

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2007. június 14. *

A C-422/05. sz. ügyben,

az EK 226. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt a Bírósághoz
2005. november 28-án

az **Európai Közösségek Bizottsága** (képviselik: F. Benyon és M. Huttunen,
meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

felperesnek

a **Belga Királyság** (képviseli kezdetben: M. Wimmer, később: A. Hubert, meg-
hatalmazotti minőségben)

alperes ellen

benyújtott keresete tárgyában,

* Az eljárás nyelve: francia.

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: A. Rosas tanácselnök, J. Klučka, J. N. Cunha Rodrigues, U. Løhmus (előadó) és P. Lindh bírák,

főtanácsnok: M. Poiares Maduro,
hivatalvezető: R. Grass,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

a főtanácsnok indítványának a 2007. január 25-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

- ¹ Az Európai Közösségek Bizottsága keresetlevelében annak megállapítását kéri a Bíróságtól, hogy a Belga Királyság azáltal, hogy elfogadta az egyes polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek éjszakai repülési forgalmának szabályozásáról szóló, 2002. április 14-i királyi rendeletet (*Moniteur belge* 2002. április 17., 15570. o., a továbbiakban: 2002. április 14-i királyi rendelet), nem teljesítette a Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról szóló,

2002. március 26-i 2002/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvből (HL L 85., 40. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 6. kötet, 96. o., a továbbiakban: az irányelv), illetve az EK 249. cikk harmadik bekezdésével együtt olvasott EK 10. cikk második bekezdéséből eredő kötelezettségeit.

Jogi háttér

A közösségi szabályozás

- 2 Az irányelv – 17. cikkének megfelelően – az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján, azaz 2002. március 28-án lépett hatályba. Ez az irányelv vezette be egyrészt a repülőgépek által kibocsátott zaj kezelése tekintetében a „kiegyensúlyozott megközelítés” elméletét, másrészt az Európai Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások elrendelésére vonatkozó iránymutatásokat.
- 3 Ezen irányelv 2. cikke előírja:

„Ezen irányelv alkalmazásában:

[...]

- d) »a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgép«: olyan polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgép, amely a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény

16. melléklete 1. kötete II. részének 3. fejezetében meghatározott engedélyezési határértékeket összesítve kevesebb mint 5 EPNdB értékkel (EPNdB – decibelben kifejezett ténylegesen érzékelt zaj) haladja meg, ahol az összesített érték EPNdB-ben kifejezett szám, amely a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 16. melléklete 1. kötete II. részének 3. fejezetében meghatározott három referencia-zajmérésipontonál [helyesen: zajmérési referenciapontnál] külön-külön mért egyedi különbség (azaz az engedélyezett zajszint és a maximálisan megengedett zajszint közötti különbség) összege;

- e) »üzemeltetési korlátozások«: azok a zajjal kapcsolatban tett intézkedések, amelyek alapján korlátozzák vagy csökkentik a polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek számára valamely repülőtér használatát. Ez a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek meghatározott repülőterekről való kivonását célzó, valamint a polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek üzemeltetését bizonyos időszakokban érintő részleges üzemeltetési korlátozásait jelenti;

[...]

- g) »kiegyensúlyozott megközelítés«: olyan megközelítés, amelynek alapján a tagállamok mérlegelik a területükön található repülőterek zajproblémáinak megoldására rendelkezésre álló intézkedési lehetőségeket, nevezetesen a repülőgépek zajának a zaj forrásánál történő csökkentéséből, a területfelhasználás-tervezési és -irányítási intézkedésekből, a zajcsökkentő üzemi eljárásokból és üzemeltetési korlátozásokból eredő várható hatásokat.”

- 4 Az irányelvnek „A repülőgépek zajának kezelésére vonatkozó általános szabályok” című 4. cikke előírja:

„1. A tagállamok kiegyensúlyozott megközelítést fogadnak el a területükön található repülőterek zajproblémáinak kezelésére. A zajcsökkentési intézkedések között gazdasági ösztönzők bevezetését is fontolóra vehetik.

2. Az üzemeltetési korlátozások bevezetésének mérlegelésekor az illetékes hatóságok figyelembe veszik a különféle lehetséges intézkedések valószínű költségeit és előnyeit, valamint az egyes repülőterek adottságait.

3. Az irányelv értelmében tett intézkedések, illetve intézkedések rendszere legfeljebb az adott repülőterre megállapított környezetvédelmi cél elérésének érdekében szükséges mértékig jelenthet korlátozást. Az intézkedések nem lehetnek megkülönböztető jellegűek a légifuvarozó vagy a repülőgépgyártó nemzetiségét [helyesen: állampolgárságát], illetve személyazonosságát illetően.

4. A teljesítményalapú üzemeltetési korlátozások alapjául a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény harmadik kiadása (1993. július) 16. mellékletének 1. kötetében foglaltaknak megfelelően végrehajtott tanúsítási eljárásban meghatározottak szerint az adott repülőgép zajmutatói szolgálnak.”

5 Az irányelvnek „A felmérésre vonatkozó szabályok” című 5. cikke kimondja:

1. Az üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó döntés mérlegelésekor a célszerűségnek és a lehetőségeknek megfelelően figyelembe kell venni a tervezett üzemeltetési korlátozásokra és az adott repülőtér sajátosságaira vonatkozó, a II. mellékletben meghatározott információkat.

[...]”

6 Az irányelvnek a „Jelenleg hatályos üzemeltetési korlátozások” című 7. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Az 5. cikkben foglaltak nem alkalmazhatók az alábbiakra:

a) az ennek az irányelvnek a hatálybalépése napján már hatályos üzemeltetési korlátozások;

[...]”

7 Ugyanezen irányelv 16. cikke értelmében:

„A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2003. szeptember 28-tól kezdődő hatállyal megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

[...]”

8 Az irányelvvel hatályon kívül helyezésre került a Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény harmadik kiadása (1993. július) 16. melléklete I. kötete II. része 3. fejezete előírásainak megfelelően módosított és az ezt igazoló új bizonyítvánnyal ellátott egyes szubszonikus sugárhajtású polgári repülőgépek Közösségen belüli lajstromozásáról és üzemeltetéséről szóló, 1999. április 29-i 925/1999/EK tanácsi rendeletet (HL L 115., 1. o. és – helyesbítések – HL L 120., 46. o. és HL L 262., 23. o.).

9 E rendelet 1. cikke értelmében:

„E rendelet célja az újraminósított szubszonikus polgári repülőgépek okozta összzajterhelés Közösségen belüli növekedésének megakadályozását és egyidejűleg az egyéb környezeti károk korlátozását célzó rendelkezések megalkotása.”

10 Az említett rendelet 2. cikke értelmében, e rendelet alkalmazásában:

„(1) »szubszonikus sugárhajtású polgári repülőgép« olyan szubszonikus sugárhajtású polgári repülőgép, amelynek engedélyezett felszállósúlya legalább 34000 kg, vagy az adott géptípusra engedélyezett maximális befogadóképessége több mint 19 utasülőhely a gép személyzetének ülőhelyein felül, és meghajtását hármas fokozatúnál kisebb kétáramú gázturbinás sugárhajtóművek biztosítják;

(2) »újraaminősített szubszonikus sugárhajtású polgári repülőgép« olyan szubszonikus sugárhajtású polgári repülőgép, amelyre eredetileg egy, a 2. fejezet szerinti vagy azzal egyenértékű szabványok szerinti tanúsítványt adtak ki, illetve amely eredetileg nem rendelkezett zajbizonyítvánnyal, és amelyet átalakítottak, hogy a 3. fejezet előírásainak közvetlenül – műszaki intézkedések révén – vagy közvetetten – üzemeltetési korlátozások révén – feleljen meg; azok a szubszonikus sugárhajtású polgári repülőgépek, amelyeket a 3. fejezet előírásainak vonatkozásában eredetileg csak kettős tanúsítvánnyal lehetett súlykorlátozások útján engedélyezni, újraaminősített repülőgéppé minősülnek; azok a szubszonikus sugárhajtású polgári repülőgépek pedig, amelyeket a 3. fejezet előírásainak teljesítése érdekében hármas vagy annál nagyobb fokozatú kétáramú gázturbinás sugárhajtóművekkel szereltek fel, nem minősülnek újraaminősített repülőgéppé;

[...]

(4) »üzemeltetési korlátozások« a repülőgépre vonatkozó súlykorlátozások és/vagy a repülőgép-vezető, illetve az üzemeltető ellenőrzése mellett történő üzemeltetési korlátozások, mint pl. a korlátozott fékszárnybeállítások;

[...]”

- 11 Ugyanezen rendelet 3. cikke az előírásoknak nem megfelelő repülőgépekkel kapcsolatban kimondja:

„(1) A jelen rendelet hatálybalépését követően tilos újraminősített polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépeket bejegyezni a tagállamok állami lajstromába.

(2) Az (1) bekezdés nem vonatkozik azokra a szubszonikus sugárhajtású polgári repülőgépekre, amelyek 1999. április 1-jén már szerepeltek valamely tagállam lajstromában, és attól kezdődően a Közösségben lajstromozva voltak.

(3) A 92/14/EGK irányelv és különösen annak 2. cikke (2) bekezdésének sérelme nélkül, 2002. április 1-jétől nem üzemeltethetők a Közösség területén lévő repülőtereken harmadik országban lajstromozott újraminősített szubszonikus sugárhajtású polgári repülőgépek, kivéve, ha az ilyen repülőgép üzemeltetője bizonyítani tudja, hogy a repülőgép a jelen rendelet hatálybalépésekor szerepelt az adott harmadik ország lajstromában, és ezt megelőzően az 1995. április 1. és a jelen rendelet hatálybalépése közötti időszakban a Közösség területén üzemeltették.

(4) 2002. április 1-jét követően a tagállamokban lajstromozott, újraminősített szubszonikus sugárhajtású polgári repülőgépek nem üzemeltethetők a Közösség területén lévő repülőtereken, kivéve, ha a jelen rendelet hatálybalépése előtt ezen a területen voltak üzemben.”

A nemzeti szabályozás

- 12 A 2002. április 14-i királyi rendelet 2003. július 1-jén lépett hatályba. E királyi rendelet preambulumból kitűnik, hogy elfogadásakor a jogalkotó többek között figyelembe vette a 925/1999 rendeletet, valamint a jogbizonytalanság – amelyet az említett rendelet 2002. március 28-i hatályon kívül helyezése a gazdasági szereplőkre nézve teremtené – elkerülésének elengedhetetlen szükségességét.
- 13 A 2002. április 14-i királyi rendelet az éjjeli órák tekintetében a Belgium területén lévő valamennyi repülőtéren üzemeltetési korlátozásokat vezetett be az 1944. december 7-én Chicagóban aláírt Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény (*Recueil des traités des Nations unies*, 15. kötet, 102. o.) 16. melléklete I. kötete II. része 3. fejezete előírásainak megfelelően újraminósított egyes polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgép-kategóriák vonatkozásában.
- 14 A 2002. április 14-i királyi rendelet 1. cikke előírja:

„A helyi idő szerint 23 órától 6 óráig tartó éjjeli időszakban a polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek repülési forgalma kizárólag akkor engedélyezett, ha a repülőgépek tiszta konfigurációban repülnek (behúzott helyzetű futómű és felhajtóerőt növelő fékszárny).”

- 15 E rendelet 2. cikke értelmében:

„Az 1. cikk nem alkalmazandó:

1° az olyan repülőgépekre, amelyek a külföldi kiindulási pontú és úticélú légi út során átrepülnek a belga felségterületet;

2° azon polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépekre, amelyek:

- a) hármas vagy annál nagyobb fokozatú kétáramú gázturbinás sugárhajtóművekkel vannak felszerelve, és megfelelnek a Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény harmadik kiadása (1993. július) 16. melléklete I. kötete II. része 3. fejezete előírásainak vagy annál szigorúbb előírásoknak,
- b) illetve eredetileg, vagyis újraminősítés nélkül is megfelelnek az a) pontban említett vagy annál szigorúbb előírásoknak.”

- 16 A 2002. április 14-i királyi rendelet 3. cikke értelmében az utóbbit a 925/1999 rendelet rendelkezéseinek sérelme nélkül kell alkalmazni. E királyi rendelet a 4. cikkében 2003. július 1-jét jelöli meg a hatálybalépése napjaként.

A pert megelőző eljárás

- 17 A Bizottság 2002. június 6-án tájékoztatást kért a belga hatóságoktól a 2002. április 14-i királyi rendelettel kapcsolatban, többek között a 925/1999 rendeletben szereplő, hajtóművekre vonatkozó „mellékáram-arány[okkal]” kapcsolatos követelményre való hivatkozás fenntartását igazoló indokokról, hiszen egyrészt az említett királyi rendelet elfogadásakor már hatályon kívül helyezték e rendeletet, másrészt pedig az irányelv sem vette át e követelményt.

- 18 Mivel a Bizottság a belga hatóságok 2002. június 28-i válaszát nem tartotta kielégítőnek, 2002. október 24-én felszólító levelet küldött a Belga Királyságnak, amelyben jelezte, hogy az irányelv átültetésére megszabott időszak alatt tett intézkedések olyan jellegűek, hogy súlyosan veszélyeztetik az előírt eredményt, következésképpen sértik ezen irányelvet, illetve az EK 249. cikk harmadik bekezdésével együtt olvasott EK 10. cikk második bekezdését.
- 19 2002. december 23-i válaszukban a belga hatóságok több érvet is felhoztak annak bizonyítására, hogy a 2002. április 14-i királyi rendelet csupán az irányelv 7. cikke szerinti, az ezen irányelv hatálybalépése előtt már „elfogadott” intézkedés hivatalos megszövegezése.
- 20 Mivel a Bizottság nem értett egyet a felhozott magyarázattal, 2003. június 3-án indokolással ellátott véleményt küldött a Belga Királyságnak, amelyben felszólította arra, hogy a vélemény kézhezvételétől számított két hónapon belül tegye meg a megfeleléshez szükséges intézkedéseket. E tagállam a 2003. július 25-án kelt levelében terjesztette elő válaszát.
- 21 A Belga Királyság bejelentette a Bizottságnak, hogy 2003. szeptember 25-én elfogadta a Brüsszel Nemzeti Repülőtérrel érintő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárásokról szóló királyi rendeletet (*Moniteur belge* 2003. szeptember 26., 47538. o.). Az irányelv átültetését szolgáló királyi rendelet a kihirdetése napján lépett hatályba, és nem helyezte hatályon kívül a 2002. április 14-i királyi rendeletet.
- 22 A Bizottság az EK 226. cikknek megfelelően végül benyújtotta a jelen keresetet.

A keresetről

Az elfogadhatóságról

- 23 A belga kormány vitatja a kereset elfogadhatóságát, amennyiben a keresetlevél arra hivatkozik, hogy az irányelv átültetésére irányuló intézkedések 2003. szeptember 23-i – azaz az átültetésre előírt határidőt megelőző három nappal történő – elfogadásakor a 2002. április 14-i királyi rendelet nem került hatályon kívül helyezésre, illetve az említett határidő lejártát követően is hatályban maradt. A Bizottság kiterjesztette a jogvita tárgyát, mivel a felszólító levél és az indokolással ellátott vélemény kizárólag az ezen irányelv átültetésére megszabott időszak alatt elfogadott intézkedésekre vonatkozik, keresetlevelében a Bizottság pedig a belga hatóságok ezen időszak utáni eljárását is figyelembe vette.
- 24 A belga kormány e tekintetben úgy érvel, hogy mivel ez az új kifogás nem szerepelt az indokolással ellátott véleményben, az alperes tagállamot megfosztották attól a lehetőségtől, hogy orvosolja a kifogásolt mulasztást, vagy a Bírósághoz való fordulás előtt magyarázattal szolgálgjon e kérdéssel kapcsolatban.
- 25 Emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottság által a tagállamhoz intézett felszólító levél, majd a Bizottság által kiadott indokolással ellátott vélemény körülhatárolja a jogvita tárgyát; a kereset ezért nem terjeszthető ki. Az ugyanis, hogy az érintett tagállam előterjesztheti észrevételeit, az EK-Szerződésben rögzített lényeges biztosíték abban az esetben is, ha a tagállam úgy ítéli meg, hogy nem kíván élni vele; e biztosíték fenntartása pedig a tagállami kötelezettségszegés megállapítása iránti eljárás szabályszerűségének lényeges eleme. Következésképpen a Bizottság indokolással ellátott véleményének és keresetének ugyanazokon a kifogásokon kell alapulniuk, mint amelyeken a pert megelőző eljárást elindító felszólító levél alapul (lásd többek között a C-191/95. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 1998. szeptember 29-én hozott ítélet [EBHT 1998., I-5449. o.] 55. pontját, valamint a C-340/96. sz. Bizottság kontra Nagy-Britannia ügyben 1999. április 22-én hozott ítélet [EBHT 1999., I-2023. o.] 36. pontját).

- 26 A jelen esetben a Bizottság az indokolással ellátott véleményében kifogásként felhossa a Belga Királyság ellen, hogy a 2002. április 14-i királyi rendelet elfogadásával olyan intézkedéseket fogadott el, amelyek súlyosan veszélyeztetik az irányelv eredményét.
- 27 Még ha igaz is, hogy a Bizottság keresetlevelében megemlíti, hogy a Belga Királyság az irányelv átültetésekor nem helyezte hatályon kívül a 2002. április 14-i királyi rendeletet, és az említett királyi rendelet az átültetésre előírt határidő lejártát követően is hatályban maradt, ezen észrevétel ettől függetlenül, még ha csak a keresetlevél benyújtásakor tették meg is, nem jelent új kifogást. A Bizottság ugyanis jogosan csupán egyszerű ténymegállapítást tesz, hiszen a leírt helyzetből kiderül, hogy egyrészt az indokolással ellátott véleményben meghatározott két hónap lejártá óta nem következett be változás, másrészt pedig – amint arra a főtanácsnok indítványa 56. pontjában rámutat – a 2002. április 14-i királyi rendelet nem jogfolytonosságot biztosító átmeneti intézkedés volt a 925/1999 rendelet hatályon kívül helyezését követően.
- 28 E tekintetben ki kell emelni, hogy amikor a Bizottság 2003. június 3-án megküldte az indokolással ellátott véleményt, még nem járt le az irányelv átültetésére előírt határidő, még nem tették meg ezen irányelv átültetését szolgáló intézkedéseket, és a 2002. április 14-i királyi rendelet sem lépett még hatályba.
- 29 E körülmények között nem róható fel jogosan a Bizottságnak, hogy az indokolással ellátott véleményben nem említette, hogy az irányelv átültetésére szolgáló intézkedések elfogadásakor nem helyezték hatályon kívül a 2002. április 14-i királyi rendeletet, valamint hogy azt hatályában tartották az említett határidő lejártát követően.
- 30 Következésképpen a kereset elfogadható.

Az ügy érdeméről

- 31 Keresetének alátámasztására a Bizottság egyetlen kifogást hoz fel, amelyet arra alapít, hogy a Belga Királyság a már hatályban lévő irányelv átültetésére a tagállamok számára előírt határidőn belül fogadta el a 2002. április 14-i királyi rendeletet, amely az egyes repülőgép-kategóriák tekintetében előírt üzemeltetési korlátozások vonatkozásában a 925/1999 rendeletben elfogadott megközelítést követi, és nem az irányelvben fellelhetőt. Következésképpen az ezen irányelvben meghatározott eredmény – vagyis hogy a Közösség egész területén homogén keretbe foglalják a repülőgépekre vonatkozó üzemeltetési korlátozások bevezetését azáltal, hogy egységesen meghatározzák, hogy mit kell a Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény 16. melléklete I. kötete II. része 3. fejezete előírásainak megfelelő repülőgépek alatt érteni – súlyosan veszélybe került.
- 32 Ugyanis az irányelv 4. cikkének (4) bekezdése értelmében a teljesítményalapú üzemeltetési korlátozások alapjául a szóban forgó egyezmény harmadik kiadása (1993. július) 16. melléklete I. kötetében foglaltaknak megfelelően végrehajtott tanúsítási eljárásban meghatározottak szerint az adott repülőgép zajmutatói szolgálnak, holott a 2002. április 14-i királyi rendelet 2. cikke az üzemeltetési korlátozások megállapításához – a 925/1999 rendelet mintájára – a hajtóművekre vonatkozó mellékáram-arány elméletére hivatkozik.
- 33 A belga kormány három fő indokra alapítva vitatja a kötelezettségszegést, vagyis elsőként, hogy a 2002. április 14-i királyi rendelet az irányelv 7. cikkének hatálya alá tartozik, másodszor, hogy a közösségi jogalkotóval azonos célt követ azáltal, hogy a 925/1999 rendelet hatályon kívül helyezéséből eredő joghézagot kitölti, és harmadsorban, hogy nem veszélyezteti súlyosan az említett irányelv által meghatározott eredményt.

A 2002. április 14-i királyi rendelet az irányelv 7 cikkének alkalmazási területébe tartozik

34 A belga kormány úgy érvel, hogy a 2002. április 14-i királyi rendelet az irányelv 7. cikkének hatálya alá tartozik, amely kivételt tesz az ezen irányelv hatálybalépése napján már hatályban lévő üzemeltetési korlátozások alól.

35 A szóban forgó kormány e tekintetben hozzáfűzi, hogy a 2002. április 14-i királyi rendelet a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: OACI) 2001 októberében tartott 33. közgyűlése során elfogadott „Az OACI környezetvédelemmel kapcsolatos állandó politikájáról és gyakorlatáról szóló összegzés[t]” tartalmazó A33-7. állásfoglalásban hivatkozott „kialakított politika”, valamint az irányelv 7. cikkében említett „már hatályban lévő üzemeltetési korlátozások” részét képezi. Ugyanis a brüsszeli repülőtér éjszakai zajártalmának a csökkentése érdekében a belga Miniszterek Tanácsa 2000. február 11-én „repülőtéri megállapodás[t]” fogadott el, illetve ad hoc munkacsoportot bízott meg a szabályozástervezetek kidolgozásával. Mivel e rendelkezések már elfogadott politika részét képezik, és a nemzeti hatóságok e rendelkezésekről legalább a 2000. év során, illetve az irányelv hatálybalépése előtt határoztak, elméletileg vonatkozik rájuk az említett irányelv által bevezetett kevésbé szigorú értékelési szabályokhoz kapcsolódó kivétel.

36 Nem vitatott, hogy a 2000. május 4. óta hatályban lévő 925/1999 rendelet többek között a közösségi repülőterek környékén tapasztalható általános zajszint növekedése elleni védintézkedések bevezetésére, valamint a sugárhajtóművek fogyasztásának és szennyezőanyag-kibocsátásának a csökkentésére irányult. Ezen intézkedések valamennyi tagállamban a hajtóművekre vonatkozó mellékáram-arányt alapul vevő üzemeltetési korlátozásokat vezettek be az újraminósított polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek tekintetében.

37 Az irányelv az üzemeltetési korlátozások bevezetése révén a zajkibocsátás növekedésének megakadályozását és a környezet védelmét is szolgálja. E korlátozásokat azonban nem a repülőgépek hajtóműveire vonatkozó mellékáram-aránnyal összefüggésben, hanem az említett irányelvben foglalt bármely repülőtér által kibocsátott zaj kiegyensúlyozott megközelítés szerinti kezelését figyelembe véve dolgozzák ki. E megközelítés előnye abban a tényben rejlik, hogy a hasonló zajproblémával bíró repülőtereken ugyanolyan jellegű üzemeltetési korlátozásokat alkalmaznak.

38 Az irányelv tizedik preambulumbekkezdéséből kitűnik, hogy a „kiegyensúlyozott megközelítés” a repülőgépek okozta zajjal kapcsolatos feladatok megoldását segítő eljárási módszer, beleértve a repülőterenként eltérő üzemeltetési korlátozások bevezetését segítő nemzetközi iránymutatásokat. Az ICAO 33. közgyűlése által elfogadott, az A33-7. számú állásfoglalásban meghatározott „kiegyensúlyozott megközelítés” fogalma négy fő elemből áll, és szükségessé teszi a zaj enyhítése érdekében valamennyi különféle választási lehetőség alapos felmérő értékelését, különösen a repülőgépek zajának a zaj forrásánál történő csökkentését, a területfelhasználási és -irányítási intézkedéseket, a zajcsökkentő üzemi eljárásokat és üzemeltetési korlátozásokat, az alkalmazandó jogi kötelezettségek, a hatályos megállapodások, szabályozások és a politikák sérelme nélkül.

39 Az irányelv tizennyolcadik preambulumbekkezdéséből az is kitűnik, hogy a közösségi jogalkotó e körülmények között az érintett gazdasági szereplők által szerzett jogok tiszteletben tartása érdekében elengedhetetlennek tartotta a repülőtéri zaj kezelésére szolgáló, már meglévő intézkedések alkalmazásának folytatását. Ezen okból az irányelv 7. cikke értelmében az ezen irányelvnek az üzemeltetési korlátozásokról való döntésre vonatkozó szabályokról szóló 5. cikkében foglaltak nem alkalmazhatók a már hatályos üzemeltetési korlátozásokra.

40 Igaz, hogy az irányelv 7. cikke a) pontjának megszüvegezése érinti az említett irányelvnek a hatálybalépése napján már hatályos üzemeltetési korlátozásokat. Ebből

azonban nem következik, hogy a belga Miniszterek Tanácsa által 2000. február 11-én elfogadott repülőtéri megállapodásban felsorolt és a különböző konkrét döntések meghozatala során fokozatosan elért környezetvédelmi célkitűzések ezen irányelv 7. cikkével érintett üzemeltetési korlátozásoknak minősülhetnek.

41 Ugyanis már a szóban forgó 7. cikk címe is arra utal, hogy e rendelkezés a már hatályban lévő korlátozásokra vonatkozik. Márpedig, még ha az említett repülőtéri megállapodásból kitűnik is, hogy a Miniszterek Tanácsa fel kívánt lépni a repülőtéri éjjeli zajártalom csökkentése érdekében, az ilyen megállapodás az érintett gazdasági szereplők tekintetében nem vezetett be kötelező különös üzemeltetési korlátozásokat.

42 Érvelésének alátámasztására a belga kormány a 7. cikknek a Bizottság által előterjesztett irányelvjavaslatban alkalmazott megfogalmazására hivatkozik, amely szerint az irányelv 5. cikke nem alkalmazható az irányelvnek a hatálybalépése napján már hatályos üzemeltetési korlátozásokra. Az intézkedések alkalmazására vonatkozó eredeti követelményt tehát egy rugalmasabb követelmény – vagyis, hogy egyszerűen elfogadott intézkedésekről legyen szó – váltotta fel. Fenntartja, hogy e módosítás elvesztené hatékony érvényesülését, ha az említett irányelv 7. cikke szövegének szigorú és szó szerinti értelmezése helyett oly módon kellene azt értelmezni, hogy az csak azokra az intézkedésekre vonatkozik, amelyeket nemcsak elfogadtak, hanem ki is hirdettek, illetve közzétettek.

43 Ez az érvelés azonban nem meggyőző.

44 Ugyanis az irányelv 7. cikkének megszövegezése a Bizottság által előterjesztett irányelvjavaslathoz viszonyítva azért módosult, mert a jogalkotó az ezen irányelv 5. cikkére alkalmazandó kivétel terjedelme kiterjesztéséről döntött. Így „az irányelv

hatálybalépése napján már elfogadott üzemeltetési korlátozások” megfogalmazás jobban megfelel a szóban forgó irányelv tizennyolcadik preambulumbekkezdésében kifejtett, az érintett gazdasági szereplők által szerzett jogok tiszteletben tartására irányuló jogalkotói szándéknak, mint az említett javaslatban ekkor eredetileg szereplő „már hatályos üzemeltetési korlátozások” megfogalmazás.

45 Ebből kifolyólag az irányelv 7. cikke a) pontjának megszövegezése a hatálybalépésekor a tagállamban már hatályos üzemeltetési korlátozásokon kívül az elfogadott és kihirdetett, de ténylegesen csak későbbi időponttól alkalmazott üzemeltetési korlátozásokat is az irányelv e pontjának hatálya alá veszi. Mivel ez utóbbi korlátozások egyes repülőgép-kategóriák jövőbeni üzemeltetése tekintetében már a kötelező alkalmazásukat megelőzően korlátozást írtak elő a gazdasági szereplők tekintetében, a flottájuk kiigazítására irányuló előkészítő munkák a szerzett jogok betartására alapított kivétel tárgyát képezték.

46 Mivel a 2002. április 14-i királyi rendelettel előírt üzemeltetési korlátozásokat 2002. március 28-án nem hirdették ki, illetve nem tették közzé, így azok az irányelv hatálybalépésekor nem keletkeztethettek jogokat a gazdasági szereplők számára. Következésképpen az ezen irányelv 7. cikkének a) pontja értelmében nem tartoztak az annak hatálybalépése napján már elfogadott üzemeltetési korlátozások közé.

47 A belga kormány végül úgy érvel, hogy kizárólag a belga jogrendszerre jellemző összetettség – egyes politikai döntések hivatalos megszövegezése előtt a szövetségi és a regionális szintű szervek között hosszú ideig tartó egyeztető és konzultációs eljárást megkövetelő hatáskörmegosztás – az oka annak, hogy csak 2002. április 14-én lehetett az újraminősített repülőgépek éjjeli forgalmát megtiltó, szóban forgó királyi rendelet elfogadásával hivatalossá tenni a Miniszterek Tanácsának határozatát.

48 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a közösségi jogból eredő kötelezettségek nemteljesítésének igazolása végett a tagállam nem hivatkozhat kifogásként belső jogrendszerének rendelkezéseire, gyakorlatára vagy helyzeteire (lásd különösen a C-212/99. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2001. június 26-án hozott ítélet [EBHT 2001., I-4923. o.] 34. pontját és a C-195/02. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2004. szeptember 9-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-7857. o.] 82. pontját, valamint a C-119/04. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2006. július 18-án hozott ítélet [EBHT 2006., I-6885. o.] 25. pontját).

49 Következésképpen a 2002. április 14-i királyi rendelet nem tartozik az irányelv 7. cikkének a hatálya alá.

A 2002. április 14-i királyi rendelet illeszkedik a közösségi jogalkotó célkitűzéséhez

50 A belga kormány másodlagosan úgy érvel, hogy a 2002. április 14-i királyi rendeletet a 925/1999 rendelet hatályon kívül helyezéséből eredő joghézag kitöltése érdekében fogadták el, és a rendelet így a közösségi jogalkotó célkitűzésébe illeszkedett. E királyi rendelet a preambulumban azért hivatkozik a 925/1999 rendeletre, mivel egyrészt a Miniszterek Tanácsának 2000. február 11-i vitája kiterjedt a szóban forgó rendeletre, másrészt pedig a szövetségi kormány, valamint a szövetségi szervek által követett politika e rendelet keretei közé illeszkedett. A kormánynak az egyes polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek belga felségterületen való használata mihamarabbi megtiltására irányuló kinyilvánított szándéka miatt azt kívánta elkerülni, hogy a gazdasági szereplők úgy gondolják, hogy a 925/1999 rendelet hatályon kívül helyezése miatt nem üzemeltethető ilyen típusú repülőgép.

51 Ez az érvelés nem fogadható el.

- 52 Ugyanis először is a 925/1999 rendelet hatályon kívül helyezése nem hozott létre joghézagot, mivel e rendeletnek már a hatálybalépése napján helyébe lépett az irányelv. E tekintetben ki kell emelni, amint arra a főtanácsnok indítványa 82. pontjában is rámutat, hogy semmi sem korlátozta a tagállamokat abban, hogy az irányelv rendelkezéseivel összeegyeztethető nemzeti szabályozásokat fogadjanak el.
- 53 Másodsorban igaz, hogy a közösségi jogalkotó az irányelv, illetve a 925/1999 rendelet elfogadásával a repülőgépek által kibocsátott zajártalom csökkentésére törekedett, a tervezett cselekvési módszerek azonban egymástól gyökeresen eltérnek. Az irányelv értelmében a zajkibocsátás csökkenése az egyes repülőterek által kibocsátott zaj kiegyensúlyozott megközelítés szerinti kezelésének az eredménye, míg a 925/1999 rendelet rendelkezései a polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek tekintetében a hajtóműveikre vonatkozó mellékáram-arányt alapul vevő üzemeltetési korlátozások bevezetése révén kívánják megakadályozni a zajártalom növekedését.
- 54 Harmadsorban az irányelv az 1. cikkének a) pontja értelmében többek között az egyes repülőterek szintjén az üzemeltetési korlátozások következetes bevezetését elősegítő, a Közösségben alkalmazandó szabályok meghatározására törekszik, és e célból 2. cikkének d) pontjában anélkül határozza meg a Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény harmadik kiadása 16. melléklete I. kötete II. része 3. fejezetében foglalt „követelményeknek éppen eleget tevő repülőgép” fogalmát, hogy utalna az újraminósított repülőgépekre.
- 55 Márpedig a 2002. április 14-i királyi rendelet az ötödik preambulumbekzdése értelmében nemzeti szinten harmonizált szabályozási hátteret kíván kialakítani ugyanezen repülőgép-kategóriát illetően, és ehhez az újraminósított polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépeket érintő korlátozásokat vezet be a repülőgépek éjjeli forgalma tekintetében, függetlenül attól, hogy a Nemzetközi Polgári

Repülési Egyezmény 16. melléklete I. kötete II. része 3. fejezetében meghatározott előírásoknak való megfelelés érdekében átalakították őket.

56 A belga kormány ezenkívül úgy érvel, hogy a 2002. április 14-i királyi rendelet általános hatállyal bír, és az ország egész területére vonatkozik, míg a forgalom nagysága miatt az irányelv által egyedül érintett Brüsszel Nemzeti Repülőtér már üzemeltetési korlátozások tárgyát képezte. E korlátozásokról a közjog alapján létrehozott BIAC SA. igazgatótanácsa által az éjjeli időszakra vonatkozó hangkibocsátási kvótarendszer bevezetéséről és a Brüsszel Nemzeti Repülőtéren éjjel megengedett legnagyobb zajkibocsátás mértékére vonatkozó, 2000. június 15-én elfogadott rendelet jóváhagyásáról szóló, 2000. október 26-i miniszteri rendelet határozott (*Moniteur belge* 2000. november 17., 38194. o.). E miniszteri rendelet megtiltotta, hogy az említett repülőtérről polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek szálljanak fel, a 2002. április 14-i királyi rendelet rendelkezései egy már meglévő szabályozást írtak felül.

57 Ezen álláspontnak nem lehet helyt adni.

58 Még ha az irányelv által érintett egyetlen belgiumi repülőtéren már valamely külön miniszteri rendelet által előírt és a 2000. év során elfogadott üzemeltetési korlátozások voltak is hatályban, ebből még nem következik, hogy a Belga Királyság a 2002. április 14-i királyi rendelet elfogadásakor a forgalom nagyságától függetlenül a területén lévő valamennyi repülőtér vonatkozásában elvonatkoztathatott volna a zajvédelemmel összefüggő, már hatályban lévő üzemeltetési korlátozásoknak az irányelv által történő bevezetésére vonatkozó megközelítéstől.

59 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint valamely irányelv által előírt meghatározott tevékenység valamely tagállamban való hiánya nem mentesíti e tagállamot attól, hogy az ezen irányelv valamennyi

rendelkezésének megfelelő átültetése érdekében meghozza a törvényi és rendeleti intézkedéseket (a C-339/87. sz., Bizottság kontra Hollandia ügyben 1990. március 15-én hozott ítélet [EBHT 1990., I-851. o.] 22. pontja, a C-214/98. sz., Bizottság kontra Görögország ügyben 2000. november 16-án hozott ítélet [EBHT 2000., I-9601. o.] 22. pontja, a C-372/00. sz., Bizottság kontra Írország ügyben 2001. december 13-án hozott ítélet [EBHT 2001., I-10303. o.] 11. pontja és a C-441/00. sz., Bizottság kontra Nagy-Britannia ügyben 2002. május 30-án hozott ítélet [EBHT 2002., I-4699. o.] 15. pontja).

- 60 Következésképpen a 2002. április 14-i királyi rendelet nem követi a közösségi jogalkotó célkitűzését.

A 2002. április 14-i királyi rendelet nem veszélyezteti súlyosan az irányelv által meghatározott eredményt

- 61 Harmadlagosan a belga kormány fenntartja, hogy a 2002. április 14-i királyi rendeletnek az irányelv átültetéséhez a tagállamok számára meghatározott határidőn belül való elfogadása nemcsak nem veszélyezteti súlyosan az általa meghatározott célt, hanem segíti annak végrehajtását, mivel e rendelet arra kötelezte a légitársaságokat, hogy megtegyék a flottájuk megújításához szükséges beruházásokat.
- 62 Emlékeztetni kell e tekintetben arra, hogy jóllehet a tagállamok nem kötelesek az átültetési intézkedéseket az arra előírt határidő lejárta előtt elfogadni, az EK 10. cikk második bekezdésének és az EK 249. cikk harmadik bekezdésének együttes alkalmazásából, valamint magából az irányelvből az következik, hogy e határidőn belül tartózkodniuk kell az olyan jellegű rendelkezések meghozatalától, amelyek súlyosan veszélyeztetnék a szóban forgó irányelvvel meghatározott célt (lásd különösen a C-129/96. sz., Inter-Environnement Wallonie ügyben 1997. december 18-án hozott ítélet [EBHT 1997., I-7411. o.] 45. pontját és a C-138/05. sz., Stichting Zuid-Hollandse Milieufederatie ügyben 2006. szeptember 14-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-8339. o.] 42. pontját).

- 63 Amennyiben a tagállamok az ezen irányelv átültetéséhez meghatározott határidőn belül olyan rendelkezéseket fogadnak el, amelyek ugyanezen célt – vagyis a repülőgépek által kibocsátott zaj káros hatásaitól szenvedő személyek számának csökkentését – követve gátolják, hogy a Közösség egész területén egységes üzemeltetési korlátozásokat vezessenek be, mindenképpen súlyosan veszélyeztetik az irányelvvel meghatározott célt.
- 64 Márpedig nem vitatható, hogy a belga kormány az irányelvvel meghatározott átültetési határidőn belül tette közzé és hirdette ki a 2002. április 14-i királyi rendeletet. E királyi rendelet nem a szóban forgó irányelv átültetésére irányult, hanem a 925/1999 rendelet megközelítését alapul véve – azaz, hogy a hajtóművekre vonatkozó mellékáram-arányból kiinduló, az újraminősített polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek üzemeltetésének végleges megtiltására irányuló üzemeltetési korlátozásokat vezessen be – nemzeti szinten harmonizált szabályozási keretet kívánt kialakítani a repülőgépek által okozott zajártalom csökkentése érdekében.
- 65 Következésképpen a 2003. július 1-jén, vagyis az irányelv átültetésére meghatározott határidő lejártát megelőzően kevesebb mint három hónappal hatályba lépett 2002. április 14-i királyi rendelet elfogadása jogtalanul hátrányos elbánásban részesített egyes repülőgép-kategóriákat, és tartósan befolyásolta a szóban fordó irányelv Közösségen belüli átültetésének és alkalmazásának a feltételeit. Ugyanis a különböző repülőgépek üzemeltetésének megtiltása miatt, amely e rendelet alkalmazásából ered, a zajártalomnak az említett irányelv által előírt felmérése nem veszi figyelembe a Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény 16. melléklete I. kötete II. része 3. fejezetében meghatározott előírásoknak megfelelő valamennyi repülőgép által kibocsátott zajt, így a zajkezelésnek a szóban forgó irányelv rendelkezéseivel összhangban való továbbfejlesztése nem a a leghatékonyabb módon történik.
- 66 A belga kormány ezenkívül úgy érvel, hogy a Bizottság nem bizonyította, hogy a 2002. április 14-i királyi rendelet ilyen hátrányos eredményhez vezethet, mivel ha 2002 márciusában hirdették volna ki, akkor az általa javasolt korlátozásokat a 7. cikkében foglalt eltérést engedő szabályozás alá tartozó, az irányelv kihirdetésekor

már hatályos intézkedéseként elfogadták volna. Nem lenne tehát ésszerű meg-erősíteni, hogy az egy hónappal későbbi kihirdetés miatt a királyi rendelet hátrányos hatásokkal jár, holott még nem járt le az irányelv átültetéséhez megszabott határidő.

67 E tekintetben elegendő azt megállapítani – amint azt a Bizottság a válaszában kiemeli –, hogy ez az érv teljes mértékben feltételezéseken alapul, és a Bíróságnak a kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetről való döntés során mindenféle feltételezést mellőzve, kizárólag az ügy ténybeli elemeit figyelembe véve kell határozni. Ezenfelül meg kell jegyezni, hogy a belga kormány által előterjesztett feltevés szerint a királyi rendeletet az irányelv elfogadása előtt fogadták el.

68 Az irányelv átültetésére meghatározott határidőn belül a Belga Királyság által elfogadott 2002. április 14-i királyi rendelet olyan jellegű, hogy súlyosan veszélyezteti az ezen irányelv által meghatározott célt.

69 E körülmények között a Bizottság által benyújtott kereset megalapozottnak tekintendő.

70 Következésképpen meg kell állapítani, hogy a Belga Királyság a 2002. április 14-i királyi rendelet elfogadásával nem teljesítette az irányelvből, illetve az EK 249. cikk harmadik bekezdésével együtt olvasott EK 10. cikk második bekezdéséből eredő kötelezettségeit.

A költségekről

- 71 Az eljárási szabályzat 69. cikkének 2. §-a alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. A Belga Királyságot, mivel pervesztes lett, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére.

A fenti indokok alapján a Bíróság (harmadik tanács) a következőképpen határozott:

- 1) **A Belga Királyság azáltal, hogy elfogadta az egyes polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek éjszakai repülési forgalmának szabályozásáról szóló, 2002. április 14-i királyi rendeletet, nem teljesítette a Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról szóló, 2002. március 26-i 2002/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvből, valamint az EK 249. cikk harmadik bekezdésével együtt olvasott EK 10. cikk második bekezdéséből eredő kötelezettségeit.**
- 2) **A Bíróság a Belga Királyságot kötelezi a költségek viselésére.**

Aláírások