetuksen N:o 925/1999 kumoamisella ei näet ole luotu oikeudellista tyhjiötä, koska kyseinen asetus on korvattu direktiivillä samana päivänä, jolloin viimeksi mainittu tuli voimaan. Tältä osin on korostettava, kuten julkisasiamies toteaa ratkaisuehdotuksensa 82 kohdassa, ettei mikään estänyt jäsenvaltiota antamasta direktiivin kanssa yhteensopivia kansallisia säännöksiä.
- 53 Toiseksi vaikka on totta, että yhteisöjen lainsäätäjä pyrki antaessaan direktiiviä, samalla tavalla kuin antaessaan asetusta N:o 925/1999, tavoitteeseen vähentää lentokoneiden aiheuttamaa meluhaittaa, näissä säädöksissä esitetyt toimintamenetelmät ovat kuitenkin olennaisesti erilaisia. Direktiivin perusteella näet melun vähentäminen on seurausta yhteisestä lähestymistavasta melun hallintaan kullakin lentoasemalla, kun taas asetuksen N:o 925/1999 säännösten tarkoituksena on estää melun lisääntyminen asettamalla toimintarajoituksia siviili-ilmailukäytössä oleville, ääntä hitaammin lentäville suihkukoneille niiden moottoreiden ohivirtaussuhteen perusteella.
- 54 Kolmanneksi direktiivin tavoitteena on muun muassa sen 1 artiklan a alakohdan mukaan vahvistaa yhteisössä sovellettavat säännöt, joilla helpotetaan yhtäläisten toimintarajoitusten käyttöönottoa lentoasemilla, ja sen 2 artiklan d alakohdassa määritellään tässä tarkoituksessa käsite kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (kolmas painos, heinäkuu 1993) liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa määritellyt ”vaatimukset niukasti täyttävä ilma-alus”, eikä siinä viitata uudelleen hyväksytyihin ilma-aluksiin.
- 55 Kuninkaan päätöksen, joka tehtiin 14.4.2002, tarkoituksena on kuitenkin sen viidennen perustelukappaleen mukaan luoda kansallisella tasolla yhdenmukaistetut sääntelypuitteet tälle samalle ilma-alusryhmälle, ja tämän saavuttamiseksi siinä asetetaan ilma-alusten yöllisiä lentoja koskevia rajoituksia, jotka vaikuttavat uudelleen hyväksytyihin, siviili-ilmailukäytössä oleviin, ääntä hitaammin lentäviin suihkukoneisiin riippumatta siitä, onko niitä muutettu siten, että ne ovat

kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa määriteltyjen vaatimusten mukaisia.

56 Belgian hallitus väittää lisäksi, että 14.4.2002 tehdyn kuninkaan päätöksen soveltamisala on yleinen ja se koskee koko kansallista aluetta, kun taas Bruxelles-Nationalin lentoasemalle, joka on ainoa lentoasema, jota direktiivi koskee sillä tapahtuvien operaatioiden määrän vuoksi, oli jo asetettu toimintarajoituksia. Näistä rajoituksista on päätetty 26.10.2000 tehdyllä ministeriön päätöksellä, jolla hyväksytään julkisoikeudellisen BIAC, SA:n hallintoneuvoston 15.6.2000 antama säännöstö akustisia kiintiöitä koskevan järjestelmän käyttöön ottamisesta öisin ja jossa määritetään öisin sallittu melun enimmäismäärä Bruxelles-Nationalin lentoasemalla (Moniteur belge 17.11.2000, s. 38194). Tällä ministeriön päätöksellä on siis kielletty siviili-ilmailukäytössä olevan, ääntä hitaammin lentävän suihkukoneen lentoonnousu mainitulta lentoasemalta, ja 14.4.2002 tehdyn kuninkaan päätöksen säännökset ovat päällekkäisiä jo olemassa olevan lainsäädännön kanssa.

57 Tätä näkemystä ei voida hyväksyä.

58 Vaikka näet siihen ainoaan lentoasemaan Belgiassa, jota direktiivi suoraan koskee, sovellettiin jo vuoden 2000 aikana päätettyjä toimintarajoituksia, jotka on asetettu erityisellä ministeriön päätöksellä, tästä ei kuitenkaan seuraa, että Belgian kuningaskunta olisi voinut tehdessään 14.4.2002 kuninkaan päätöstä, jota sovelletaan kaikkiin sen alueella sijaitseviin lentoasemiin liikenteen määrästä riippumatta, jättää ottamatta huomioon lähestymistavan, jota kyseinen direktiivi, joka oli jo voimassa, edellyttää asetettaessa meluun liittyviä toimintarajoituksia.

59 Tältä osin on korostettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan se, että jossakin tietyissä jäsenvaltiossa ei harjoiteta tiettyä, direktiivissä mainittua toimintaa, ei vapauta tätä jäsenvaltiota velvollisuudesta antaa lakeja, asetuksia tai hallinnollisia

määräyksiä kaikkien tämän direktiivin säännösten riittävän täytäntöönpanon varmistamiseksi (asia C-339/87, komissio v. Alankomaat, tuomio 15.3.1990, Kok. 1990, s. I-851, 22 kohta; asia C-214/98, komissio v. Kreikka, tuomio 16.11.2000, Kok. 2000, s. I-9601, 22 kohta; asia C-372/00, komissio v. Irlanti, tuomio 13.12.2001, Kok. 2001, s. I-10303, 11 kohta ja asia C-441/00, komissio v. Yhdistynyt kuningaskunta, tuomio 30.5.2002, Kok. 2002, s. I-4699, 15 kohta).

- 60 Tästä seuraa, ettei 14.4.2002 tehdyn kuninkaan päätöksen voida katsoa olevan yhteisön lainsäätäjän tavoitteen mukainen.

Kuninkaan päätöksellä, joka tehtiin 14.4.2002, ei vaaranneta vakavasti direktiivissä säädettyä tulosta

- 61 Belgian hallitus väittää edelleen toissijaisesti, että 14.4.2002 tehdyn kuninkaan päätöksen tekeminen jäsenvaltioille direktiivin täytäntöönpanoa varten varatun määräajan aikana ei vaaranna vakavasti direktiivissä säädettyä tulosta ja sillä voidaan tämän lisäksi myös helpottaa sen täytäntöönpanoa, sillä kyseisellä päätöksellä lentoyhtiöt on veloitettu tekemään tarpeelliset investoinnit ilmalaivastojensa uudistamiseksi.

- 62 Tältä osin on muistutettava, että yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan, vaikka jäsenvaltioilla ei ole velvollisuutta toteuttaa direktiivin täytäntöönpanotoimia ennen tätä varten asetetun määräajan päättymistä, EY 10 artiklan toisen kohdan, EY 249 artiklan kolmannen kohdan ja direktiivin itsensä soveltamisesta seuraa, että jäsenvaltioiden on pidättäydyttävä antamasta kyseisen määräajan kuluessa säännöksiä, jotka ovat omiaan vakavasti vaarantamaan direktiivissä säädetyn tuloksen (ks. mm. asia C-129/96, Inter-Environnement Wallonie, tuomio 18.12.1997, Kok. 1997, s. I-7411, 45 kohta ja asia C-138/05, Stichting Zuid-Hollandse Milieufederatie, tuomio 14.9.2006, Kok. 2006, s. I-8339, 42 kohta).

- 63 Jäsenvaltiot eivät näin ollen voi direktiivissä säädettyä tulosta vakavasti vaarantamatta toteuttaa kyseisen direktiivin täytäntöönpanolle varatun määräajan aikana säännöksiä, joilla tosin pyritään samaan tavoitteeseen eli sellaisten henkilöiden määrän vähentämiseen, jotka kärsivät lentoalusten melun haitallisista vaikutuksista, mutta joilla kuitenkin estetään yhtäläisten toimintarajoitusten käyttöön ottaminen koko yhteisössä.
- 64 On kuitenkin selvää, että Belgian hallitus on direktiivissä asetetun täytäntöönpanoajan aikana vahvistanut ja julkaissut 14.4.2002 tehdyn kuninkaan päätöksen. Kyseisellä kuninkaan päätöksellä ei ollut tarkoitus panna mainittua direktiiviä täytäntöön, vaan sillä oli tarkoitus vahvistaa kansallisella tasolla yhdenmukaistetut sääntelypuitteet lentoalusten aiheuttaman melun vähentämiseksi, ja kyseiset puitteet perustuivat asetuksen N:o 925/1999 mukaiseen lähestymistapaan eli sellaisten moottorien ohivirtaussuhteeseen perustuvien toimintarajoitusten laatimiseen, joiden tavoitteena on kieltää lopullisesti uudelleen hyväksytyjen, siviili-ilmailukäytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden toiminta.
- 65 Tästä seuraa, että 14.4.2002 tehty kuninkaan päätös, joka tuli voimaan 1.7.2003 eli alle kolme kuukautta ennen direktiivin täytäntöönpanolle varatun määräajan päättymisajankohtaa, on johtanut tiettyjen lentokoneryhmien aiheuttoman epäedulliseen kohteluun ja se on vaikuttanut pysyvästi kyseisen direktiivin täytäntöönpano- ja soveltamisedellytyksiin yhteisössä. Kyseisen päätöksen soveltamisesta seuraavan eri lentokoneita koskevan toimintakiellon vuoksi näet mainitun direktiivin mukaisessa meluvaikutusten arvioinnissa ei voida ottaa huomioon kaikkien kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa määriteltyjen sääntöjen mukaisten lentokoneiden aiheuttamia haittoja, ja näin ollen melunhallinnan parantaminen kaikkein parhaimmalla tavalla ei ole mahdollista mainitun direktiivin säännösten mukaisesti.
- 66 Belgian hallitus väittää lisäksi, ettei komissio ole osoittanut, että 14.4.2002 tehty kuninkaan päätös saattaa johtaa tällaiseen kielteiseen tulokseen, sillä jos kyseinen päätös olisi vahvistettu vuoden 2002 maaliskuun kuluessa, siinä asetetut rajoitukset olisi hyväksytty direktiivin 7 artiklan poikkeusjärjestelmässä tarkoitettuina direktiiv-

vin julkaisemisen hetkellä voimassa olevina toimenpiteinä. Näin ollen ei voida kohtuudella väittää, että kuninkaan päätöksellä on haitallisia vaikutuksia sen vuoksi, että se on vahvistettu kuukautta myöhemmin siitä huolimatta, ettei direktiivin täytäntöönpanolle varattu määräaika ollut päättynyt.

67 Tältä osin riittää, kun todetaan, kuten komissio korostaa vastauskirjelmässään, että kyseinen väite on täysin hypoteettinen ja yhteisöjen tuomioistuimen on jäsenyysselvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan kanteen yhteydessä ratkaistava asia ottamalla huomioon pelkästään asiaa koskevat tosiseikat eikä minkäänlaisia olettamia. Lisäksi on huomautettava, että Belgian hallitus esittää hypoteesin, jossa kuninkaan päätös olisi tehty ennen direktiivin antamista.

68 Tästä seuraa, että 14.4.2002 tehty kuninkaan päätös, jonka Belgian kuningaskunta on tehnyt direktiivin täytäntöönpanolle varatun määräajan aikana, voi vakavasti vaarantaa kyseisessä direktiivissä säädetyn tuloksen toteutumisen.

69 Tämän perusteella on katsottava, että komission nostama kanne on perusteltu.

70 Tämän johdosta on todettava, että Belgian kuningaskunta ei ole noudattanut direktiivin eikä EY 10 artiklan toisen kohdan ja EY 249 artiklan kolmannen kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se on 14.4.2002 tehnyt kuninkaan päätöksen.

Oikeudenkäyntikulut

- 71 Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, veloitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska komissio on vaatinut Belgian kuningaskunnan velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut ja koska Belgian kuningaskunta on hävinnyt asian, se on veloitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Näillä perusteilla yhteisöjen tuomioistuin (kolmas jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) **Belgian kuningaskunta ei ole noudattanut meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta 26.3.2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/30/EY eikä EY 10 artiklan toisen kohdan ja EY 249 artiklan kolmannen kohdan mukaisia veloitteitaan, koska se on 14.4.2002 tehnyt kuninkaan päätöksen, jolla säännellään tiettyjen siviili-ilmailukäytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden yölentoja.**

- 2) **Belgian kuningaskunta veloitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.**

Allekirjoitukset