

Cauza C-422/05

Comisia Comunităților Europene împotriva Regatului Belgiei

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru — Directiva 2002/30/CE — Transport aerian — Restricții de exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturile comunitare — Adoptarea de către statul membru, în cursul termenului de transpunere, a unor dispoziții de natură să compromită în mod grav rezultatul impus prin directivă”

Concluziile avocatului general M. Poiares Maduro prezentate la 25 ianuarie 2007	I - 4752
Hotărârea Curții (Camera a treia) din 14 iunie 2007	I - 4767

Sumarul hotărârii

1. *Acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor — Obiectul litigiului — Stabilire în cursul procedurii precontencioase (art. 226 CE)*

2. *Transporturi — Transporturi aeriene — Directiva 2002/30 — Restricții de exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturile comunitare*

(art. 10 al doilea paragraf CE și art. 249 al treilea paragraf CE; Regulamentul nr. 925/1999 al Consiliului; Directiva 2002/30 a Parlamentului European și a Consiliului)

1. În cadrul unei acțiuni formulate în temeiul articolului 226 CE, 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 tratat, 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.

comunitare și, după expirarea termenului de transpunere, reglementarea națională menționată era încă în vigoare 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 această reglementare națională nu era o măsură tranzitorie ce urmărea să asigure continuitatea după abrogarea Regulamentului nr. 925/1999 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.

În această privință, deși nu a fost făcută decât în etapa cererii introductive, observația Comisiei potrivit căreia un stat membru nu a abrogat o reglementare națională referitoare la zborurile de noapte ale anumitor avioane civile subsonice cu reacție atunci când a transpus Directiva 2002/30 privind stabilirea normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturile

(a se vedea punctele 25 și 27)

2. Articolul 10 al doilea paragraf CE și articolul 249 al treilea paragraf CE,

precum și Directiva 2002/30 privind stabilirea normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturile comunitare impun ca, în cursul termenului de transpunere a acestei directive, statele membre să evite adoptarea unor dispoziții de natură să compromită în mod grav rezultatul pe care directiva menționată îl prevede. Astfel, acestea nu pot adopta, în cursul termenului menționat, 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.

Adoptarea de către un stat membru, în cursul termenului de transpunere a directivei, a unei reglementări referitoare la zborurile de noapte ale anumitor avioane civile subsonice cu reacție, care nu urmărește 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 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, 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 reinnoit, este de natură să compromită în mod grav îndeplinirea rezultatului impus prin această directivă.

În această privință, adoptarea reglementării naționale menționate, care a intrat în vigoare 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 acestei reglementări naționale, 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.

(a se vedea punctele 63-65 și 68)