

TIESAS SPRIEDUMS (trešā palāta)

2007. gada 14. jūnijā \*

Lieta C-422/05

par prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi atbilstoši EKL 226. pantam,

ko 2005. gada 28. novembrī cēla

**Eiropas Kopienu Komisija**, ko pārstāv F. Benjons [*F. Benyon*] un M. Hutunens [*M. Huttunen*], pārstāvji, kas norādīja adresi Luksemburgā,

prasītāja,

pret

**Beļģijas Karalisti**, ko sākotnēji pārstāvēja M. Vimmers [*M. Wimmer*], pēc tam A. Ibēra [*A. Hubert*], pārstāvji,

atbildētāju.

\* Tiesvedības valoda — franču.

## TIESA (trešā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs A. Ross [*A. Rosas*], tiesneši J. Klučka [*J. Klučka*], H. N. Kunja Rodrigess [*J. N. Cunha Rodrigues*], U. Lehmušs [*U. Lohmus*] (referents) un P. Linda [*P. Lindh*],

ģenerālvokāts M. Pojarešs Maduru [*M. Poyares Maduro*],  
sekretārs R. Grass [*R. Grass*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus tiesas sēdē 2007. gada 25. janvārī,

pasludina šo spriedumu.

### Spriedums

- <sup>1</sup> Savā prasības pieteikumā Eiropas Kopienu Komisija lūdz Tiesu atzīt, ka, pieņemot Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrētu, kas ietver noteikumus par noteikta veida civilo zemskapas reaktīvo lidmašīnu lidojumiem nakts laikā (2002. gada 17. aprīļa *Moniteur belge*, 15570. lpp.; turpmāk tekstā — “Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts”), Beļģijas Karaliste nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 26. marta Direktīva 2002/30/EK par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu

Kopienas lidostās, kas saistīti ar troksni (OV L 85, 40. lpp.; turpmāk tekstā — “direktīva”), kā arī EKL 10. panta otrā daļa, ko skata kopā ar EKL 249. panta trešo daļu.

## **Atbilstošās tiesību normas**

### *Kopienų tiesiskais regulējums*

- 2 Atbilstoši direktīvas 17. pantam šī direktīva stājas spēkā dienā, kad tā tika publicēta *Eiropas Kopienų Oficiālajā Vēstnesī*, proti, 2002. gada 28. martā. Ar šo direktīvu tiek ieviests, pirmkārt, jēdziens “līdzsvarota pieeja” lidmašīnu radīto trokšņu pārzināšanai un, otrkārt, vadlīnijas ekspluatācijas ierobežojumu, kas saistīti ar troksni, noteikšanai Kopienas lidostās.
  
- 3 Šās direktīvas 2. pantā noteikts:

“Šajā direktīvā:

[..]

- d) “minimālajām prasībām atbilstoši lidaparāti” ir civilās zemskaņas reaktīvās lidmašīnas, kas atbilst Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma

1. sējuma II daļas 3. nodaļā izklāstītajiem sertifikācijas ierobežojumiem ar kumulatīvo starpību ne vairāk par 5 EPNdB (efektīvi uztverams troksnis decibelos), kur kumulatīvā starpība ir skaitlis, kas izteikts EPNdB un iegūts, saskaitot atsevišķās starpības (t.i., starpības starp sertificēto trokšņu līmeni un maksimāli pieļaujamo trokšņu līmeni) katrā no trim trokšņu mērījumu atskaites punktiem, kā Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma 1. sējuma II daļas 3. nodaļā;

- e) “ekspluatācijas ierobežojumi” ir ar troksni saistīta darbība, kas ierobežo vai samazina civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu piekļuvi lidostai. Tā ietver ekspluatācijas ierobežojumus, kas vērsti uz atteikšanos no minimālajām prasībām atbilstošu lidaparātu izmantošanas konkrētās lidostās, kā arī daļēja rakstura ekspluatācijas ierobežojumus, kas ietekmē civilo zemskaņas lidmašīnu ekspluatāciju atkarībā no laika perioda;

[..]

- g) “līdzsvarota pieeja” ir pieeja, saskaņā ar kuru dalībvalstis izskata pieejamos pasākumus trokšņu problēmas risināšanai lidostā to teritorijā, proti, prognozējamo lidaparātu izraisīto trokšņu samazināšanas ietekmi trokšņu rašanās vietā, zemes izmantojuma plānošanu un kontroli, trokšņu mazināšanas procedūras un ekspluatācijas ierobežojumus.”

- 4 Direktīvas 4. pantā ar nosaukumu "Vispārīgie noteikumi par lidaparātu trokšņu kontroli" paredzēts:

"1. Dalībvalstis paredz līdzsvarotu pieeju trokšņu problēmu risināšanā savas teritorijas lidostās. Tās par trokšņu kontroles pasākumu var uzskatīt arī ekonomiskos stimulus.

2. Izskatot ekspluatācijas ierobežojumus, kompetentās iestādes ņem vērā iespējamās dažādo pieejamo pasākumu izmaksas un priekšrocības, kā arī konkrētai lidostai raksturīgās pazīmes.

3. Pasākumi vai to komplekss, kas veikts saskaņā ar šo direktīvu, ir tikai tiktāl ierobežojoši, ciktāl ir nepieciešams, lai sasniegtu konkrētai lidostai noteikto vides aizsardzības mērķi. Tie nav diskriminējoši, pamatojoties uz gaisa pārvadātāja vai lidaparātu ražotāja valsts piederību vai identitāti.

4. Uz darbību balstīti ekspluatācijas ierobežojumi ir noteikti, par pamatu ņemot lidaparātu radīto troksni, kā noteikts sertifikācijas procedūrā, kas īstenota saskaņā ar Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju trešā izdevuma (1993. gada jūlijs) 16. pielikuma 1. sējumā minēto."

5 Direktīvas 5. pantā ar nosaukumu “Noteikumi par novērtēšanu” paredzēts:

“1. Izskatot lēmumu par ekspluatācijas ierobežojumiem, cik vien lietderīgi un iespējami, ņem vērā II pielikumā minēto informāciju par attiecīgajiem ekspluatācijas ierobežojumiem un lidostas pazīmēm.

[..]”

6 Direktīvas 7. pantā ar nosaukumu “Spēkā esošie ekspluatācijas ierobežojumi” noteikts:

“Direktīvas 5. pantu nepiemēro:

a) ekspluatācijas ierobežojumiem, kuri jau ir noteikti šīs direktīvas spēkā stāšanās dienā;

[..].”

7 Saskaņā ar šīs direktīvas 16. pantu:

“Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvi un administratīvi akti, kas vajadzīgi, lai vēlākais līdz 2003. gada 28. septembrim izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

[..]”

8 Ar Direktīvu tika atcelta Padomes 1999. gada 29. aprīļa Regula (EK) Nr. 925/1999 par dažu tipu civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu reģistrāciju un ekspluatāciju Kopienā, kuras pārveidotas un atkārtoti sertificētas kā atbilstīgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju trešā izdevuma (1993. gada jūlijs) 16. pielikuma 1. sējuma II daļas 3. nodaļas standartiem (OV L 115, 1. lpp., un — kļūdu labojumi — OV L 120, 46. lpp., un OV L 262, 23. lpp.).

9 Saskaņā ar šās regulas 1. pantu:

“Šās regulas mērķis ir paredzēt noteikumus atkārtoti sertificēto civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu radīto trokšņu samazināšanai Kopienā, kā arī citu videi kaitējošo seku novēršanai.”

10 Atbilstoši minētās regulas 2. pantam:

“1. “civilās zemskaņas reaktīvās lidmašīnas” ir lidmašīnas ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu 34 000 kg vai lielāku, vai ar sertificētu maksimālo iekšējo aprīkojumu attiecīgajam lidmašīnas veidam, kas sastāv no vairāk nekā 19 pasažieru sēdvietām, izņemot vienīgi lidmašīnas apkalpei paredzētās sēdvietas, un kas aprīkots ar dzinējiem, kuru divkonturības pakāpe ir mazāka par trīs;

2. “atkārtoti sertificētas civilās zemskaņas reaktīvās lidmašīnas” ir lidmašīnas, kas sākotnēji tikušas sertificētas saskaņā ar 2. nodaļas kritērijiem vai līdzvērtīgām normām vai sākotnēji nav tikušas sertificētas skaņu raksturlielumu dēļ, bet vēlāk vai nu tieši, ar tehniskiem līdzekļiem, vai netieši, ar ekspluatācijas ierobežojošajiem līdzekļiem, tika pārveidotas, lai atbilstu 3. nodaļas standartiem; civilās zemskaņas reaktīvās lidmašīnas, kas sākotnēji varēja iziet divkāršu sertifikāciju atbilstoši 3. nodaļas standartiem tikai, ierobežojot svaru, ir uzskatāmas par atkārtoti sertificējamām lidmašīnām; tās civilās zemskaņas reaktīvās lidmašīnas, kas tika pārveidotas, lai atbilstu 3. nodaļas standartiem, kuru dzinēji pilnībā tika aizstāti ar dzinējiem, kuru divkonturības pakāpe ir vienāda vai lielāka par trīs, nav uzskatāmas par atkārtoti sertificējamām lidmašīnām;

[..]

4. “ekspluatācijas ierobežojumi” ir svara ierobežojumi, kas noteikti lidmašīnai, un/ vai tādi ekspluatācijas ierobežojumi, ko kontrolē pilots vai lietotājs, piemēram, aizspārņu saīsināšana;

[..].”



11 Šās pašas regulas 3. pantā sakarā ar neatbilstošām lidmašīnām noteikts:

“1. Atkārtoti sertificētās civilās zemskaņas reaktīvās lidmašīnas nebūtu jāreģistrē dalībvalstī, sākot ar šās regulas piemērošanas datumu.

2. 1. punktu nepiemēro civilajām zemskaņas reaktīvajām lidmašīnām, kas reģistrētas dalībvalstī jau pirms dienas, kopš kuras piemērojama šī regula, un kopš tā laika reģistrētas Kopienā.

3. Neskarot Direktīvas 92/14/EEK noteikumus un īpaši tās 2. panta 2. punktu, sākot ar 2002. gada 1. aprīli, Kopienų teritorijā esošajās lidostās ir aizliegts ekspluatēt atkārtoti sertificētās un trešā valstī reģistrētās civilās zemskaņas reaktīvās lidmašīnas, izņemot, ja šādu lidmašīnu ekspluatētājs var pierādīt, ka tās ir bijušas ietvertas attiecīgās trešās valsts reģistrā dienā, kopš kuras piemērojama šī regula, un ka pirms tam, no 1995. gada 1. aprīļa līdz dienai, kopš kuras piemērojama šī regula, tās tikušas lietotas Kopienų teritorijā.

4. Civilās zemskaņas reaktīvās lidmašīnas, kas ir atkārtoti sertificētas un ir reģistrētas kādā dalībvalstī, nevar tikt ekspluatētas Kopienų teritorijā esošajās lidostās, sākot ar dienu, kopš kuras piemērojama šī regula, izņemot, ja tās ir tikušas ekspluatētas šajā teritorijā pirms dienas, kopš kuras piemērojama šī regula.”

*Valsts tiesiskais regulējums*

12 Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts stājās spēkā 2003. gada 1. jūlijā. No šā karaļa dekrēta preambulas izriet, ka tā pieņemšanas laikā likumdevējs ir ņēmis vērā cita starpā Regulu Nr. 925/1999, kā arī lielu vajadzību novērst tiesisko nedrošību, kas varētu rasties uzņēmējiem, 2002. gada 28. martā atceļot minēto regulu.

13 Ar Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrētu tika ieviesti ekspluatācijas ierobežojumi nakts laikā visās Beļģijas teritorijā esošajās lidostās noteikta veida atkārtoti sertificētajām civilajām zemskaņas reaktīvajām lidmašīnām, lai atbilstu Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju, kas parakstīta 1944. gada 7. decembrī Čikāgā (*Recueil des traités des Nations unies*, 15. sējums, Nr. 102), 16. pielikuma 1. sējuma II daļas 3. nodaļas standartiem.

14 Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēta 1. pantā noteikts:

“Nakts laikā no plkst. 23.00 līdz plkst. 6.00 pēc vietējā laika civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu lidojumi ir atļauti tikai tad, ja šie lidaparāti veic gludas konfigurācijas lidojumus (nolaišanās gaita un ievilkte spārnu aizspārņi).”

15 Saskaņā ar šā dekrēta 2. pantu:

“1. pantu nepiemēro:

1) lidaparātiem, kas Beļģijas teritoriju šķērso tāda lidojuma ietvaros, kura sākumpunkts un galapunkts atrodas ārzemēs;

2) civilajām zemskaņas reaktīvajām lidmašīnām, kas:

a) ir aprīkotas ar dzinējiem, kuru divkonturības pakāpe ir vienāda vai lielāka par trīs un kas atbilst Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju trešā izdevuma (1993. gada jūlijs) 16. pielikuma 1. sējuma II daļas 3. nodaļas vai stingrākiem noteikumiem, vai

b) jau sākotnēji, t.i., bez atkārtotas sertifikācijas, atbilst a) apakšpunktā minētajiem vai stingrākiem noteikumiem.”

<sup>16</sup> Saskaņā ar 2002. gada 14. aprīļa Karaļa dekrēta 3. pantu šis dekrēts ir piemērojams, neskarot Regulas (EK) Nr. 925/1999 noteikumus. Šā dekrēta 4. pantā kā spēkā stāšanās datums paredzēts 2003. gada 1. jūlijs.

### **Pirmstiesas procedūra**

<sup>17</sup> 2002. gada 6. jūnijā Komisija lūdza Beļģijas iestādēm iesniegt informāciju par Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrētu un īpaši par pamatojumu, kādēļ saglabājama atsauce uz kritēriju dzinēju “divkonturības pakāpe”, kas ietverts Regulā Nr. 925/1999, kaut arī, pirmkārt, minētā dekrēta pieņemšanas laikā šī regula jau bija atcelta un, otrkārt, šis kritērijs netika pārņemts direktīvā.

- 18 Beļģijas iestādes atbildēja ar 2002. gada 28. jūnija vēstuli, bet Komisija neuzskatīja šo atbildi par apmierinošu un 2002. gada 24. oktobrī nosūtīja Beļģijas Karalistei brīdinājuma vēstuli, tai norādot, ka direktīvas transponēšanai noteiktajā termiņā veiktie pasākumi varēja būtiski apdraudēt ar šo direktīvu sasniedzamo rezultātu, un tādēļ ir pārkāpta šī direktīva, kā arī EKL 10. panta otrā daļa, ko skata kopā ar EKL 249. panta trešo daļu.
- 19 Beļģijas iestādes savā 2002. gada 23. decembra atbildē izvirzīja vairākus argumentus, lai pierādītu, ka Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts tikai formāli apstiprina vēl pirms direktīvas stāšanās spēkā “noteikto” pasākumu direktīvas 7. panta izpratnē.
- 20 Tā kā atbildes Komisiju neapmierināja, tā 2003. gada 3. jūnijā nosūtīja Beļģijas Karalistei argumentētu atzinumu, aicinot divu mēnešu laikā kopš šā atzinuma paziņošanas brīža veikt pasākumus, kas vajadzīgi, lai izpildītu tā prasības. Šī dalībvalsts uz to atbildēja ar 2003. gada 25. jūlija vēstuli.
- 21 2003. gada 25. septembrī Beļģijas Karaliste paziņoja Komisijai, ka ir pieņemts Karaļa dekrēts, kurā paredzēti ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanas noteikumi un process lidostā *Bruxelles-National* (2003. gada 26. septembra *Moniteur belge*, 47538. lpp.). Šis karaļa dekrēts, kas esot paredzēts direktīvas transponēšanai, stājās spēkā tā publicēšanas dienā, un ar to netika atcelts Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts.
- 22 Visbeidzot, Komisija cēla šo prasību saskaņā ar EKL 226. pantu.

## Par prasību

### *Par pieņemamību*

- 23 Belģijas valdība apstrīd prasības pieņemamību, jo prasības pieteikumā ir minēts gan tas, ka Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts netika atcelts, 2003. gada 25. septembrī jeb trīs dienas pirms transponēšanas termiņa beigām pieņemot direktīvas transponēšanas noteikumus, gan tas, ka šis dekrēts ir ticis saglabāts spēkā pat pēc šā termiņa beigām. Komisija paplašinātu strīda priekšmetu, ciktāl brīdinājuma vēstule un argumentētais atzinums attiecas tikai uz pasākumiem, kas veikti šās direktīvas transponēšanai noteiktajā laikposmā, bet prasības pieteikumā Komisija papildus norādīja uz Belģijas iestāžu attieksmi pēc minētā laikposma.
- 24 Belģijas valdība šajā sakarā apgalvo, ka, tā kā šis jaunais iebildums netika minēts argumentētajā atzinumā, atbildētājai dalībvalstij nebija iespējas pārtraukt pienākumu neizpildi, kas tai tiek pārmesta, vai sniegt paskaidrojumus šajā sakarā pirms prasības celšanas Tiesā.
- 25 Ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru brīdinājuma vēstulē, ko Komisija nosūta dalībvalstij, un pēc tam Komisijas nosūtītajā argumentētajā atzinumā tiek noteiktas strīda priekšmeta robežas, kas pēc tam nevar tikt paplašinātas. Faktiski iespēja attiecīgajai dalībvalstij sniegt savus apsvērumus, pat ja tā nolemj to neizmantot, ir EK līgumā paredzēta būtiska garantija un tās ievērošana ir būtisks nosacījums, lai process sakarā ar valsts pienākumu neizpildi noritētu tiesiski. Līdz ar to Komisijas argumentētais atzinums un prasība ir jāpamato ar tiem pašiem iebildumiem, kādi minēti brīdinājuma vēstulē, ar ko uzsākta pirmstiesas procedūra (skat. it īpaši 1998. gada 29. septembra spriedumu lietā C-191/95 Komisija/Vācija, *Recueil*, I-5449. lpp., 55. punkts, un 1999. gada 22. aprīļa spriedumu lietā C-340/96 Komisija/Apvienotā Karaliste, *Recueil*, I-2023. lpp., 36. punkts).

- 26 Šajā gadījumā Komisija savā argumentētajā atzinumā pārmet Beļģijas Karalistei to, ka, pieņemot Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrētu, tā ir veikusi pasākumus, kas var būtiski apdraudēt ar šo direktīvu sasniedzamo rezultātu.
- 27 Kaut arī Komisija savā prasības pieteikumā atzīmē, ka Beļģijas Karaliste nav atcēlusi Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrētu, transponējot direktīvu, un ka pēc transponēšanas termiņa beigām minētais karaļa dekrēts joprojām bija spēkā, šāds novērojums, pat ja tas nav izdarīts prasības pieteikuma stadijā, tomēr nav uzskatāms par jaunu iebildumu. Proti, Komisija vienkārši konstatē faktu, uz ko tā var atsaukties, ja ar aprakstīto situāciju var pierādīt, pirmkārt, ka apstākļi nav mainījušies kopš argumentētajā atzinumā paredzētā divu mēnešu termiņa beigām un, otrkārt, kā to atzīmē arī ģenerāladvokāts savu secinājumu 56. punktā, ka Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts nebija pārejas pasākums, kas paredzēts turpinātības nodrošināšanai pēc Regulas Nr. 925/1999 atcelšanas.
- 28 Šajā sakarā ir jāatzīmē, ka 2003. gada 3. jūnijā, kad Komisija nosūtīja argumentēto atzinumu, direktīvas transponēšanas termiņš vēl nebija beidzies, pasākumi šās direktīvas transponēšanai vēl nebija noteikti un Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts vēl nebija stājies spēkā.
- 29 Šādos apstākļos Komisijai nevar pārmet nedz to, ka argumentētajā atzinumā tā neatsaucās nedz uz to, ka Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts netika atcelts direktīvas transponēšanas pasākumu veikšanas laikā, nedz arī to, ka tas tika saglabāts spēkā pat pēc minētā termiņa beigām.
- 30 Līdz ar to prasība ir pieņemama.

*Par lietas būtību*

- 31 Savas prasības pamatojumam Komisija izvirza vienu vienīgu iebildumu par to, ka Beļģijas Karaliste termiņā, kas dalībvalstīm tika piešķirts direktīvas transponēšanai un kaut arī direktīva jau bija spēkā, pieņēma Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrētu, kurā attiecībā uz ekspluatācijas ierobežojumiem, kas noteikti noteikta veida lidmašīnām, ir noteikta pieeja, kas bija pieņemta Regulā Nr. 925/1999, kas jau bija atcelta, nevis minētās direktīvas pieeja. Līdz ar to būtiski tiek apdraudēts ar šo direktīvu sasniedzamais rezultāts, proti, tādu vienveidīgu tiesību aktu pieņemšana visā Kopienā, ar ko tiek ieviesti ekspluatācijas ierobežojumi lidmašīnām un kas balstīti uz vienotu definīciju tam, kas ir jāsaprot ar lidmašīnām, kuras atbilst Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma 1. sējuma II daļas 3. nodaļas standartiem.
- 32 Proti, saskaņā ar direktīvas 4. panta 4. punktu uz darbību balstīti ekspluatācijas ierobežojumi ir noteikti, par pamatu ņemot lidaparātu radīto troksni, kā noteikts sertifikācijas procedūrā, kas īstenota saskaņā ar minētās konvencijas trešā izdevuma (1993. gada jūlijs) 16. pielikuma 1. sējumā minēto, bet, lai noteiktu ekspluatācijas ierobežojumus, Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēta 2. pantā — tāpat kā Regulā Nr. 925/1999 — veikta atsauce uz dzinēju divkonturības pakāpes konceptu.
- 33 Beļģijas valdība apstrīd pienākumu neizpildes faktu, pamatojoties uz trim galvenajiem pamatiem, proti, pirmkārt, ka Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts ietilpst direktīvas 7. panta piemērošanas jomā, otrkārt, ka tas saskan ar Kopienų likumdevēja mērķi, jo aizpilda juridisko vakuumu, kas radies Regulas Nr. 925/1999 atcelšanas dēļ, un, treškārt, ka tas būtiski neapdraud ar šo direktīvu sasniedzamo rezultātu.

Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts ietilpst direktīvas 7. panta piemērošanas jomā

34 Beļģijas valdība apgalvo, ka Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts ietilpst direktīvas 7. panta, kurā paredzēts izņēmums ekspluatācijas ierobežojumiem, kuri jau bija noteikti datumā, kad direktīva stājās spēkā, piemērošanas jomā.

35 Šajā sakarā minētā valdība piebilst, ka Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts ir daļa no “pieņemtajiem politiskajiem lēmumiem” un “jau spēkā esošajiem ekspluatācijas ierobežojumiem”, uz kuriem attiecīgi atsaucas Rezolūcija A33-7, ko pieņēmusi Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (turpmāk tekstā — “ICAO”) 33. asambleja 2001. gada oktobrī un kas ietver “Kopsavilkuma ziņojumu par ICAO pastāvīgo politiku un praksēm vides aizsardzības jomā”, un direktīvas 7. pants. Lai novērstu trokšņus Briseles lidostā nakts laikā, 2000. gada 11. februārī Beļģijas Ministru padome pieņēma “lidostas vienošanos” un izveidoja *ad hoc* darba grupu, kas pilnvarota izstrādāt visus noteikumu projektus. Šīs tiesību normas ir daļa no pieņemtajiem politiskajiem lēmumiem, ko valsts iestādes bija pieņēmušas jau 2000. gadā jeb pirms direktīvas stāšanās spēkā un kuriem bija jāpiemēro izņēmums no to mazāk ierobežojošo noteikumu par novērtēšanu piemērošanas, ko īsteno ar minēto direktīvu.

36 Netiek apstrīdēts, ka Regulas Nr. 925/1999, kas piemērojama kopš 2000. gada 4. maija, mērķis cita starpā bija aizsardzības pasākumu veikšana pret vispārīgā trokšņu līmeņa palielināšanos ap Kapienu lidostām, kā arī dzinēju patēriņa un piesārņojuma emisiju samazināšana. Šos pasākumus veido tādu ekspluatācijas ierobežojumu noteikšana visās dalībvalstīs, kas attiecas uz atkārtoti sertificētajām civilajām zemskāņas reaktīvajām lidmašīnām, kā parametru ņemot vērā to dzinēju divkonturības pakāpi.



- 37 Direktīvai arī ir mērķis novērst skaņu piesārņojuma palielinājumu un aizsargāt vidi, ieviešot ekspluatācijas ierobežojumus. Šādi ierobežojumi tomēr nav saistīti ar lidmašīnu dzinēju divkonturības pakāpi, bet tiek noteikti, pamatojoties uz trokšņu pārzināšanas līdzsvarotu pieeju katrā lidostā, uz ko attiecas direktīva. Šādas pieejas priekšrocība ir tā, ka tāda paša veida ekspluatācijas ierobežojumi tiek piemēroti lidostās, kurās ir līdzvērtīgas trokšņu problēmas.
- 38 No direktīvas preambulas desmitā apsvēruma izriet, ka līdzsvarota pieeja ir rīcības metode lidmašīnu radīto trokšņu apstrādei, kas cita starpā ietver starptautiskās vadlīnijas īpašu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanai katrā lidostā. "Līdzsvarotas pieejas" konceptu, kas tika ieviests ar ICAO 33. asamblejas pieņemto Rezolūciju A33-7, veido četri galvenie elementi, kas prasa rūpīgu visu dažādo iespēju izvērtēšanu trokšņu mazināšanai, proti, lidmašīnu trokšņu samazināšana to rašanās vietā, zemes izmantojuma plānošanas un kontroles pasākumi, trokšņu ierobežošanas procedūras un ekspluatācijas ierobežojumi, ievērojot piemērojamās likumīgās saistības, kā arī spēkā esošajos nolīgumos, likumos un politiskajos lēmumos ietvertās saistības.
- 39 Tāpat no minētās direktīvas preambulas astoņpadsmitā apsvēruma izriet, ka šādos apstākļos Kopienų likumdevējs ir uzskatījis, ka, lai ievērotu attiecīgo uzņēmēju iegūtās tiesības, ir jāļauj turpināt esošie lidostām raksturīgo trokšņu kontroles pasākumi. Šā iemesla dēļ saskaņā ar direktīvas 7. pantu noteikumus, ko piemēro, ja ir paredzēts pieņemt lēmumu par ekspluatācijas ierobežojumiem, un kas ietverti direktīvas 5. pantā, nepiemēro spēkā esošajiem ekspluatācijas ierobežojumiem.
- 40 Tiesa, direktīvas 7. panta a) punkta teksts attiecas uz ekspluatācijas ierobežojumiem, kas jau bija noteikti dienā, kad stājās spēkā minētā direktīva. Tomēr no tā neizriet, ka

vides aizsardzības mērķi, kas uzskaitīti lidostas vienošanās, ko Beļģijas Ministru padome ir pieņēmusi 2000. gada 11. februārī, un kas pakāpeniski tika sasniegti, pieņemot dažādus konkrētus lēmumus, var tikt uzskatīti par ekspluatācijas ierobežojumiem, kas paredzēti šās direktīvas 7. pantā.

41 Proti, pats minētā 7. panta nosaukums norāda, ka šī tiesību norma attiecas uz jau spēkā esošajiem ierobežojumiem. Tomēr, pat ja no minētās lidostas vienošanās izriet, ka Ministru padome nolēma rīkoties, lai lidostās ierobežotu trokšņus naktīs laikā, ar šādu vienošanos netiek ieviesti īpaši obligāti ekspluatācijas ierobežojumi attiecīgajiem uzņēmējiem.

42 Savu argumentu pamatojumam Beļģijas valdība atsauca uz 7. panta tekstu redakcijā, kāda tika formulēta Komisijas iesniegtajā direktīvas projektā, saskaņā ar kuru direktīvas 5. pants nav piemērojams ekspluatācijas ierobežojumiem, kas jau bija piemērojami datumā, kad direktīva stājās spēkā. Tādējādi sākotnējais kritērijs, kas paredzēja, ka noteikums, kas pasākumiem jau ir jābūt piemērojamiem, ir jāaizstāj ar elastīgāku kritēriju, proti, ka pasākumiem ir vienkārši jābūt noteiktiem. Tā apgalvo, ka šie grozījumi zaudētu jebkādu lietderīgo iedarbību, ja tā vietā, lai minētās direktīvas 7. panta tekstu interpretētu šauri un burtiski, tas būtu jāinterpretē tā, ka tas attiecas tikai uz pasākumiem, kas ne tikai bija noteikti, bet arī izsludināti un publicēti.

43 Šis arguments tomēr nepārliecina.

44 Proti, kaut arī, salīdzinot ar šīs direktīvas projektu, ko iesniedza Komisija, direktīvas 7. panta teksts tika mainīts, tas ir noticis tādēļ, ka likumdevējs bija nolēmis paplašināt izņēmuma piemērojamību, attiecinot to arī uz šās direktīvas 5. panta

piemērošanu. Tādējādi jēdziens “ekspluatācijas ierobežojumi, kas jau bija noteikti datumā, kad stājās spēkā direktīva”, labāk atbilst likumdevēja gribai, kas izteikta minētās direktīvas preambulas astoņpadsmitajā apsvērumā, — ievērot attiecīgo uzņēmēju iegūtās tiesības, nekā jēdziens “ekspluatācijas ierobežojumi, kas jau bija piemērojami” šajā datumā, kas sākotnēji bija ietverti minētajā projektā.

45 Tādēļ direktīvas 7. panta a) punkta teksts tā piemērošanas jomā papildus ekspluatācijas ierobežojumiem, kas jau bija piemērojami dalībvalstīs laikā, kad direktīva stājās spēkā, ietver arī tos, kas tika izsludināti un publicēti, bet kuru piemērošana tika atlikta uz vēlāku datumu. Gadījumā, ja šie pēdējie minētie ierobežojumi, pat pirms tie bija obligāti jāpiemēro, jau noteica ierobežojumus uzņēmējiem attiecībā uz noteikta veida lidmašīnu ekspluatāciju nākotnē, sagatavošanās darbiem, ko tie veikuši, lai pielāgotu savu transportlīdzekļu parku, bija jāpiemēro izņēmums, pamatojoties uz iegūto tiesību ievērošanu.

46 Tā kā Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts nebija nedz izsludināts, nedz publicēts 2002. gada 28. martā, tā noteiktie ekspluatācijas ierobežojumi nevarēja radīt tiesības uzņēmējiem direktīvas spēkā stāšanās datumā. Līdz ar to uz tiem nav attiecināms jēdziens “ekspluatācijas ierobežojumi, kas jau bija noteikti dienā, kad stājās spēkā šī direktīva”, tās 7. panta a) punkta izpratnē.

47 Visbeidzot, Beļģijas valdība apgalvo, ka tikai Beļģijas tiesību sistēmai raksturīgo sarežģījumu dēļ, tai ietverot pilnvaru sadali starp federālām iestādēm un reģionālām iestādēm, kam ir jāievēro ilgstoša apspriešanās un sarunu procedūra, pirms var formāli apstiprināt noteiktus politiskus lēmumus, Ministru padomes lēmums varēja tikt formāli apstiprināts tikai 2002. gada 14. aprīlī, kad tika pieņemts minētais karaļa dekrēts, kas aizliedz atkārtoti sertificētajām lidmašīnām veikt lidojumus nakts laikā.

- 48 Šajā sakarā ir jāatgādina, ka dalībvalsts, lai pamatotu Kapienu tiesībās paredzētu saistību neievērošanu, nevar aizbaidināties ar iekšējās tiesību sistēmas normām, praksi vai situāciju (skat. it īpaši 2001. gada 26. jūnija spriedumu lietā C-212/99 Komisija/Itālija, *Recueil*, I-4923. lpp., 34. punkts; 2004. gada 9. septembra spriedumu lietā C-195/02 Komisija/Spānija, Krājums, I-7857. lpp., 82. punkts, un 2006. gada 18. jūlija spriedumu lietā C-119/04 Komisija/Itālija, Krājums, I-6885. lpp., 25. punkts).
- 49 Līdz ar to Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts neietilpst direktīvas 7. panta piemērošanas jomā.

Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts saskan ar Kapienu likumdevēja mērķi

- 50 Pakārtoti Beļģijas valdība apgalvo, ka Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts tika pieņemts, lai aizpildītu juridisko vakuumu, kas radies Regulas Nr. 925/1999 atcelšanas dēļ, un ka tādējādi tas saskan ar Kapienu likumdevēja mērķi. Šis karaļa dekrēts savā preambulā atsaucas uz Regulu Nr. 925/1999, pirmkārt, jo diskusijas, kas notika 2000. gada 11. februārī Ministru padomē, attiecās uz minēto regulu un, otrkārt, jo federālās valdības un federālo iestāžu politika saskanēja ar šo regulu. Ņemot vērā valdības deklarēto nodomu — pēc iespējas ātrāk aizliegt izmantot Beļģijas teritorijā noteikta veida civilās zemskaņas reaktīvās lidmašīnas, bija jānovērs, ka uzņēmēji varētu domāt, ka, tā kā Regula Nr. 925/1999 ir atcelta, šāda veida lidmašīnas var tikt izmantotas.
- 51 Šo argumentu nevar pieņemt.

- 52 Pirmkārt, atceļot Regulu Nr. 925/1999, nav radies juridiskais vakuums, jo šī regula tika aizstāta ar direktīvu tajā pašā dienā, kad šī direktīva stājās spēkā. Šajā sakarā ir jāatzīmē, kā to norādīja ģenerālvokāts savu secinājumu 82. punktā, ka nekas netraucēja dalībvalstij pieņemt valsts tiesisko regulējumu, kas atbilst direktīvas noteikumiem.
- 53 Otrkārt, kaut arī, pieņemot direktīvu, Kopienų likumdevējs vēlējies panākt, ka tiek samazināts trokšņu līmenis, ko rada lidmašīnas, tāpat kā, pieņemot Regulu Nr. 925/1999, gan vienā, gan otrā minētajā tiesību aktā paredzētās rīcības metodes būtiski atšķiras. Proti, saskaņā ar direktīvu radīto trokšņu samazināšana ir trokšņu pārzināšanas līdzsvarotas pieejas rezultāts katrā lidostā, bet Regulas Nr. 925/1999 noteikumi ir paredzēti, lai novērstu trokšņu palielināšanos, nosakot ekspluatācijas ierobežojumus civilajām zemskaņas reaktīvajām lidmašīnām atkarībā no to dzinēju divkonturības pakāpes.
- 54 Treškārt, atbilstoši direktīvas 1. panta a) punktam tās mērķis cita starpā ir paredzēt noteikumus, kas piemērojami Kopienā, lai atvieglotu vienvēidīgu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu lidostu līmeni, un tajā šim nolūkam 2. panta d) punktā paredzēta Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma 1. sējuma II daļas 3. nodaļas "minimālajām prasībām atbilstošo lidaparātu" jēdziena definīcija, neatsaucoties uz atkārtoti sertificētiem lidaparātiem.
- 55 Tomēr Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrētā saskaņā ar tā preambulas piekto apsvērumu paredzēts noteikt vienvēidīgus tiesību aktus valsts līmenī attiecībā uz šo pašu lidaparātu kategoriju un, lai to panāktu, ieviest ierobežojumus lidaparātu lidojumiem naktīs laikā, kas skar atkārtoti sertificētās civilās zemskaņas reaktīvās

lidmašīnas neatkarīgi no tā, vai tās tikušas pārveidotas, lai atbilstu Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma 1. sējuma II daļas 3. nodaļas standartiem.

56 Beļģijas valdība turklāt apgalvo, ka Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts ir vispārpiemērojams un attiecas uz visu valsts teritoriju, bet lidostai *Bruxelles-National*, kas lidojumu skaita dēļ ir vienīgā, uz ko attiecas direktīva, jau bija piemērojami ekspluatācijas ierobežojumi. Šie ierobežojumi tika pieņemti Ministrijas 2000. gada 26. oktobra dekrētā par to noteikumu apstiprināšanu, kurus 2000. gada 15. jūnijā pieņēmusi valsts uzņēmuma *BLAC, S.A.* administratīvā padome un kas attiecas uz nakts laika skaņu kvotu sistēmas ieviešanu, un kas nosaka maksimālo trokšņu apmēru, kas atļauts lidostā *Bruxelles-National* (2000. gada 17. novembra *Moniteur belge*, 38194. lpp.). Tādējādi šis ministrijas dekrēts aizliedz jebkādu civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu pacelšanos no minētās lidostas un Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēta noteikumi pārklājas ar jau pastāvošo tiesisko regulējumu.

57 Šo viedokli nevar atbalstīt.

58 Pat ja uz vienīgo lidostu Beļģijā, ko direktīva skar tieši, attiecas ekspluatācijas ierobežojumi, kas pieņemti 2000. gadā un kas noteikti ar īpašu ministrijas dekrētu, tas tomēr nenozīmē, ka Beļģijas Karaliste, pieņemot Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrētu, kas piemērojams visām valsts lidostām neatkarīgi no satiksmes apmēra, var neievērot pieeju, ko šī direktīva, kas jau stājās spēkā, noteikusi tādu ekspluatācijas ierobežojumu noteikšanai, kas saistīti ar troksni.

59 Šajā sakarā ir jāatzīmē, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru tas, ka konkrētajā dalībvalstī nav noteiktu darbību, uz ko attiecas direktīva, neatbrīvo šo dalībvalsti no tās pienākuma pieņemt normatīvus un administratīvus aktus, lai nodrošinātu visu

šās direktīvas tiesību normu atbilstošo transponējumu (1990. gada 15. marta spriedums lietā C-339/87 Komisija/Nīderlande, *Recueil*, I-851. lpp., 22. punkts; 2000. gada 16. novembra spriedums lietā C-214/98 Komisija/Grieķija, *Recueil*, I-9601. lpp., 22. punkts; 2001. gada 13. decembra spriedums lietā C-372/00 Komisija/Īrija, *Recueil*, I-10303. lpp., 11. punkts, un 2002. gada 30. maija spriedums lietā C-441/00 Komisija/Apvienotā Karaliste, *Recueil*, I-4699. lpp., 15. punkts).

- 60 Līdz ar to Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts nav uzskatāms par saderīgu ar Kopienu likumdevēja mērķi.

Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts būtiski neapdraud ar šo direktīvu sasniedzamo rezultātu.

- 61 Pakārtoti iepriekš pakārtoti minētajam Beļģijas valdība apgalvo, ka, pieņemot Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrētu termiņā, kas dalībvalstīm piešķirts direktīvas transponēšanai, tas ne tikai būtiski neapdraud ar šo direktīvu sasniedzamo rezultātu, bet var arī atvieglot tās īstenošanu, jo šis dekrēts uzliek aviosabiedrībām pienākumu veikt vajadzīgos ieguldījumus sava transportlīdzekļu parka atjaunošanai.

- 62 Šajā sakarā ir jāatgādina, ka saskaņā ar Tiesas judikatūru, kaut arī dalībvalstīm direktīvas transponēšanas pasākumi nav jāveic pirms šajā nolūkā paredzētā termiņa beigām, no EKL 10. panta otrās daļas, ko skata kopā ar EKL 249. panta trešo daļu, kā arī pašas šīs direktīvas izriet, ka šajā termiņā ir jāatturas no tādu noteikumu pieņemšanas, kas varētu būtiski apdraudēt ar šo direktīvu sasniedzamo rezultātu (skat. it īpaši 1997. gada 18. decembra spriedumu lietā C-129/96 *Inter-Environnement Wallonie*, *Recueil*, I-7411. lpp., 45. punkts, un 2006. gada 14. septembra spriedumu lietā C-138/05 *Stichting Zuid-Hollandse Milieufederatie*, Krājums, I-8339. lpp., 42. punkts).

- 63 Līdz ar to dalībvalstis nedrīkst, būtiski apdraudot ar šo direktīvu sasniedzamo rezultātu, šās direktīvas transponēšanas termiņā pieņemt tiesību normas, kas, kaut arī tām ir tāds pats mērķis, proti, to personu skaita samazināšana, kas cieš lidaparātu radītā trokšņa nakts laikā dēļ, traucē ieviest vienveidīgus ekspluatācijas ierobežojumus visā Kopienā.
- 64 Netiek apstrīdēts, ka direktīvā paredzētā transponēšanas termiņā Beļģijas valdība izsludināja un publicēja Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrētu. Šis karaļa dekrēts bija paredzēts nevis minētās direktīvas transponēšanai, bet gan vienota tiesiskā regulējuma noteikšanai valsts līmenī, lai samazinātu trokšņu līmeni, ko rada lidaparāti, pamatojoties uz pieeju, kas paredzēta Regulā Nr. 925/1999, proti, ekspluatācijas ierobežojumu paredzēšanu, pamatojoties uz dzinēju divkonturības pakāpi, kā mērķis bija pilnībā aizliegt izmantot atkārtoti sertificētās civilās zemskaņas reaktīvās lidmašīnas.
- 65 Līdz ar to, pieņemot Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrētu, kas stājās spēkā 2003. gada 1. jūlijā, t.i., mazāk nekā trīs mēnešus pirms direktīvas transponēšanas termiņa beigām, tika radīta nepamatoti nelabvēlīga attieksme pret noteiktām lidmašīnu kategorijām un ilgstoši ietekmēti šās direktīvas transponēšanas un piemērošanas Kopienā nosacījumi. Proti, tā kā, piemērojot šo dekrētu, tika aizliegts lietot dažādas lidmašīnas, trokšņa ietekmes novērtējumā, kas paredzēts minētajā direktīvā, nevar ņemt vērā visu to lidmašīnu radīto troksni, kas atbilst Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma 1. sējuma II daļas 3. nodaļas standartiem, un tā rezultātā nevar nodrošināt trokšņu pārzināšanas optimālu uzlabošanu atbilstoši minētās direktīvas tiesību normām.
- 66 Turklāt Beļģijas valdība apgalvo, ka Komisija nav pierādījusi, ka Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts var radīt šādu negatīvu rezultātu, jo, ja tas tiktu izsludināts 2002. gada martā, ierobežojumi, kas tajā noteikti, tiktu pieņemti kā pasākumi, kas bija spēkā direktīvas publicēšanas dienā, kas paredzēti kā izņēmums tās 7. pantā.



Tādējādi nebūtu prātīgi atzīt, ka, izsludinot karaļa dekrētu mēnesi vēlāk, tas radīja kaitējošas sekas, kaut arī direktīvas transponēšanai piešķirtais termiņš vēl nebija beidzies.

- 67 Šajā sakarā pietiek atzīt, kā to uzsver Komisija savā replikas rakstā, ka šis arguments ir pilnīgi teorētisks un ka Tiesai ir jāizskata prasība sakarā ar pienākumu neizpildi, ņemot vērā tikai prāvas faktus un izslēdzot jebkādas pieņēmumus. Turklāt ir jāatzīmē, ka Beļģijas valdība izklāsta teorētisku iespēju, ka karaļa dekrēts tiktu pieņemts pirms direktīvas pieņemšanas.
- 68 Līdz ar to Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts, ko pieņēmusi Beļģijas Karaliste direktīvas transponēšanas termiņā, var būtiski apdraudēt ar šo direktīvu saistīto rezultātu.
- 69 Šādos apstākļos ir jāuzskata, ka Komisijas celtā prasība ir pamatota.
- 70 Līdz ar to ir jāatzīst, ka, pieņemot Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrētu, Beļģijas Karaliste nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek direktīva, kā arī EKL 10. panta otrā daļa, ko skata kopā ar EKL 249. panta trešo daļu.

## Par tiesāšanās izdevumiem

- 71 Atbilstoši Reglamenta 69. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums nav labvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Komisija ir prasījusi piespriest Beļģijas Karalistei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un tā kā šai dalībvalstij spriedums nav labvēlīgs, tai ir jāpiespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (trešā palāta) nospriež:

- 1) **pieņemot Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrētu, kas ietver noteikumus par noteikta veida civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu lidojumiem nakts laikā, Beļģijas Karaliste nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 26. marta Direktīva 2002/30/EK par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Kopienas lidostās, kas saistīti ar troksni, kā arī EKL 10. panta otrā daļa, ko skata kopā ar EKL 249. panta trešo daļu;**
  
- 2) **Beļģijas Karaliste atlīdzina tiesāšanās izdevumus.**

[Paraksti]