

SODBA SODIŠČA (tretji senat)

z dne 14. junija 2007*

V zadevi C-422/05,

zaradi tožbe zaradi neizpolnitve obveznosti na podlagi člena 226 ES, vložene 28. novembra 2005,

Komisija Evropskih skupnosti, ki jo zastopata F. Benyon in M. Huttunen, zastopnika, z naslovom za vročanje v Luxembourg,

tožeča stranka,

proti

Kraljevini Belgiji, ki jo je sprva zastopal M. Wimmer, nato A. Hubert, zastopnika,

tožena stranka,

* Jezik postopka: francoščina.

SODIŠČE (tretji senat),

v sestavi A. Rosas, predsednik senata, J. Klučka, J. N. Cunha Rodrigues, U. Löhmus (poročevalec), sodniki, in P. Lindh, sodnica,

generalni pravobranilec: M. Poiares Maduro,
sodni tajnik: R. Grass,

na podlagi pisnega postopka,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi
25. januarja 2007

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Komisija Evropskih skupnosti s to tožbo Sodišču predlaga, naj ugotovi, da Kraljevina Belgija, s tem da je sprejela kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002 o ureditvi nočnega letenja določenih civilnih podzvočnih reaktivnih letal (*Moniteur belge* z dne 17. aprila 2002, str. 15570, v nadaljevanju: kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002), ni izpolnila obveznosti, ki izhajajo iz Direktive 2002/30/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. marca 2002 o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s

hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Skupnosti (UL L 85, str. 40, v nadaljevanju: Direktiva) ter iz člena 10, drugi odstavek, ES v povezavi s členom 249, tretji odstavek, ES.

Pravni okvir

Skupnostna ureditev

- 2 Direktiva je v skladu z njenim členom 17 začela veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*, torej 28. marca 2002. Ta direktiva je uvedla na eni strani koncept „uravnoteženega pristopa“ k obvladovanju hrupa letal in na drugi strani smernice za s hrupom povezane omejitve obratovanja na letališčih Evropske skupnosti.

- 3 V členu 2 te direktive je določeno:

„V tej uredbi [direktivi]:

[...]

- d) „Mejno ustrezni zrakoplovi“ pomenijo civilna podzvočna reaktivna letala, ki so v skladu s certifikacijskimi omejitvami, določenimi v poglavju 3 dela II zvezka 1

priloge 16 h Konvenciji o civilnem letalstvu, v razponu zbirne meje, ki ne presega 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels – dejansko zaznana raven hrupa v decibelih), pri čemer je zbirna meja število, izraženo v enotah EPNdB, ki ga dobimo s seštevanjem posameznih odstopanj (t.j. razlike med certificirano ravno hrupa in najvišjo dovoljeno ravniyo hrupa) na vsaki od treh referenčnih točk za merjenje hrupa, kakor je opredeljeno v poglavju 3 dela II zvezka 1 priloge 16 h Konvenciji o civilnem letalstvu;

- e) ‚Omejitve obratovanja‘ pomenijo ukrep, povezan s hrupom, ki omejuje ali zmanjšuje dostop civilnih podzvočnih reaktivnih letal do letališča[;] vključuje omejitve obratovanja, katerih cilj je na določenih letališčih izločiti iz prometa mejno ustrezne zrakoplove, pa tudi delne omejitve obratovanja, ki vplivajo na uporabo civilnih podzvočnih letal v določenem časovnem obdobju;

[...]

- g) ‚Uravnoteženi pristop‘ pomeni pristop, v skladu s katerim bodo države članice preučile razpoložljive ukrepe v zvezi s problemom hrupa na letališču na njihovem ozemlju, to pomeni predvidljiv učinek zmanjšanja hrupa zrakoplova pri izvoru, načrtovanja in urejanja rabe zemljišč, operativnih postopkov za zmanjšanje hrupa in omejitev obratovanja.“

- 4 V členu 4 Direktive z naslovom „Splošna pravila o urejanju hrupa zrakoplovov“ je določeno:

„1. Države članice sprejmejo uravnoteženi pristop pri obravnavi problemov s hrupom na letališčih na njihovem ozemlju. Kot ukrep za urejanje hrupa lahko upoštevajo tudi gospodarske pobude.

2. Pri obravnavi omejitev obratovanja pristojni organi upoštevajo verjetne stroške in koristi različnih razpoložljivih ukrepov in posebnosti posameznih letališč.

3. Ukrepi ali kombinacija ukrepov, sprejetih po tej direktivi, ne smejo biti strožji, kakor je to potrebno za uresničitev okoljskega cilja, določenega za posamezno letališče. Biti morajo nediskriminatorni glede državljanstva ali identitete letalskega prevoznika ali proizvajalca zrakoplovov.

4. Omejitve obratovanja na podlagi sposobnosti temeljijo na ravni hrupa zrakoplova, ki se meri po certifikacijskem postopku, opravljenem v skladu z zvezkom 1 priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, tretja izdaja (julij 1993).“

5 V členu 5 Direktive z naslovom „Predpisi v zvezi s presojo“ je navedeno:

„1. Pri sprejemanju odločitve o omejitvah obratovanja se upoštevajo informacije iz priloge II, kolikor je smiselno in izvedljivo za zadevne omejitve obratovanja in značilnosti letališča.

[...]“

6 V členu 7 Direktive z naslovom „Obstoječe omejitve obratovanja“ je določeno:

„Člen 5 ne velja za:

a) omejitve obratovanja, ki so bile sprejete na dan začetka veljavnosti te direktive;

[...]“

7 Na podlagi člena 16 Direktive:

„Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 28. septembra 2003. O tem takoj obvestijo Komisijo.

[...]“

8 Z Direktivo je bila razveljavljena Uredba Sveta (ES) št. 925/1999 z dne 29. aprila 1999 o registraciji in obratovanju nekaterih tipov civilnih podzvočnih reaktivnih letal v Skupnosti, ki so bila spremenjena in ponovno certificirana kot skladna s standardi iz poglavja 3 dela II zvezka 1 priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, tretja izdaja (julij 1993) (UL L 115, str. 1 in popravki, UL L 120, str. 46, in UL L 262, str. 23).

9 S členom 1 te uredbe je določeno:

„Cilj te uredbe je določiti pravila za preprečitev poslabšanja obremenitve s hrupom v Skupnostni, ki jo povzročajo ponovno certificirana civilna podzvočna reaktivna letala ter drugih okolju škodljivih vplivov.“

10 Na podlagi člena 2 imajo naslednji pojmi ta pomen:

„1. *„civilna podzvočna reaktivna letala“*: pomenijo letala, katerih največja certificirana vzletna masa znaša 34.000 kg ali več ali katerih certificirana maksimalna notranja ureditev za zadevni tip letala obsega več kakor 19 potniških sedežev, pri čemer v tem številu niso upoštevani sedeži, ki so namenjeni samo za posadko, z motorji, katerih obtočno razmerje je manjše od tri;

2. *„ponovno certificirana civilna podzvočna reaktivna letala“*: pomenijo letala, prvotno zvočno certificirana v skladu z merili iz poglavja 2 ali v skladu z enakovrednimi pravili, ali prvotno necertificirana, nato pa spremenjena, da bi ustrezala pravilom iz poglavja 3, bodisi neposredno s tehničnimi ukrepi bodisi posredno z ukrepi, ki omejujejo obratovanje; civilna podzvočna reaktivna letala, ki so lahko bila prvotno večkrat certificirana po pravilih iz poglavja 3 le zaradi omejitev po teži, je treba obravnavati kot ponovno certificirana letala; civilnih podzvočnih reaktivnih letal, ki so bila spremenjena, da bi odgovarjala pravilom iz poglavja 3, katerih motorje so popolnoma zamenjali motorji, ki imajo obtočno razmerje enako tri ali večje, se ne sme obravnavati kot ponovno certificiranih letal;

[...]

4. *„omejitve obratovanja“* pomenijo omejitve teže, določene za letalo, in/ali omejitve, ki jih lahko nadzoruje pilot ali uporabnik kot zmanjšanje loput;

[...]“

11 V členu 3 iste uredbe je bilo glede neustreznih letal določeno:

„1. Civilnih podzvočnih reaktivnih letal, ki niso bila ponovno certificirana, se od dneva uporabe te uredbe v državi članici ne sme registrirati.

2. Odstavek 1 se ne uporablja za civilna podzvočna reaktivna letala, ki so v državi članici že bila registrirana pred datumom začetka veljave te uredbe in so odlej registrirana v Skupnosti.

3. Brez vpliva na Uredbo št. 92/14/EGS in zlasti na njen člen 2(2) je od 1. aprila 2002 obratovanje ponovno certificiranih civilnih podzvočnih reaktivnih letal, ki so registrirana v tretji državi, prepovedano na letališčih na ozemlju Skupnosti, razen če lahko uporabnik teh letal dokaže, da so bila na datum začetka veljave te uredbe vpisana v registru zadevne tretje države in da so pred tem datumom med 1. aprilom 1995 in datumom začetka veljave te uredbe obratovala na ozemlju Skupnosti.

4. Ponovno certificirana civilna podzvočna reaktivna letala, ki so registrirana v državi članici, od datuma uporabe te uredbe ne smejo obratovati na letališčih na ozemlju Skupnosti od 1. aprila 2002, razen če so na tem ozemlju obratovala pred datumom uporabe te uredbe.“

Nacionalna ureditev

12 Kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002 je začel veljati 1. julija 2003. Iz preambule tega kraljevega dekreta izhaja, da je pri njegovem sprejemanju zakonodajalec upošteval zlasti Uredbo št. 925/1999 ter dejstvo, da se je nujno treba izogniti položaju, v katerem ne bi bila zagotovljena pravna varnost in v katerem bi se zaradi razveljavitve navedene uredbe 28. marca 2002 znašli gospodarski subjekti.

13 S kraljevim dekretom z dne 14. aprila 2002 so bile uvedene omejitve obratovanja v nočnem času na vseh letališčih na belgijskem ozemlju za določene kategorije civilnih podzvočnih reaktivnih letal, ki so bila ponovno certificirana, da bi odgovarjala pravilom, določenim v poglavju 3 dela II zvezka 1 priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, ki je bila sklenjena v Chicagu 7. decembra 1944 (*Recueil des traités des Nations unies*, zvezek 15, št. 102).

14 V členu 1 kraljevega dekreta z dne 14. aprila 2002 je določeno:

„V nočnem času, in sicer od 23.00 po lokalnem času do 6.00 po lokalnem času, je letenje civilnih podzvočnih reaktivnih letal dovoljeno le, če ta izvajajo lete v čisti konfiguraciji (uvlečena kolesa letala in dvignjena zakrilca).“

15 V členu 2 tega dekreta je določeno:

„Člen 1 se ne uporablja:

1) za letala, ki letijo nad belgijskim ozemljem med letom z odhodom in prihodom na letališčih v tujini;

2) za civilna podzvočna reaktivna letala, ki:

a) so opremljena z motorji, katerih obtočno razmerje je enako ali večje od 3, in izpolnjujejo zahteve iz poglavja 3 dela II zvezka 1 priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, tretja izdaja (julij 1993), ali še strožje predpise,

b) so že z izvirno certifikacijo, oziroma ne da bi bila ponovno certificirana, v skladu s standardi, navedenimi v zgornji točki a), ali izpolnjujejo še strožje predpise.“

¹⁶ V skladu s členom 3 kraljevega dekreta z dne 14. aprila 2002 se slednji uporablja, ne da bi posegal v določbe Uredbe št. 925/1999. V členu 4 tega dekreta se je za začetek njegove veljavnosti določil 1. julij 2003.

Predhodni postopek

¹⁷ Komisija je 6. junija 2002 od belgijskih oblasti zahtevala informacije o kraljevem dekretu z dne 14. aprila 2002, zlasti pa o razlogih, ki naj bi upravičevali ohranitev sklicevanja na merilo „obtočnega razmerja“ motorjev iz Uredbe št. 925/1999, čeprav je bila po eni strani ob sprejetju navedenega dekreta ta uredba že razveljavljena in čeprav to merilo po drugi strani v Direktivi ni bilo povzeto.

- 18 Ker odgovor belgijskih oblasti z dne 28. junija 2002 Komisije ni zadovoljil, je slednja 24. oktobra 2002 na Kraljevino Belgijo naslovila pisni opomin z navedbo, da ukrepi, ki jih je slednja sprejela v obdobju, določenem za prenos Direktive, resno ogrožajo cilje, ki jih določa, in zato kršijo to direktivo in člen 10, drugi odstavek, ES, v povezavi s členom 249, tretji odstavek, ES.
- 19 Belgijski organi so v odgovoru z dne 23. decembra 2002 navedli več pojasnil v podporo svojemu stališču, da gre v primeru kraljevega dekreta z dne 14. aprila 2002 le za formalno ureditev že obstoječega ukrepa, ki je bil v smislu člena 7 Direktive „sprejet“ pred začetkom veljavnosti te direktive.
- 20 Ker Komisija z navedenimi pojasnili ni soglašala, je 3. junija 2003 Kraljevini Belgiji poslala obrazloženo mnenje in jo pozvala, naj v dveh mesecih od prejete tega mnenja sprejme ukrepe, ki so potrebni za uskladitev z njim. Ta država članica je nanj odgovorila z dopisom z dne 25. julija 2003.
- 21 Kraljevina Belgija je Komisiji sporočila, da je 25. septembra 2003 sprejela kraljevi dekret o določitvi pravil in postopkov o uvedbi omejitev obratovanja na letališču Bruxelles-National (*Moniteur belge* z dne 26. septembra 2003, str. 47538). Ta kraljevi dekret, za katerega se šteje, da je prenesel Direktivo, je začel veljati na dan njegove objave in z njim kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002 ni bil razveljavljen.
- 22 Komisija je nazadnje v skladu s členom 226 ES vložila obravnavano tožbo.

Tožba

Dopustnost

- 23 Belgijska vlada izpodbija dopustnost tožbe, ker se v njej zatrjuje tako dejstvo, da kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002 ob sprejetju ukrepov za prenos Direktive 25. septembra 2003, torej tri dni pred potekom roka za prenos, ni bil razveljavljen, kot dejstvo, da ga je v veljavnosti ohranila celo po poteku navedenega roka. Komisija naj bi razširila predmet spora, saj pisni opomin in obrazloženo mnenje zadevata samo ukrepe, ki so bili sprejeti v obdobju, določenem za prenos te direktive, medtem ko naj bi mu Komisija v tožbi dodala ravnanje belgijskih organov po navedenem obdobju.
- 24 Belgijska vlada glede tega zatrjuje, da naj bi bila tožena država članica, ker ta novi očitke ni bil naveden v obrazloženem mnenju, prikrajšana za možnost prenehati z neizpolnjevanjem očitane ji obveznosti ali za možnost izreči se o tem, še preden je bila zadeva predložena Sodišču.
- 25 Treba je spomniti, da v skladu z ustaljeno sodno prakso pisni opomin, ki ga Komisija naslovi na državo članico, in nato obrazloženo mnenje Komisije omejita predmet spora, ki ga nato ni več mogoče razširiti. Možnost zadevne države članice, da predloži stališča, čeprav meni, da tega ni dolžna storiti, je namreč bistveno jamstvo, ki ga je želela Pogodba, in spoštovanje tega jamstva je bistvena predpostavka za pravilnost postopka zaradi neizpolnitve obveznosti države članice. Zato morata obrazloženo mnenje in tožba Komisije temeljiti na istih očitkih, na katerih temelji pisni opomin, s katerim se začne predhodni postopek (glej zlasti sodbi z dne 29. septembra 1998 v zadevi Komisija proti Nemčiji, C-191/95, Recueil, str. I-5449, točka 55, in z dne 22. aprila 1999 v zadevi Komisija proti Združenemu kraljestvu, C-340/96, Recueil, str. I-2023, točka 36).

- 26 V obravnavanem primeru Komisija Kraljevini Belgiji očita, da je s sprejetjem kraljevega dekreta z dne 14. aprila 2002 sprejela ukrepe, ki resno ogrožajo cilje Direktive.
- 27 Čeprav je res, da Komisija v tožbi navaja, da Kraljevina Belgija ob prenosu Direktive ni razveljavila kraljevega dekreta z dne 14. aprila 2002 in da je po preteku roka za prenos navedeni dekret še vedno veljal, pa ta ugotovitev, čeprav je bila prvič navedena šele v tožbi, ne more pomeniti novega očitka. S strani Komisije gre namreč za enostavno ugotovitev dejstva, na katerega se lahko sklicuje, saj lahko opisan položaj dokaže, da se po eni strani stanje stvari od poteka dvomesečnega roka, ki je bil odobren z obrazloženim mnenjem, ni spremenilo in da po drugi strani – kot je navedel generalni pravobranilec v točki 56 sklepnih predlogov – kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002 ni bil prehodni ukrep, ki bi zagotovil kontinuiteto po razveljavitvi Uredbe št. 925/1999.
- 28 Glede tega je treba spomniti, da 3. junija 2003, ko je Komisija poslala obrazloženo mnenje, rok za prenos Direktive še ni potekel, ukrepi za prenos te direktive še niso bili sprejeti in kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002 še ni začel veljati.
- 29 V teh okoliščinah Komisiji ni mogoče utemeljeno očitati, da v obrazloženem mnenju ni navedla niti dejstva, da kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002 ob sprejetju ukrepov za prenos Direktive ni bil razveljavljen, niti dejstva, da ga je v veljavi ohranila celo po preteku navedenega roka.
- 30 Iz tega izhaja, da je tožba dopustna.

Temelj

- 31 Komisija v utemeljitev svoje tožbe navaja en sam očitek, in sicer, da je Kraljevina Belgija med rokom, ki je bil državam članicam dan za prenos Direktive, pri čemer je ta že veljala, sprejela kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002, ki – kar zadeva omejitve obratovanja, določene za nekatere kategorije letal, sledi pristopu, ki je bil sprejet v Uredbi št. 925/1999, ki je že razveljavljena, ne pa pristopu, ki ga je ubrala navedena direktiva. Zato je bil resno ogrožen cilj, ki ga določa ta direktiva, torej sprejetje usklajenega okvira za celotno Skupnost za uvedbo omejitev obratovanja letal na podlagi enotne opredelitve, ki jo je treba razumeti, kot da zajema letala, ki ustrezajo pravilom, določenim v poglavju 3, del II, zvezek 1, priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu.
- 32 Na podlagi člena 4(4) Direktive bi namreč omejitve obratovanja na podlagi sposobnosti morale temeljiti na ravni hrupa zrakoplova, ki se meri po certifikacijskem postopku, opravljenem v skladu z zvezkom 1 priloge 16 k navedeni konvenciji, tretja izdaja (julij 1993), medtem ko se člen 2 kraljevega dekreta z dne 14. aprila 2002 – da bi vzpostavil omejitve obratovanja – po zgledu Uredbe št. 925/1999 sklicuje na koncept obtočnega razmerja motorjev.
- 33 Belgijska vlada nasprotuje temu, da naj bi šlo za neizpolnitev obveznosti, in sicer na podlagi treh razlogov; prvič, kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002 spada na področje uporabe člena 7 Direktive; drugič, s tem dekretom se izpolnjuje cilj zakonodajalca Skupnosti, ker se z njim zapolnjuje pravna praznina, ki je nastala z razveljavitvijo Uredbe št. 925/1999; in tretjič, z njim ni resno ogrožen cilj, ki ga določa navedena direktiva.

Za kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002 se uporablja člen 7 Direktive

- 34 Belgijska vlada zatrjuje, da se za kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002 uporablja člen 7 Direktive, ki predvideva izjemo za omejitve obratovanja, ki so na dan začetka veljavnosti Direktive že bile sprejete.
- 35 V zvezi s tem belgijska vlada dodaja, da je bil kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002 del „ustaljenih politik“ in „že veljavnih omejitev obratovanja“, na katere se sklicujeta Resolucija A33-7, ki jo je oktobra 2001 sprejela 33. skupščina Mednarodne organizacije civilnega letalstva (v nadaljevanju: ICAO) in vsebuje „Konsolidirano izjavo politik in praks ICAO na področju okoljevarstva, ki veljajo še naprej“, in člen 7 Direktive. Da bi omejil nočno obremenitev s hrupom bruseljskega letališča, naj bi belgijski Svet ministrov namreč 11. februarja 2000 sprejel „letališki sporazum“ in naj bi oblikoval *ad hoc* delovno skupino, zadolženo za oblikovanje vseh osnutkov predpisov. Ker so te določbe del ustaljene politike in ker so jih leta 2000, torej pred začetkom veljavnosti Direktive, sprejeli nacionalni organi, bi morale veljati, da se zanje lahko uporabi izjema glede uporabe ohlapnejših pravil vrednotenja, ki jih je uvedla navedena direktiva.
- 36 Res je, da je bil cilj Uredbe št. 925/1999, ki se je uporabljala od 4. maja 2000, med drugim sprejetje varstvenih ukrepov pred poslabšanjem splošne ravni hrupa v okolici letališč Skupnosti ter znižanje porabe in emisije onesnaževal iz motorjev. Ti ukrepi so v vseh državah članicah določali omejitve obratovanja ponovno certificiranih civilnih podzvočnih reaktivnih letal ob upoštevanju parametra obtočnega razmerja njihovih motorjev.

- 37 Z Direktivo je določen tudi cilj preprečitve poslabšanja obremenitve s hrupom in varovanja okolja z uvedbo omejitev obratovanja. Tovrstne omejitve pa niso povezane z obtočnim razmerjem motorjev letal, temveč so sprejete na podlagi uravnoteženega pristopa k obvladovanju hrupa na vsakem letališču, na katerega se nanaša navedena direktiva. Prednost tega pristopa je v tem, da se enakovrstne omejitve obremenjevanja uporabljajo na letališčih s primerljivimi problemi glede hrupa.
- 38 Iz desete uvodne izjave Direktive izhaja, da uravnoteženi pristop pomeni strategijo obravnavanja hrupa letal, vključno z mednarodnimi navodili za uvedbo posebnih omejitev obratovanja na vsakem letališču. Koncept „uravnoteženega pristopa“, ki je določen z Resolucijo A33-7, ki jo je sprejela 33. skupščina ICAO, zajema štiri glavne elemente in zahteva skrbno presojo vseh različnih možnosti za zmanjšanje emisije hrupa, vključno z zmanjšanjem hrupa letala pri izvoru, ukrepi pri načrtovanju in urejanju rabe zemljišč, operativnimi postopki ‚za zmanjšanje hrupa‘ in omejitvami obratovanja, brez poseganja v ustrezne pravne obveznosti, obstoječe sporazume, veljavne zakone in uveljavljene politike.
- 39 Iz osemnajste uvodne izjave navedene direktive prav tako izhaja, da je v teh okoliščinah zakonodajalec Skupnosti presodil, da je treba zaradi spoštovanja pridobljenih pravic gospodarskih subjektov zagotoviti, da se lahko ukrepi za obvladovanje hrupa, ki na nekaterih letališčih že veljajo, še naprej uporabljajo. Zato se na podlagi člena 7 Direktive pravila, ki jim je treba slediti pri sprejemanju odločitve glede omejitev obratovanja in ki so določena v členu 5 te direktive, ne uporabijo za že veljavne omejitve obratovanja.
- 40 Res je, da se besedilo člena 7(a) Direktive nanaša na omejitve obratovanja, ki so ob začetku veljavnosti navedene direktive že sprejete. Vendar pa iz tega še ne izhaja, da

bi bilo mogoče okoljevarstvene cilje, ki so navedeni v letališkem sporazumu, ki ga je sprejel belgijski Svet ministrov 11. februarja 2000, in so bili sprejeti hkrati z različnimi konkretnimi odločitvami, obravnavati kot omejitve obratovanja iz člena 7 te direktive.

41 V samem naslovu navedenega člena 7 je namreč določeno, da ta določba zadeva že veljavne omejitve. Vendar pa – čeprav iz navedenega letališkega sporazuma izhaja, da se je Svet ministrov odločil posredovati, da bi omejil nočno obremenitev s hrupom na letališčih – s tem sporazumom niso bile uvedene posebne omejitve obratovanja, ki bi bile za zadevne gospodarske subjekte zavezujoče.

42 Belgijska vlada se v utemeljitev svojih trditev sklicuje na besedilo člena 7, kot je bilo oblikovano v predlogu Direktive, ki ga je predstavila Komisija, v skladu s katerim se člen 5 Direktive ne sme uporabljati za omejitve obratovanja, ki so se že uporabljale ob začetku veljavnosti Direktive. Tako naj bi prvotno merilo, ki je predvidevalo, da se ukrepi uporabljajo, nadomestilo ohlapnejše merilo, in sicer, da so bili ukrepi zgolj sprejeti. Belgijska vlada zatrjuje, da naj bi ta sprememba izgubila vsakršen koristen učinek, če bi jo bilo treba razlagati, kot da zadeva samo ukrepe, ki so bili ne le sprejeti, temveč tudi razglašeni in objavljeni, namesto da bi se besedilo člena 7 navedene direktive razlagalo strogo in dobesedno.

43 Vendar pa ta trditev ni prepričljiva.

44 Namreč, čeprav je bilo besedilo člena 7 Direktive v primerjavi s predlogom direktive, ki ga je predstavila Komisija, spremenjeno, je bil razlog za to ta, da se je zakonodajalec odločil razširiti domet izjeme glede uporabe člena 5 te direktive. Tako

želji zakonodajalca, izraženi v osemnajsti uvodni izjavi navedene direktive, da se spoštuje pridobljene pravice zadevnih gospodarskih subjektov, bolj ustreza pojem „omejitve obratovanja, ki so bile sprejete na dan začetka veljavnosti te direktive“, kot pa pojem „omejitve obratovanja, ki [so se že uporabljale]“ na tisti dan, ki je bil izvorno v navedenem predlogu.

45 Tako besedilo člena 7(a) Direktive v svoje področje uporabe poleg omejitev obratovanja, ki so se v državah članicah ob začetku njene veljavnosti že uporabljale, vključuje tiste omejitve, ki so bile sprejete in objavljene, vendar je bila njihova dejanska uporaba odložena na poznejši datum. Ker so slednje omejitve za gospodarske subjekte že bile prisilne v smislu prihodnjega obratovanja z določenimi tipi letal, še preden je njihova uporaba postala obvezna, je za njihove priprave za prilagoditev flote morala veljati oprostitev na podlagi spoštovanja pridobljenih pravic.

46 Ker omejitve obratovanja, ki jih je nalagal kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002, 28. marca 2002 niso bile niti razglašene niti objavljene, na dan začetka veljavnosti Direktive v korist gospodarskih subjektov niso mogle oblikovati pravic. Iz tega izhaja, da jih ne pokriva pojem „omejitve obratovanja, ki so bile sprejete na dan začetka veljavnosti te direktive“ v smislu člena 7(a) te direktive.

47 Belgijska vlada nazadnje zatrjuje, da je zgolj zapletenost, ki je značilna za belgijski pravni sistem, ki pristojnosti razmejuje na zvezne in regionalne ter zahteva spoštovanje dolgotrajnega postopka dogovarjanj in posvetovanj, preden je mogoče formalno sprejeti določene politične odločitve, razlog za to, da je bila odločitev Sveta ministrov formalno sprejeta šele 14. aprila 2002, in sicer s sprejetjem navedenega kraljevega dekreta, ki je za nočni čas prepovedal letenje ponovno certificiranih letal.

- 48 V zvezi s tem je treba spomniti, da se država članica ne sme sklicevati na določbe, prakso ali položaje svojega notranjega pravnega reda, da bi upravičila nespoštovanje obveznosti, ki jih nalaga pravo Skupnosti (glej zlasti sodbe z dne 26. junija 2001 v zadevi Komisija proti Italiji, C-212/99, Recueil, str. I-4923, točka 34, z dne 9. septembra 2004 v zadevi Komisija proti Španiji, C-195/02, ZOdl., str. I-7857, točka 82, in z dne 18. julija 2006 v zadevi Komisija proti Italiji, C-119/04, ZOdl., str. I-6885, točka 25).
- 49 Iz tega izhaja, da se za kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002 člen 7 Direktive ne uporabi.

S kraljevim dekretom z dne 14. aprila 2002 se izpolnjuje cilj zakonodajalca Skupnosti

- 50 Belgijska vlada podredno zatrjuje, da naj bi bil kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002 sprejet zato, da bi se z njim zapolnila pravna praznina, ki je nastala z razveljavitvijo Uredbe št. 925/1999, z njim pa naj bi se zato izpolnjeval cilj zakonodajalca Skupnosti. Ta kraljevi odlok se v preambuli sklicuje na Uredbo št. 925/1999, ker naj bi se na eni strani pogovori, ki so potekali v okviru zasedanja Sveta ministrov 11. februarja 2000, nanašali na navedeno uredbo in ker naj bi se na drugi strani politika, ki jo zasleduje zvezna vlada ter federalne enote, umeščala v okvir te uredbe. Upoštevajoč namen, ki ga je opredelila vlada, to je v najkrajšem času prepovedati uporabo določenih civilnih podzvočnih reaktivnih letal na belgijskem ozemlju, naj bi se gospodarskim subjektom preprečilo razmišljanje, da se lahko zaradi razveljavitve Uredbe št. 925/1999 ti tipi letal uporabljajo.

- 51 Te utemeljitve ni mogoče sprejeti.

- 52 Prvič, zaradi razveljavitve Uredbe št. 925/1999 ni nastala pravna praznina, saj je to uredbo Direktiva nadomestila istega dne, ko je začela veljati. Glede tega je treba – kot je navedel generalni pravobranilec v točki 82 sklepnih predlogov – pripomniti, da državi članici nič ne preprečuje, da ne bi sprejela nacionalne ureditve, ki bi bila združljiva z določbami Direktive.
- 53 Drugič, čeprav je res, da je s sprejetjem Direktive zakonodajalec Skupnosti zasledoval cilj zmanjšati obremenitev s hrupom letal – enako kot s sprejetjem Uredbe št. 925/1999 – pa sta strategiji, ki sta jih uporabili ena ali druga, radikalno različni. Na podlagi Direktive je namreč zmanjšanje emisije hrupa rezultat uravnoteženega pristopa k obvladovanju hrupa na vsakem letališču, medtem ko je cilj določb Uredbe št. 925/1999 preprečiti poslabšanje obremenitve s hrupom, s tem da s pomočjo obtočnega razmerja motorjev civilnih podzvočnih reaktivnih letal določajo omejitve njihovega obratovanja.
- 54 Tretjič, cilj Direktive je v skladu z njenim členom 1(a) med drugim določiti predpise, s katerimi bo Skupnost olajšala usklajeno uvedbo omejitev obratovanja na ravni letališč, in za ta namen je v členu 2(d) določen pojem „zrakoplovi [, ki mejno ustrezajo]“ pravilom, določenim v poglavju 3 dela II zvezka 1 priloge 16 h Konvenciji o civilnem letalstvu, ki pa se ne sklicuje na ponovno certificirane zrakoplove.
- 55 Namen kraljevega dekreta z dne 14. aprila 2002 pa je v skladu z njegovo peto uvodno izjavo vzpostavitev zakonodajnega okvira, ki bi bil usklajen na nacionalni ravni glede te kategorije zrakoplovov, zato – da bi to dosegel – uvaja omejitve letenja zrakoplovov v nočnem času, ki zadevajo ponovno certificirana civilna podzvočna

reaktivna letala neodvisno od dejstva, da so bila spremenjena z namenom ustrezati pravilom, določenim v poglavju 3 dela II zvezka 1 priloge 16 h Konvenciji o civilnem letalstvu.

56 Belgijska vlada poleg tega zatrjuje, da je področje uporabe kraljevega dekreta z dne 14. aprila 2002 splošno in da se nanaša na celotno nacionalno ozemlje, medtem ko je bilo letališče Bruxelles-National, ki naj bi bilo glede na količino prometa edino, na katerega bi se Direktiva nanašala, že predmet omejitev obratovanja. Te omejitve naj bi bile sprejete z ministrskim odlokom z dne 26. oktobra 2000 o odobritvi pravilnika, ki ga je sprejel upravni odbor BIAC, SA, družbe javnega prava, z dne 15. junija 2000 o uvedbi sistema zvočnih kvot za nočni čas in o določitvi največje dovoljene količine hrupa za nočni čas na letališču Bruxelles-National (*Moniteur belge* z dne 17. novembra 2000, str. 38194). Tako naj bi bil s tem ministrskim dekretom prepovedan vsakršen vzlet civilnega podzvočnega reaktivnega letala z odhodom z navedenega letališča, določbe kraljevega dekreta z dne 14. aprila 2002 pa naj bi bile nadgradnja že obstoječe pravne ureditve.

57 Temu stališču ni mogoče pritrditi.

58 Čeprav je namreč edino letališče v Belgiji, na katerega se Direktiva nanaša neposredno, že bilo predmet omejitev obratovanja, ki so bile sprejete leta 2000 in ki jih je določal posebni ministrski dekret, pa iz tega še ne izhaja, da je Kraljevina Belgija ob sprejetju kraljevega dekreta z dne 14. aprila 2002, ki se neodvisno od obsega prometa uporablja za vsa letališča na njenem ozemlju, lahko posplošila pristop, ki ga je za vzpostavitev s hrupom povezanih omejitev obratovanja določala ta direktiva, ki je že veljala.

59 Glede tega je treba navesti, da v skladu z ustaljeno sodno prakso okoliščina, da določene dejavnosti, na katero se nanaša Direktiva, v obravnavani državi članici ni, te države članice ne more odvezati obveznosti, da sprejme zakonodajne ali upravne

ukrepe, da bi zagotovila ustrezen prenos vseh določb te direktive (sodbe z dne 15. marca 1990 v zadevi Komisija proti Nizozemski, C-339/87, Recueil, str. I-851, točka 22, z dne 16. novembra 2000 v zadevi Komisija proti Grčiji, C-214/98, Recueil, str. I-9601, točka 22; z dne 13. decembra 2001 v zadevi Komisija proti Irski, C-372/00, Recueil, str. I-10303, točka 11, in z dne 30. maja 2002 v zadevi Komisija proti Združenemu kraljestvu, C-441/00, Recueil, str. I-4699, točka 15).

- ⁶⁰ Iz tega izhaja, da kraljevega dekreta z dne 14. aprila 2002 ni mogoče obravnavati, kot da se z njim izpolnjuje cilje zakonodajalca Skupnosti.

S kraljevim dekretom ni resno ogrožen cilj, ki ga določa Direktiva

- ⁶¹ Belgijska vlada še bolj podredno zatrjuje, da sprejetje kraljevega dekreta z dne 14. aprila 2002 med rokom, ki je bil državam članicam odobren za prenos Direktive, ne le ne ogroža resno cilja, ki ga določa, temveč lahko tudi olajša njeno izvajanje, saj je ta dekret letalske družbe zavezal, naj izvedejo investicije, potrebne za prenovo svoje flote.
- ⁶² Glede tega je treba spomniti, da iz povezane uporabe členov 10, drugi odstavek, ES in 249, tretji odstavek, ES ter iz same Direktive izhaja, da se morajo države članice – čeprav v skladu s sodno prakso Sodišča niso dolžne sprejeti ukrepov za prenos Direktive pred iztekom roka, določenega v ta namen – v tem obdobju vzdržati sprejetja določb, ki bi resno ogrozile cilj, ki ga določa ta direktiva (glej zlasti sodbi z dne 18. decembra 1997 v zadevi Inter-Environnement Wallonie, C-129/96, Recueil, str. I-7411, točka 45, in z dne 14. septembra 2006 v zadevi Stichting Zuid-Hollandse Milieufederatie, C-138/05, ZOdl., str. I-8339, točka 42).

- 63 Države članice zato, ne da bi resno ogrozile cilj, ki ga določa Direktiva, med rokom za prenos te direktive ne smejo sprejeti določb, ki – čeprav zasledujejo isti cilj, torej zmanjšati število ljudi, ki jih prizadenejo škodljivi vplivi hrupa letal – ovirajo usklajeno uvedbo omejitev obratovanja v celotni Skupnosti.
- 64 Res je, da je med rokom za prenos, ki ga določa Direktiva, belgijska vlada razglasila in objavila kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002. Namen tega kraljevega dekreta ni bil prenos navedene direktive, temveč vzpostavitev zakonodajnega okvira, ki bi bil usklajen na nacionalni ravni, da bi znižal obremenitev s hrupom zrakoplovov, in bi temeljil na pristopu, določenem v Uredbi št. 925/1999 – torej na določitvi omejitev obratovanja na podlagi obtočnega razmerja motorjev – in katerega cilj je bil dokončno prepovedati obratovanje ponovno certificiranih civilnih podzvočnih reaktivnih letal.
- 65 Iz tega izhaja, da so se zaradi sprejetja kraljevega dekreta z dne 14. aprila 2002, ki je začel veljati 1. julija 2003, torej manj kot tri mesece pred datumom izteka roka za prenos Direktive, določene kategorije letal nezakonito obravnavale neugodno in da je sprejetje dekreta trajno vplivalo na pogoje prenosa in uporabe te direktive v Skupnosti. Zaradi prepovedi obratovanja različnih letal, ki je posledica uporabe tega dekreta, namreč pri presoji vpliva obremenitve s hrupom, ki je določena z navedeno direktivo, ni mogoče upoštevati obremenitve, ki jo povzročajo vsa letala, ki ustrezajo pravilom iz poglavja 3 dela II zvezka 1 priloge 16 h Konvenciji o civilnem letalstvu, in zato optimalno izboljšanje obvladovanja hrupa v skladu z določbami navedene direktive ne more biti zadostno.
- 66 Belgijska vlada poleg tega zatrjuje, da naj Komisija ne bi izkazala, da kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002 lahko povzroči tak negativen rezultat, saj naj bi bile omejitve, ki jih dekret nalaga – čeprav so bile razglašene marca 2002 – sprejete kot ukrepi, ki so veljali med objavo Direktive in na katere se je nanašal sistem iz njenega člena 7, ki je

omogočal odstopanje. Zato naj ne bi bilo razumno zatrjevati, da je zaradi tega, ker je bil kraljevi dekret razglašen mesec dni pozneje, povzročil škodljive učinke, čeprav rok za prenos Direktive ni iztekel.

67 V zvezi s tem zadostuje ugotovitev – kot v repliki poudarja Komisija –, da je ta trditev povsem hipotetična in da se mora Sodišče v okviru tožbe zaradi neizpolnitve obveznosti izreči ob upoštevanju zgolj dejanskih okoliščin zadeve, pri čemer mora izključiti vsakršno predpostavko. Poleg tega je treba pripomniti, da belgijska vlada predstavlja hipotezo, da naj bi bil kraljevi dekret sprejet pred sprejetjem Direktive.

68 Iz tega izhaja, da kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002, ki ga je Kraljevina Belgija sprejela med rokom za prenos Direktive, lahko resno ogrozi uresničitev cilja, ki ga določa ta direktiva.

69 V teh okoliščinah je treba šteti, da je tožba Komisije utemeljena.

70 Zato je treba ugotoviti, da s sprejetjem kraljevega dekreta z dne 14. aprila 2002 Kraljevina Belgija ni izpolnila obveznosti, ki izhajajo iz Direktive in iz člena 10, drugi odstavek, ES v povezavi s členom 249, tretji odstavek, ES.

Stroški

- 71 V skladu s členom 69(2) Poslovnika se neuspeli stranki naloži plačilo stroškov, če so bili ti priglašeni. Komisija je predlagala, naj se Kraljevini Belgiji naloži plačilo stroškov, in ker slednja s svojimi tožbenimi razlogi ni uspela, se ji naloži plačilo stroškov.

Iz teh razlogov je Sodišče (tretji senat) razsodilo:

1. **Kraljevina Belgija, s tem da je sprejela kraljevi dekret z dne 14. aprila 2002 o ureditvi nočnega letenja določenih civilnih podzvočnih reaktivnih letal, ni izpolnila obveznosti, ki izhajajo iz Direktive 2002/30/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. marca 2002 o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Skupnosti ter iz člena 10, drugi odstavek, ES v povezavi s členom 249, tretji odstavek, ES.**
2. **Kraljevini Belgiji se naloži plačilo stroškov.**

Podpisi