

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

14 iunie 2007\*

În cauza C-422/05,

având ca obiect o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor formulată în temeiul articolului 226 CE, introdusă la 28 noiembrie 2005,

**Comisia Comunităților Europene**, reprezentată de domnii F. Benyon și M. Huttunen, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

reclamantă,

împotriva

**Regatului Belgiei**, reprezentat inițial de domnul M. Wimmer și ulterior de doamna A. Hubert, în calitate de agenți,

pârât,

\* Limba de procedură: franceza.

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul A. Rosas, președinte de cameră, domnii J. Klučka, J. N. Cunha Rodrigues, U. Lõhmus (raportor) și doamna P. Lindh, judecători,

avocat general: domnul M. Poiares Maduro,  
grefier: domnul R. Grass,

având în vedere procedura scrisă,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 25 ianuarie 2007,

pronunță prezenta

**Hotărâre**

- 1 Prin cererea formulată, Comisia Comunităților Europene solicită Curții să constate faptul că, prin adoptarea Decretului regal din 14 aprilie 2002 de reglementare a zborurilor de noapte ale anumitor avioane civile subsonice cu reacție (*Moniteur belge* din 17 aprilie 2002, p. 15570, denumit în continuare „Decretul regal din 14 aprilie 2002”), Regatul Belgiei nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul Directivei 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 martie 2002 privind stabilirea normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de

exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturile comunitare (JO L 85, p. 40, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 219, denumită în continuare „directiva”), precum și al articolului 10 al doilea paragraf CE coroborat cu articolul 249 al treilea paragraf CE.

## Cadrul juridic

### *Reglementarea comunitară*

- 2 În conformitate cu articolul 17 din directivă, aceasta a intrat în vigoare la data publicării sale în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*, și anume 28 martie 2002. Această directivă a introdus, pe de o parte, conceptul de „abordare echilibrată” pentru a gestiona zgomotul avioanelor și, pe de altă parte, orientări pentru impunerea de restricții de exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturile Comunității Europene.
  
- 3 Articolul 2 din această directivă prevede:

„În înțelesul prezentei directive:

[...]

- (d) «aeronave cu o marjă mică de conformitate» înseamnă avioanele civile subsonice cu reacție care satisfac limitele de certificare stabilite în anexa 16

volumul I partea a II-a capitolul 3 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, cu o marjă cumulată nu mai mare de 5 EPNdB (zgomot efectiv perceput în decibeli), unde marja cumulată exprimată în EPNdB este obținută prin adunarea marjelor individuale (de exemplu, diferența dintre nivelul de zgomot certificat și nivelul de zgomot maxim permis) în fiecare dintre cele trei puncte de referință pentru măsurarea zgomotului, așa cum sunt definite în anexa 16 volumul I partea a II-a capitolul 3 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională;

- (e) «restricții de exploatare» înseamnă acțiunea având legătură cu zgomotul prin care se limitează sau se reduce accesul avioanelor civile subsonice cu reacție pe un aeroport. Aceasta include restricții de operare [a se citi «exploatare»] care vizează retragerea din exploatare a aeronavelor cu o marjă mică de conformitate pe anumite aeroporturi, precum și restricții parțiale de exploatare care limitează exploatarea avioanelor civile subsonice cu reacție în funcție de perioada de timp;

[...]

- (g) «abordare echilibrată» înseamnă o abordare conform căreia statele membre analizează măsurile disponibile în vederea rezolvării problemei zgomotului pe un aeroport situat pe teritoriul lor, respectiv efectul previzibil al reducerii zgomotului aeronavei la sursă, măsurile de amenajare și gestionare a terenului, procedurile operaționale de reducere a zgomotului, precum și restricțiile de exploatare.”

- 4 Articolul 4 din directivă, intitulat „Norme generale privind gestionarea zgomotului aeronavelor”, prevede:

„(1) În tratarea problemelor legate de zgomot pe aeroporturile situate pe teritoriul lor, statele membre adoptă o abordare echilibrată. Acestea pot, de asemenea, lua în calcul, ca măsură de gestionare a zgomotului, și stimulente economice.

(2) Atunci când se au în vedere restricții de exploatare, autoritățile competente iau în considerare și posibilele costuri și beneficii ale diferitelor măsuri aplicabile, precum și caracteristicile specifice fiecărui aeroport.

(3) Măsurile sau combinația de măsuri care se adoptă în conformitate cu dispozițiile prezentei directive nu sunt mai restrictive decât este necesar pentru atingerea obiectivului privind mediul stabilit pentru un anumit aeroport. Aceste măsuri nu trebuie să introducă nicio discriminare în funcție de naționalitatea sau identitatea operatorului de transport aerian sau a constructorului aeronavei.

(4) Restricțiile de exploatare bazate pe performanțe au la bază numai performanțele acustice ale aeronavei stabilite prin procedura de certificare efectuată în conformitate cu volumul I din anexa 16 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, ediția a treia (iulie 1993).”

5 Articolul 5 din directivă, intitulat „Norme de evaluare”, prevede:

„(1) Atunci când se are în vedere o decizie de restricționare a exploatării, se iau în considerare informațiile menționate în anexa II, dacă este cazul și în măsura în care este posibil, cu privire la restricțiile de exploatare și caracteristicile aeroportului.

[...]”

6 Articolul 7 din directivă, intitulat „Restricții de operare existente” [a se citi „Restricții de exploatare existente”], prevede:

„Articolul 5 nu se aplică în cazul:

(a) restricțiilor de operare [a se citi «de exploatare»] deja stabilite la data intrării în vigoare a prezentei directive;

[...]”

7 În temeiul articolului 16 din directivă:

„Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive până cel târziu la data de 28 septembrie 2003. Acestea informează imediat Comisia cu privire la aceasta.

[...]”

8 Directiva a abrogat Regulamentul (CE) nr. 925/1999 al Consiliului din 29 aprilie 1999 privind înmatricularea și exploatarea în cadrul Comunității a anumitor tipuri de avioane civile subsonice cu reacție modificate și certificate din nou ca întrunind standardele prevăzute în anexa 16 volumul I partea a II-a capitolul 3 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, ediția a treia (iulie 1993) (JO L 115, p. 1 și – rectificări – JO L 120, p. 46, și JO L 262, p. 23).

9 Potrivit articolului 1 din acest regulament:

„Obiectul acestui regulament este de a stabili normele pentru prevenirea unei agravări în cadrul Comunității a zgomotului produs de avioanele civile subsonice cu reacție al căror certificat a fost reînnoit, precum și a altor efecte dăunătoare mediului.” [traducere neoficială]

10 În temeiul articolului 2 din regulamentul respectiv:

„1. «avion civil subsonic cu reacție» reprezintă un avion cu o masă maximă certificată la decolare egală sau mai mare de 34 000 kg sau cu o capacitate interioară maximă certificată, pentru tipul de avion vizat, de minimum 19 locuri pentru pasageri, exclusiv locurile pentru membrii echipajului, și acționat de motoare cu o valoare a raportului de diluție mai mică de trei;

2. «avion civil subsonic cu reacție al cărui certificat a fost reînnoit» reprezintă un avion certificat inițial conform criteriilor din capitolul 2 sau conform unor standarde echivalente sau necertificat inițial din punct de vedere acustic și modificat ulterior pentru a corespunde standardelor din capitolul 3, fie direct, prin măsuri tehnice, fie indirect, prin măsuri care restrâng exploatarea; avioanele civile subsonice cu reacție care inițial nu au putut avea o dublă certificare conform standardelor din capitolul 3 decât prin restricții de greutate trebuie considerate drept avioane al căror certificat a fost reînnoit; avioanele civile subsonice cu reacție care au fost modificate pentru a corespunde standardelor din capitolul 3, ale căror motoare au fost complet înlocuite cu motoare al căror raport de diluție este egal sau mai mare de trei, nu trebuie considerate drept avioane al căror certificat a fost reînnoit;

[...]

4. «restricții de exploatare» reprezintă restricțiile de greutate impuse avionului și/sau restricțiile de exploatare aflate sub controlul pilotului sau al operatorului, cum ar fi stabilirea unor unghiuri mici ale voleturilor;

[...]” [traducere neoficială]



- 11 Articolul 3 din același regulament prevedea, în ceea ce privește avioanele care nu respectă standardele:

„(1) De la data aplicării acestui regulament, avioanele civile subsonice cu reacție al căror certificat a fost reînnoit nu trebuie să fie înmatriculate într-un stat membru.

(2) Alineatul (1) nu se aplică avioanelor civile subsonice cu reacție care erau deja înmatriculate într-un stat membru înainte de data aplicării prezentului regulament și care au fost înmatriculate în Comunitate de atunci.

(3) Fără a aduce atingere dispozițiilor Directivei 92/14/CEE și în special articolului 2 alineatul (2) din aceasta, începând cu 1 aprilie 2002, exploatarea avioanelor civile subsonice cu reacție al căror certificat a fost reînnoit și care sunt înmatriculate într-o țară terță este interzisă pe aeroporturile de pe teritoriul Comunității, cu excepția cazului în care operatorul acestor avioane poate dovedi că, la data aplicării prezentului regulament, acestea figurau în registrele țării terțe respective și că, înainte de această dată, au fost exploatare, între 1 aprilie 1995 și data aplicării prezentului regulament, pe teritoriul Comunității.

(4) Avioanele civile subsonice cu reacție al căror certificat a fost reînnoit și care sunt înmatriculate într-un stat membru nu pot fi exploatare pe aeroporturile de pe teritoriul Comunității începând cu 1 aprilie 2002, cu excepția cazului în care au fost exploatare pe teritoriul respectiv înainte de data aplicării prezentului regulament.”  
[traducere neoficială]

*Reglementarea națională*

12 Decretul regal din 14 aprilie 2002 a intrat în vigoare la 1 iulie 2003. Din preambulul acestui decret regal reiese că, la momentul adoptării sale, legiuitorul a ținut seama, printre altele, de Regulamentul nr. 925/1999, precum și de necesitatea imperativă de a se evita nesiguranța juridică care ar rezulta pentru operatori din abrogarea, la 28 martie 2002, a regulamentului respectiv.

13 Decretul regal din 14 aprilie 2002 a introdus restricții de exploatare în cursul nopții pe toate aeroporturile situate pe teritoriul belgian pentru anumite categorii de avioane civile subsonice cu reacție al căror certificat a fost reînnoit pentru a corespunde standardelor stabilite în volumul I partea a II-a capitolul 3 din anexa 16 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 (*Colecție de tratate ale Națiunilor Unite*, vol. 15, nr. 102).

14 Articolul 1 din Decretul regal din 14 aprilie 2002 prevede:

„În cursul nopții, între 23 și 6, ora locală, zborurile avioanelor civile subsonice cu reacție sunt autorizate numai atunci când aceste avioane efectuează zboruri în configurație lisă (trenul de aterizare și voleturile de hipersustențată escamotate).”

15 În temeiul articolului 2 din acest decret:

„Articolul 1 nu se aplică în cazul:

1° avioanelor care survolează teritoriul belgian în cursul unui zbor ale cărui puncte de plecare și de sosire se situează în străinătate;

2° avioanelor civile subsonice cu reacție care:

- a) fie sunt echipate cu motoare al căror raport de diluție este egal sau mai mare de trei și sunt conforme standardelor din anexa 16 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, volumul I partea a II-a capitolul 3, a treia ediție (iulie 1993), sau unor standarde mai stricte,
  
- b) fie sunt, de la început, mai precis, fără a fi certificate din nou, conforme standardelor menționate la litera a) de mai sus sau unor standarde mai stricte.”

16 Potrivit articolului 3 din Decretul regal din 14 aprilie 2002, acesta din urmă se aplică fără a aduce atingere dispozițiilor Regulamentului nr. 925/1999. Articolul 4 din acest decret a stabilit data intrării sale în vigoare la 1 iulie 2003.

### **Procedura precontencioasă**

17 La 6 iunie 2002, Comisia a solicitat autorităților belgiene informații cu privire la Decretul regal din 14 aprilie 2002 și, în special, cu privire la motivele care ar fi justificat menținerea referirii la criteriul „raportului de diluție” al motoarelor menționat în Regulamentul nr. 925/1999, având în vedere că, pe de o parte, la momentul adoptării decretului respectiv, acest regulament era deja abrogat și că, pe de altă parte, acest criteriu nu fusese reluat în directivă.

- 18 Întrucât răspunsul autorităților belgiene din 28 iunie 2002 nu a fost considerat satisfăcător de către Comisie, la 24 octombrie 2002, aceasta din urmă a adresat Regatului Belgiei o scrisoare de punere în întârziere, indicându-i că măsurile luate în cursul perioadei pentru transpunerea directivei erau de natură să compromită în mod grav rezultatul impus prin aceasta și, din acest motiv, încălcau respectiva directivă, precum și articolul 10 al doilea paragraf CE coroborat cu articolul 249 al treilea paragraf CE.
- 19 În răspunsul din 23 decembrie 2002, autoritățile belgiene au prezentat mai multe argumente pentru a demonstra că Decretul regal din 14 decembrie 2002 nu reprezenta decât formalizarea unei măsuri deja „stabilite”, în sensul articolului 7 din directivă, înainte de intrarea în vigoare a acestei directive.
- 20 Nefiind de acord cu explicațiile furnizate, la 3 iunie 2003, Comisia a transmis un aviz motivat Regatului Belgiei, invitându-l totodată să adopte, în termen de două luni de la data notificării avizului, măsurile necesare pentru a se conforma acestuia. Acest stat membru a răspuns avizului printr-o scrisoare din 25 iulie 2003.
- 21 Regatul Belgiei a notificat Comisiei adoptarea, la 25 septembrie 2003, a Decretului regal de stabilire a regulilor și a procedurilor privind introducerea restricțiilor de exploatare pe aeroportul Bruxelles-National (*Moniteur belge* din 26 septembrie 2003, p. 47538). Acest decret regal, care are rolul de a transpune directiva, a intrat în vigoare la data publicării și nu a abrogat Decretul regal din 14 aprilie 2002.
- 22 În final, Comisia a introdus prezenta acțiune în conformitate cu articolul 226 CE.

## Cu privire la acțiune

### *Cu privire la admisibilitate*

- 23 Guvernul belgian contestă admisibilitatea acțiunii, întrucât în cererea introductivă se invocă atât faptul că Decretul regal din 14 aprilie 2002 nu a fost abrogat la momentul adoptării măsurilor de transpunere a directivei, la 25 septembrie 2003, și anume cu trei zile înainte de expirarea termenului de transpunere, cât și faptul că acesta a fost menținut în vigoare chiar și după expirarea termenului respectiv. Comisia ar fi extins obiectul litigiului, în măsura în care scrisoarea de punere în întârziere și avizul motivat nu se referă decât la măsurile adoptate în cursul perioadei acordate pentru transpunerea acestei directive, în condițiile în care, în cerere, Comisia ar fi adăugat atitudinea avută de autoritățile belgiene după perioada respectivă.
- 24 În această privință, guvernul belgian arată că, întrucât acest motiv nou nu a fost menționat în avizul motivat, statul membru pârât ar fi fost privat de posibilitatea de a pune capăt neîndeplinirii obligațiilor care îi era imputată sau de a da explicații cu privire la acest aspect înainte de sesizarea Curții.
- 25 Trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, scrisoarea de punere în întârziere adresată de Comisie statului membru și, ulterior, avizul motivat emis de Comisie delimitează obiectul litigiului, care, din acel moment, nu mai poate fi extins. Într-adevăr, posibilitatea statului în cauză de a-și prezenta observațiile reprezintă, chiar dacă acesta consideră că nu este necesar să o utilizeze, o garanție esențială stabilită prin Tratatul CE, iar respectarea acesteia constituie un aspect esențial al regularității procedurii de constatare a neîndeplinirii obligațiilor de către un stat membru. În consecință, avizul motivat și acțiunea Comisiei trebuie să se întemeieze pe aceleași motive ca și cele din scrisoarea de punere în întârziere care declanșează procedura precontencioasă (a se vedea, în special, hotărârea din 29 septembrie 1998, Comisia/Germania, C-191/95, Rec., p. I-5449, punctul 55, și hotărârea din 22 aprilie 1999, Comisia/Regatul Unit, C-340/96, Rec., p. I-2023, punctul 36).

- 26 În speță, în avizul său motivat, Comisia critică Regatul Belgiei pentru faptul că, prin adoptarea Decretului regal din 14 aprilie 2002, a luat măsuri care compromit în mod grav rezultatul directivei.
- 27 Deși este adevărat că, în cererea formulată, Comisia arată că Regatul Belgiei nu a abrogat Decretul regal din 14 aprilie 2002 atunci când a transpus directiva și că, după expirarea termenului de transpunere, decretul regal menționat era încă în vigoare, nu este mai puțin adevărat că o astfel de observație, deși nu a fost făcută decât în etapa cererii introductive, nu poate constitui un motiv nou. Într-adevăr, este vorba despre o simplă constatare de fapt din partea Comisiei, de care aceasta se poate prevala în măsura în care situația descrisă poate demonstra, pe de o parte, că starea lucrurilor nu s-a schimbat de la expirarea termenului de două luni acordat prin avizul motivat și, pe de altă parte, că, după cum a arătat avocatul general la punctul 56 din concluzii, Decretul regal din 14 aprilie 2002 nu era o măsură tranzitorie ce urmărea să asigure continuitatea după abrogarea Regulamentului nr. 925/1999.
- 28 În această privință, trebuie să se arate că, la momentul trimiterii avizului motivat de către Comisie, la 3 iunie 2003, termenul pentru transpunerea directivei nu expirase încă, măsurile pentru transpunerea acestei directive nu fuseseră adoptate și Decretul regal din 14 aprilie 2002 nu intrase încă în vigoare.
- 29 În aceste condiții, nu se poate reproșa în mod întemeiat Comisiei că, în avizul motivat, nu a invocat nici faptul că Decretul regal din 14 aprilie 2002 nu a fost abrogat la momentul adoptării măsurilor de transpunere a directivei, nici faptul că a menținut acest decret în vigoare chiar și după expirarea termenului respectiv.
- 30 Rezultă de aici că acțiunea este admisibilă.

*Cu privire la fond*

- 31 În susținerea acțiunii, Comisia invocă un singur motiv, întemeiat pe adoptarea de către Regatul Belgiei, în cursul termenului acordat statelor membre pentru transpunerea directivei și în timp ce aceasta era deja în vigoare, a Decretului regal din 14 aprilie 2002, care, în ceea ce privește restricțiile de exploatare impuse anumitor categorii de avioane, urmează abordarea adoptată prin Regulamentul nr. 925/1999, abrogat deja, iar nu abordarea reținută în directiva respectivă. În consecință, rezultatul impus prin această directivă, și anume adoptarea în întreaga Comunitate a unui cadru omogen pentru introducerea restricțiilor de exploatare a avioanelor, bazat pe o definiție unică a ceea ce trebuie să se înțeleagă prin avioane care se conformează normelor definite în volumul I partea a II-a capitolul 3 din anexa 16 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, a fost compromis în mod grav.
- 32 Într-adevăr, în temeiul articolului 4 alineatul (4) din directivă, restricțiile de exploatare bazate pe performanțe ar trebui să se întemeieze pe performanțele acustice ale aeronavei stabilite prin procedura de certificare efectuată în conformitate cu volumul I din anexa 16 la convenția menționată, a treia ediție (iulie 1993), în timp ce, pentru stabilirea restricțiilor de exploatare, articolul 2 din Decretul regal din 14 aprilie 2002 se referă, precum Regulamentul nr. 925/1999, la conceptul de diluție al motoarelor.
- 33 Guvernul belgian contestă neîndeplinirea obligațiilor întemeindu-se pe trei motive principale, și anume, în primul rând, că Decretul regal din 14 aprilie 2002 intră în domeniul de aplicare al articolului 7 din directivă, în al doilea rând, că acesta se încadrează în obiectivul legiuitorului comunitar în măsura în care acoperă vidul juridic rezultat din abrogarea Regulamentului nr. 925/1999 și, în al treilea rând, că acesta nu compromite în mod grav rezultatul impus prin directiva respectivă.

Decretul regal din 14 aprilie 2002 intră în domeniul de aplicare al articolului 7 din directivă

34 Guvernul belgian arată că Decretul regal din 14 aprilie 2002 intră în domeniul de aplicare al articolului 7 din directivă, care prevede o excepție pentru restricțiile de exploatare care sunt deja stabilite la data intrării în vigoare a directivei.

35 În această privință, guvernul respectiv adaugă că Decretul regal din 14 aprilie 2002 făcea parte din „politicile stabilite” și din „restricțiile de exploatare existente” la care fac referire Rezoluția A33/7, adoptată de cea de a treizeci și treia Adunare a Organizației Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”) în cursul lunii octombrie 2001, care conține „Declarația consolidată a politicii permanente și a practicilor OACI în domeniul protecției mediului”, și, respectiv, articolul 7 din directivă. Într-adevăr, pentru a limita zgomotul nocturn pe aeroportul din Bruxelles, Conseil des ministres belgian (Consiliul de Miniștri) a adoptat, la 11 februarie 2000, „acordul aeroportuar” și a creat un grup de lucru ad-hoc însărcinat să elaboreze o serie de proiecte de reglementare. Întrucât aceste dispoziții fac parte dintr-o politică stabilită și, în orice caz, întrucât au fost decise de către autoritățile naționale în cursul anului 2000, mai precis înainte de intrarea în vigoare a directivei, ar trebui să poată beneficia de excepția de la aplicarea normelor de evaluare mai puțin stricte puse în aplicare de directiva respectivă.

36 Este cert că Regulamentul nr. 925/1999, aplicabil de la 4 mai 2000, avea ca obiect mai ales adoptarea măsurilor de protecție împotriva agravării nivelului general de zgomot în vecinătatea aeroporturilor comunitare, precum și diminuarea consumului și a emisiilor poluante ale motoarelor. Aceste măsuri au constatat în impunerea în toate statele membre a unor restricții la exploatarea avioanelor civile subsonice cu reacție al căror certificat a fost reînnoit, considerând drept criteriu raportul de diluție al motoarelor acestora.



- 37 Directiva are totodată ca obiective evitarea unei agravări a poluării sonore și protecția mediului prin introducerea unor restricții de exploatare. Astfel de restricții nu au însă legătură cu raportul de diluție al motoarelor avioanelor, ci sunt stabilite pe baza unei abordări echilibrate a gestionării zgomotului pe fiecare aeroport menționat de directiva respectivă. Avantajul acestei abordări constă în faptul că în aeroporturile cu probleme de zgomot comparabile se aplică restricții de exploatare de aceeași natură.
- 38 Din considerentul (10) al directivei reiese că abordarea echilibrată constituie o politică de abordare privind tratarea zgomotului produs de avioane care include în special orientarea internațională pentru introducerea restricțiilor de exploatare specifice fiecărui aeroport în parte. Conceptul „abordare echilibrată”, definit de Rezoluția A33/7, adoptată de cea de a treizeci și treia Adunare a OACI, cuprinde patru elemente principale și impune o evaluare atentă a diferitelor soluții posibile de reducere a zgomotului, inclusiv reducerea zgomotului produs de aeronave la sursă, măsuri de amenajare și de gestionare a teritoriului, proceduri operaționale de reducere a zgomotului și restricții de exploatare, fără a aduce atingere obligațiilor legale relevante, acordurilor existente, legislației în vigoare și politicilor stabilite.
- 39 De asemenea, din considerentul (10) al directivei reiese că, în aceste condiții, legiitorul comunitar a considerat imperativ, pentru a respecta drepturile de care se bucură operatorii economici avuți în vedere, să se procedeze astfel încât să se permită aplicarea în continuare a măsurilor existente de gestionare a zgomotului specifice anumitor aeroporturi. Pentru acest motiv, în temeiul articolului 7 din directivă, normele care trebuie respectate atunci când se are în vedere o decizie de restricționare a exploatării, definite la articolul 5 din această directivă, nu se aplică restricțiilor existente.
- 40 Este adevărat că textul articolului 7 litera (a) din directivă se referă la restricțiile de exploatare deja stabilite la data intrării în vigoare a directivei respective. Totuși, nu

reiese din aceasta că obiectivele de protecție a mediului enumerate într-un acord aeroportuar adoptat de către Conseil des ministres belgian la 11 februarie 2000, care au fost realizate pe măsura adoptării unor diferite decizii concrete, pot fi considerate restricții de exploatare menționate în articolul 7 din această directivă.

41 Într-adevăr, chiar titlul articolului 7 arată că această dispoziție se referă la restricțiile existente. Or, cu toate că reiese din acordul aeroportuar menționat că Conseil des ministres decisese să acționeze pentru a limita zgomotul nocturn pe aeroporturi, un astfel de acord nu a introdus restricții de exploatare specifice obligatorii pentru operatorii economici vizați.

42 În susținerea argumentării, guvernul belgian face trimitere la textul articolului 7, astfel cum era formulat în propunerea de directivă prezentată de către Comisie, potrivit căruia articolul 5 din directivă nu trebuia să se aplice restricțiilor de exploatare care se aplicau deja la data intrării în vigoare a directivei. Astfel, criteriul inițial care prevedea ca măsurile să se aplice ar fi fost înlocuit cu un criteriu mai flexibil, și anume acela ca măsurile să fi fost pur și simplu stabilite. Guvernul belgian susține că această modificare ar pierde orice efect util dacă, în loc să se interpreteze textul articolului 7 din directiva menționată în mod strict și literal, acesta ar trebui interpretat în sensul că nu are în vedere decât măsurile care nu numai că au fost stabilite, ci au fost și promulgate și publicate.

43 Acest argument nu este însă convingător.

44 Într-adevăr, dacă, în raport cu propunerea de directivă prezentată de către Comisie, textul articolului 7 din directivă a suferit modificări, aceasta se datorează faptului că legiuitorul a decis să extindă domeniul excepției de la aplicarea articolului 5 din

această directivă. Astfel, noțiunea „restricții de exploatare deja stabilite la data intrării în vigoare a prezentei directive” corespunde în mai mare măsură voinței legiuitorului – exprimată în considerentul (18) al directivei menționate – de a respecta drepturile de care se bucură operatorii economici în cauză decât noțiunea „restricții de exploatare care se aplică deja” la acea dată, care figura inițial în propunerea respectivă.

- 45 Ca urmare a acestui fapt, textul articolului 7 litera (a) din directivă include în domeniul de aplicare, în afara restricțiilor de exploatare deja aplicate în statele membre la data intrării sale în vigoare, și pe cele care fuseseră adoptate și publicate, dar a căror aplicare efectivă a fost amânată pentru o dată ulterioară. În măsura în care aceste din urmă restricții, chiar înainte ca aplicarea lor să devină obligatorie, impuneau deja operatorilor economici constrângeri cu privire la exploatarea viitoare a unor anumite tipuri de avioane, pregătirile realizate de aceștia pentru a-și adapta flota au trebuit să facă obiectul unei excepții justificate prin respectarea drepturilor de care se bucură.
- 46 Întrucât nu au fost nici promulgate și nici publicate la 28 martie 2002, restricțiile de exploatare impuse prin Decretul regal din 14 aprilie 2002 nu puteau să fi creat drepturi în favoarea operatorilor economici la data intrării în vigoare a directivei. Reiese că acestea nu intrau sub incidența noțiunii de „restricții de exploatare deja stabilite la data intrării în vigoare a acestei directive”, în sensul articolului 7 litera (a) din aceasta.
- 47 Guvernul belgian arată în final că numai din cauza complexității inerente sistemului juridic belgian, care presupune o repartizare a competențelor între entitatea federală și entitățile regionale și necesită respectarea unei lungi proceduri de concertare și de consultare înainte de a putea formaliza anumite decizii politice, decizia luată de Conseil des ministres nu a putut fi formalizată decât la 14 aprilie 2002, prin adoptarea decretului regal menționat, care interzice, pe timpul nopții, zborurile avioanelor al căror certificat a fost reînnoit.

- 48 Trebuie amintit, în această privință, că un stat membru nu poate invoca dispoziții, practici sau situații din ordinea sa juridică internă pentru a justifica nerespectarea obligațiilor ce rezultă din dreptul comunitar (a se vedea în special hotărârea din 26 iunie 2001, Comisia/Italia, C-212/99, Rec., p. I-4923, punctul 34, hotărârea din 9 septembrie 2004, Comisia/Spania, C-195/02, Rec., p. I-7857, punctul 82, și hotărârea din 18 iulie 2006, Comisia/Italia, C-119/04, Rec., p. I-6885, punctul 25).
- 49 Rezultă că Decretul regal din 14 aprilie 2002 nu intră în domeniul de aplicare al articolului 7 din directivă.

Decretul regal din 14 aprilie 2002 se încadrează în obiectivul legiuitorului comunitar

- 50 În subsidiar, guvernul belgian arată că Decretul regal din 14 aprilie 2002 ar fi fost adoptat pentru a acoperi vidul juridic rezultat din abrogarea Regulamentului nr. 925/1999 și că, în consecință, s-ar încadra în obiectivul legiuitorului comunitar. Acest decret regal face referire, în preambul, la Regulamentul nr. 925/1999, pe de o parte, întrucât discuțiile avute în cadrul Conseil des ministres din 11 februarie 2000 erau în legătură cu acest regulament, și, pe de altă parte, întrucât politica urmată de guvernul federal, precum și de entitățile federale se înscria în cadrul acestui regulament. Având în vedere intenția declarată a guvernului de a interzice utilizarea pe teritoriul belgian a anumitor avioane civile subsonice cu reacție în cel mai scurt timp, scopul era acela de a se evita situația în care operatorii economici ar putea crede că, drept urmare a abrogării Regulamentului nr. 925/1999, acest tip de avion putea fi utilizat.

- 51 Acest argument nu poate fi admis.

- 52 Într-adevăr, în primul rând, abrogarea Regulamentului nr. 925/1999 nu a creat un vid juridic, deoarece acest regulament a fost înlocuit prin directivă chiar în ziua în care aceasta din urmă a intrat în vigoare. În această privință, trebuie să se arate, astfel cum a indicat avocatul general la punctul 82 din concluzii, că nimic nu împiedica statul membru să adopte reglementări naționale compatibile cu dispozițiile directivei.
- 53 În al doilea rând, deși este adevărat că, prin adoptarea directivei, legiuitorul comunitar urmărea obiectivul de a reduce zgomotul produs de avioane, la fel ca și prin adoptarea Regulamentului nr. 925/1999, nu este mai puțin adevărat că modalitățile de acțiune avute în vedere de fiecare dintre acestea sunt complet diferite. Într-adevăr, în temeiul directivei, reducerea emisiilor sonore este rezultatul unei abordări echilibrate a gestionării zgomotului pe fiecare aeroport în parte, în timp ce dispozițiile Regulamentului nr. 925/1999 urmăresc să împiedice o agravare a zgomotului prin impunerea unor restricții de exploatare cu privire la avioanele civile subsonice cu reacție, în funcție de raportul de diluție al motoarelor acestora.
- 54 În al treilea rând, directiva are drept obiectiv, printre altele, potrivit articolului 1 litera (a), stabilirea în cadrul Comunității a unor norme care să faciliteze introducerea, într-o manieră coerentă, a restricțiilor de exploatare la nivelul aeroporturilor și prevede, în acest scop, la articolul 2 litera (d), definiția noțiunii de „aeronavă cu o marjă mică de conformitate” cu normele definite în volumul I partea a II-a capitolul 3 din anexa 16 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, fără referire la aeronavele al căror certificat a fost reînnoit.
- 55 Or, Decretul regal din 14 aprilie 2002 urmărește, potrivit celui de al cincilea considerent, să stabilească un cadru de reglementare armonizat la nivel național în ceea ce privește aceeași categorie de aeronave și, pentru a atinge acest obiectiv, introduce restricții la zborurile aeronavelor în timpul nopții, restricții care afectează avioanele civile subsonice cu reacție al căror certificat a fost reînnoit, indiferent dacă

acestea au fost modificate pentru a corespunde standardelor definite în volumul I partea a II-a capitolul 3 din anexa 16 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională.

56 Guvernul belgian arată, în plus, că domeniul de aplicare al Decretului regal din 14 aprilie 2002 este general și vizează tot teritoriul național, în timp ce aeroportul Bruxelles-National, care, datorită numărului de zboruri, ar fi singurul vizat prin directivă, făcea deja obiectul unor restricții de exploatare. Aceste restricții ar fi fost stabilite prin Decretul ministerial din 26 octombrie 2000 de aprobare a Regulamentului adoptat de Consiliul de administrație al BIAC, S. A. de drept public, din 15 iunie 2000, privind stabilirea unui sistem de cote acustice în timpul nopții și determinarea cantității maxime de zgomot autorizate noaptea pe aeroportul Bruxelles-National (*Moniteur belge* din 17 noiembrie 2000, p. 38194). Astfel, acest decret ministerial ar fi interzis orice decolare a unui avion civil subsonic cu reacție de pe aeroportul respectiv și dispozițiile Decretului regal din 14 aprilie 2002 s-ar suprapune unei reglementări deja existente.

57 Acest punct de vedere nu poate fi admis.

58 Într-adevăr, chiar dacă singurul aeroport din Belgia direct vizat prin directivă făcea deja obiectul unor restricții de exploatare stabilite în cursul anului 2000, impuse printr-un decret ministerial special, nu reiese din aceasta că, la momentul adoptării Decretului regal din 14 aprilie 2002, aplicabil tuturor aeroporturilor situate pe teritoriul său, indiferent de volumul de trafic, Regatul Belgiei putea face abstracție, pentru stabilirea unor restricții de exploatare referitoare la zgomot, de abordarea impusă prin această directivă, care era deja în vigoare.

59 În această privință, trebuie să se arate că jurisprudența este constantă în sensul că inexistența într-un stat membru a unei anumite activități avute în vedere de o directivă nu ar putea elibera acest stat de obligația de a adopta acte cu putere de lege

sau norme administrative pentru a asigura o transpunere adecvată a tuturor dispozițiilor acestei directive (hotărârea din 15 martie 1990, Comisia/Țările de Jos, C-339/87, Rec., p. I-851, punctul 22, hotărârea din 16 noiembrie 2000, Comisia/Grecia, C-214/98, Rec., p. I-9601, punctul 22, hotărârea din 13 decembrie 2001, Comisia/Irlanda, C-372/00, Rec., p. I-10303, punctul 11, și hotărârea din 30 mai 2002, Comisia/Regatul Unit, C-441/00, Rec., p. I-4699, punctul 15).

- 60 Reiese de aici că nu se poate considera că Decretul regal din 14 aprilie 2002 se încadrează în obiectivul legiuitorului comunitar.

Decretul regal din 14 aprilie 2002 nu compromite în mod grav rezultatul impus prin directivă

- 61 Cu titlu subsidiar, guvernul belgian susține că adoptarea Decretului regal din 14 aprilie 2002 în cursul termenului acordat statelor membre pentru transpunerea directivei nu numai că nu compromite în mod grav rezultatul impus prin aceasta, ci poate chiar facilita punerea în aplicare a directivei, întrucât acest decret a obligat companiile aeriene să efectueze investițiile necesare pentru reînnoirea flotei lor.

- 62 În această privință, trebuie amintit că, potrivit jurisprudenței Curții, dacă statele membre nu sunt obligate să adopte măsurile de transpunere a unei directive înainte de expirarea termenului prevăzut în acest scop, din aplicarea articolului 10 al doilea paragraf CE coroborat cu articolul 249 al treilea paragraf CE, precum și din directiva însăși reiese că, în această perioadă, statele membre trebuie să evite adoptarea unor dispoziții de natură să compromită în mod grav rezultatul impus prin această directivă (a se vedea în special hotărârea din 18 decembrie 1997, Inter-Environnement Wallonie, C-129/96, Rec., p. I-7411, punctul 45, și hotărârea din 14 septembrie 2006, Stichting Zuid-Hollandse Milieufederatie, C-138/05, Rec., p. I-8339, punctul 42).

- 63 Astfel, statele membre nu pot adopta, fără a compromite în mod grav rezultatul impus prin directivă, în cursul termenului de transpunere a acestei directive, dispoziții care, chiar urmărind același obiectiv, și anume reducerea numărului de persoane afectate de efectele nocive ale zgomotului aeronavelor, împiedică introducerea, într-o manieră coerentă, a unor restricții de exploatare în întreaga Comunitate.
- 64 Or, este evident că, în cursul termenului de transpunere prevăzut de directivă, guvernul belgian a promulgat și a publicat Decretul regal din 14 aprilie 2002. Acest decret regal nu urmărea transpunerea directivei menționate, ci stabilirea unui cadru de reglementare armonizat la nivel național pentru a reduce zgomotul cauzat de aeronave, bazat pe abordarea prevăzută de Regulamentul nr. 925/1999, mai precis, impunerea unor restricții de exploatare pe baza raportului de diluție al motoarelor, având ca obiectiv interzicerea definitivă a exploatării avioanelor civile subsonice cu reacție al căror certificat a fost reînnoit.
- 65 Reiese astfel că adoptarea Decretului regal din 14 aprilie 2002, care a intrat în vigoare la 1 iulie 2003, mai precis, cu mai puțin de trei luni înainte de data expirării termenului pentru transpunerea directivei, a cauzat un tratament în mod nejustificat defavorabil pentru anumite categorii de avioane și a afectat în mod durabil condițiile de transpunere și de aplicare a acestei directive în Comunitate. Într-adevăr, ca urmare a interdicției de exploatare a diferitor avioane, care rezultă din aplicarea acestui decret, evaluarea impactului zgomotului prevăzută de această directivă nu poate lua în considerare poluarea sonoră produsă de toate avioanele conforme normelor definite în volumul I partea a II-a capitolul 3 din anexa 16 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională și, în consecință, ameliorarea optimă a gestionării zgomotului nu poate fi realizată în conformitate cu dispozițiile directivei menționate.
- 66 Guvernul belgian arată că, mai mult, Comisia nu ar fi demonstrat faptul că Decretul regal din 14 aprilie 2002 poate produce un astfel de rezultat negativ, întrucât, dacă acesta ar fi fost promulgat în cursul lunii martie 2002, restricțiile pe care le impune ar fi fost acceptate ca măsuri existente la data publicării directivei, avute în vedere de



regimul de derogare prevăzut la articolul 7. În concluzie, nu ar fi rezonabil să se afirme că, drept urmare a faptului că a fost promulgat o lună mai târziu, decretul regal ar produce efecte prejudiciabile, având în vedere că termenul acordat pentru transpunerea directivei nu expirase.

67 În această privință, este suficient să se constate că, după cum a subliniat Comisia în memoriul în replică, acest argument este în întregime ipotetic și că, în cadrul unei acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, Curtea trebuie să se pronunțe ținând seama numai de elementele de fapt ale cauzei, cu excluderea oricărei supoziții. De altfel, trebuie să se observe că guvernul belgian prezintă o ipoteză în care decretul regal ar fi fost adoptat înainte de adoptarea directivei.

68 Reiese astfel că Decretul regal din 14 aprilie 2002, adoptat de Regatul Belgiei în cursul termenului de transpunere a directivei, este de natură să compromită în mod grav îndeplinirea rezultatului impus prin această directivă.

69 În aceste condiții, acțiunea introdusă de Comisie trebuie considerată întemeiată.

70 În consecință, se impune constatarea că, prin adoptarea Decretului regal din 14 aprilie 2002, Regatul Belgiei nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul directivei, precum și al articolului 10 al doilea paragraf CE coroborat cu articolul 249 al treilea paragraf CE.

## Cu privire la cheltuielile de judecată

- 71 Potrivit articolului 69 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Comisia a solicitat obligarea Regatului Belgiei la plata cheltuielilor de judecată, iar Regatul Belgiei a căzut în pretenții, se impune obligarea acestuia la plata cheltuielilor de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a treia) declară și hotărăște:

- 1) **Prin adoptarea Decretului regal din 14 aprilie 2002 de reglementare a zborurilor de noapte ale anumitor avioane civile subsonice cu reacție, Regatul Belgiei nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul Directivei 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 martie 2002 privind stabilirea normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturile comunitare, precum și al articolului 10 al doilea paragraf CE coroborat cu articolul 249 al treilea paragraf CE.**
  
- 2) **Obligă Regatul Belgiei la plata cheltuielilor de judecată.**

Semnături