ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
M. POIARES MADURO
της 25ης Ιανουαρίου 2007 [1]

1. Θα πρέπει να αναγνωρισθεί ότι τα κοτόπουλα της Βόρειας Καρολίνας ήταν αυτά που προκάλεσαν —τούτο συνέβη το 1946 και επρόκειτο για το Ανώτατο Δικαστήριο (Supreme Court) των ΗΠΑ [2]— την πρώτη εκ μέρους της νομολογίας ανάλυση των συνεπειών του θορύβου που προκαλούν τα αεροσκάφη και της ανάγκης να συμβιβασθεί το γενικό συμφέρον στη χρήση του εναέριου χώρου με τα δικαιώματα αυτών που υφίστανται, καθ' οιονδήποτε τρόπο, τις συνέπειες του θορύβου που προκαλείται από την απογείωση και την προσγείωση των αεροσκαφών.

2. Η υπό κρίση υπόθεση αφορά την έκδοση από το Βασίλειο του Βελγίου του βασιλικού διατάγματος της 14ης Απριλίου 2002, περί ρυθμίσεως των νυκτερινών πτήσεων ορισμένων αεριωθούμενων υποηχητικών αεροσκαφών της πολιτικής αεροπορίας. Κατά την Επιτροπή, το διάταγμα αυτό εκδόθηκε κατά παράβαση των υποχρεώσεων που απορρέουν από την οδηγία 2002/30/ΕΚ [3], καθώς και από τα άρθρα 10, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ και 249, τρίτο εδάφιο, ΕΚ.

3. Στο Βασίλειο του Βελγίου προσάπτεται ότι παρέβη τις κοινοτικές υποχρεώσεις του, όπως έχουν ερμηνευθεί από τη νομολογία του Δικαστηρίου που παγιώθηκε με την απόφαση της 18ης Δεκεμβρίου 1997 στην υπόθεση Inter-Environnement Wallonie [4], εφαρμόζοντας, κατά την προθεσμία που τάχθηκε για τη μεταφορά της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο, μέτρα «δυνάμενα να θέσουν σοβαρά σε κίνδυνο την υλοποίηση του επιδιωκομένου από την οδηγία αποτελέσματος».

I — Νομικό πλαίσιο

Α — *Κοινοτικό δίκαιο*

4. Η οδηγία 2002/30/ΕΚ εκδόθηκε με σκοπό τη θέσπιση εντός της Κοινότητας κανόνων για την επιβολή ομοιόμορφων περιορισμών λειτουργίας στους αερολιμένες των κρατών μελών. Οι περιορισμοί αυτοί σκοπούν στον περιορισμό του θορύβου που προκαλούν τα αεριωθούμενα υποηχητικά αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας.

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η πορτογαλική.

2 — United States v. Causby, 328 U.S. 256 (1946).

3 — Οδηγία 2002/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 2002, περί της καθιερώσεως των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 85, σ. 40).

4 — Απόφαση της 18ης Δεκεμβρίου 1997, C-129/96, Inter-Environnement Wallonie (Συλλογή 1997, σ. I-7411).

5. Το άρθρο 2, στοιχείο ζ΄, της οδηγίας ορίζει την εξισορροπημένη προσέγγιση, από την οποία διαπνέεται η σχετική κοινοτική νομοθεσία, ως την:

«προσέγγιση, στο πλαίσιο της οποίας τα κράτη μέλη εξετάζουν τα εφαρμοζόμενα μέτρα για την αντιμετώπιση του προβλήματος των θορύβων σε έναν αερολιμένα στο έδαφός τους και ιδίως τον αντίκτυπο που προβλέπεται ότι θα έχουν η μείωση του θορύβου των αεροπλάνων στην πηγή τους, τα μέτρα προγραμματισμού και διαχειρίσεως των χρήσεων της γης, τα λειτουργικά μέτρα περιστολής των θορύβων και οι λειτουργικοί περιορισμοί».

6. Το άρθρο 4, παράγραφος 4, καθορίζει τα κριτήρια αξιολογήσεως της εκπομπής θορύβου από τα αεροπλάνα «όπως καθορίζονται στο πλαίσιο της διαδικασίας πιστοποιήσεως που διενεργείται σύμφωνα με το παράρτημα 16, τόμος 1, της Συμβάσεως για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993)». Το άρθρο 2, στοιχείο δ΄, της οδηγίας κάνει επίσης χρήση των κριτηρίων του τόμου 1, μέρος ΙΙ, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της προαναφερθείσας συμβάσεως προκειμένου να ορίσει την έννοια των «οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων».

7. Η εξισορροπημένη προσέγγιση αποτελεί συμβιβασμό —σε διεθνές επίπεδο— της πολιτικής για τη μείωση του θορύβου με τις ανάγκες αναπτύξεως της πολιτικής αεροπορίας [5].

8. Το άρθρο 15 της οδηγίας προβλέπει την κατάργηση του προϊσχύσαντος κανονισμού (ΕΚ) 925/1999, της 29ης Απριλίου 1999, για την εγγραφή στα νηολόγια και εκμετάλλευση εντός της Κοινότητας ορισμένων τύπων αεριωθουμένων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων που έχουν τροποποιηθεί και επαναπιστοποιηθεί ως τηρούντα τα πρότυπα του τόμου 1, μέρος ΙΙ, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της Συμβάσεως για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993) [6].

9. Η κατάργηση, από τον Απρίλιο του 2002, της προϊσχύσασας ρυθμίσεως, πριν αυτή παραγάγει το σύνολο των αποτελεσμάτων της (όπως προέβλεπε το άρθρο 3 του προπαρατεθέντος κανονισμού [7]), αποτελεί έναν από τους στόχους του νέου κοινοτικού νομοθετήματος. Η οδηγία σκοπεί, πράγματι, στην εναρμόνιση του ευρωπαϊκού ρυθμιστικού πλαισίου με τις κατευθύνσεις που εγκρίθηκαν στο πλαίσιο της ΔΟΠΑ. Αυτές οι νέες κατευθυντήριες γραμμές καθορίζονται με το ψήφισμα Α33-7 (που εγκρίθηκε από την 33η συνέλευση της ΔΟΠΑ), στο οποίο παραπέμπει και η δέκατη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας αυτής [8].

5 — Όπως προκύπτει σαφώς από το προσάρτημα C του ψηφίσματος Α 33-7 που ενέκρινε η 33η συνέλευση της Διεθνούς Οργανώσεως Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ).

6 — ΕΕ L 115, σ. 1.

7 — Το προπαρατεθέν άρθρο 3 εισάγει σειρά επιτακτικών απαγορεύσεων ως προς τη δυνατότητα εκμεταλλεύσεως επαναπιστοποιημένων υποηχητικών πολιτικών αεροσκαφών.

8 — Το περιεχόμενο της έννοιας της εξισορροπημένης προσεγγίσεως κατά το ψήφισμα Α33-7 επιβεβαιώθηκε με το μεταγενέστερο ψήφισμα Α35/5, το οποίο εγκρίθηκε στις 8 Οκτωβρίου 2004.

10. Η προσέγγιση της οδηγίας επί θεμάτων περιορισμών λειτουργίας δεν θίγει τις ήδη εκδοθείσες αποφάσεις· κατά το άρθρο 7, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας:

«α) οι λειτουργικοί περιορισμοί που έχουν ήδη αποφασισθεί, κατά την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος της παρούσας οδηγίας·

β) οι επουσιώδεις τεχνικής φύσεως τροποποιήσεις των επιμέρους λειτουργικών περιορισμών που δεν έχουν σημαντικές επιπτώσεις, από την πλευρά του κόστους, για τους αερομεταφορείς σε οποιονδήποτε δεδομένο κοινοτικό αερολιμένα και οι οποίες εισάγονται μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.»

Τα άρθρα 8 και 9 προβλέπουν άλλες παρεκκλίσεις που αφορούν ειδικές περιπτώσεις.

11. Η οδηγία τέθηκε σε ισχύ την ημέρα της δημοσιεύσεώς της, στις 28 Μαρτίου 2002. Κατά τη διάταξη του άρθρου 16 της οδηγίας αυτής, τα κράτη μέλη οφείλουν να θέσουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν με την οδηγία το αργότερο στις 28 Σεπτεμβρίου 2003. Επίσης, οφείλουν να ενημερώσουν αμέσως την Επιτροπή για τη μεταφορά της οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη.

Β — *Η εθνική νομοθεσία*

12. Το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 δημοσιεύθηκε στον *Moniteur belge* της 17ης Απριλίου 2002.

13. Το άρθρο 1 της βελγικής ρυθμίσεως ορίζει ότι:

«Κατά τη νύκτα, από τις 23:00 έως τις 06:00 τοπική ώρα, οι πτήσεις των αεριωθούμενων υποηχητικών πολιτικών αεροσκαφών επιτρέπονται μόνον όταν τα αεροσκάφη αυτά πραγματοποιούν ευθεία πτήση.»

14. Το άρθρο 2, αντιθέτως, ορίζει ότι:

«Το άρθρο 1 δεν εφαρμόζεται:

1° προκειμένου περί αεροσκαφών τα οποία υπερίπτανται του βελγικού εδάφους κατά τη διάρκεια πτήσεως με αφετηρία και προορισμό που βρίσκονται στην αλλοδαπή·

2° προκειμένου περί αεριωθούμενων υποηχητικών πολιτικών αεροσκαφών τα οποία:

a) είτε διαθέτουν κινητήρες με λόγο παρακάμψεως ίσο ή μεγαλύτερο του τρία και πληρούν τις προδιαγραφές του τόμου 1, μέρος ΙΙ, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της Συμβάσεως για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993), ή αυστηρότερες προδιαγραφές,

b) είτε πληρούν εξαρχής, δηλαδή χωρίς να έχουν επαναπιστοποιηθεί, τις προδιαγραφές του ανωτέρω στοιχείου α΄ ή αυστηρότερες.»

15. Κατά το άρθρο 3 του διατάγματος, το διάταγμα αυτό εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) 925/1999.

16. Το άρθρο 4 όρισε ως ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος του βασιλικού διατάγματος την 1η Ιουλίου 2003, δηλαδή λιγότερο από τρεις μήνες πριν από τη λήξη της προθεσμίας που τάχθηκε για τη μεταφορά της οδηγίας και περισσότερο από ένα έτος αφότου η οδηγία τέθηκε σε ισχύ.

ΙΙ — Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία

17. Στις 6 Ιουνίου 2002 η Επιτροπή ζήτησε από τις βελγικές αρχές διευκρινίσεις σχετικά με το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002. Την Επιτροπή απασχολούσε ιδίως το γεγονός ότι το βελγικό διάταγμα, προκειμένου να καθορίσει τους περιορισμούς λειτουργίας, εξακολουθούσε να παραπέμπει στο κριτήριο του «λόγου παρακάμψεως» των κινητήρων, η χρήση του οποίου προβλεπόταν από τον κανονισμό (ΕΚ) 925/1999, μολονότι, αφενός, κατά την έκδοση του εν λόγω διατάγματος, ο κανονισμός αυτός είχε ήδη καταργηθεί και, αφετέρου, η νέα κοινοτική κανονιστική ρύθμιση δεν διατήρησε το κριτήριο αυτό.

18. Οι βελγικές αρχές απάντησαν εγγράφως στις 28 Ιουνίου 2002. Η Επιτροπή, κρίνοντας την απάντηση αυτή ως μη ικανοποιητική, απηύθυνε στις 24 Οκτωβρίου 2002 έγγραφο οχλήσεως για τον λόγο ότι τα μέτρα που ελήφθησαν κατά τη διάρκεια της προθεσμίας για τη μεταφορά της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο μπορούσαν να θέσουν σοβαρά σε κίνδυνο την υλοποίηση του επιδιωκομένου από την οδηγία αποτελέσματος. Η Επιτροπή επεσήμαινε, στο σημείο 2.2 του εγγράφου οχλήσεως, ότι το διάταγμα διατηρούσε τις έννοιες του λόγου παρακάμψεως και της επαναπιστοποιήσεως, μολονότι αμφότερες δεν απαντούν στην οδηγία.

19. Οι βελγικές αρχές, με την απάντησή τους της 23ης Δεκεμβρίου 2002, προέβαλαν σειρά επιχειρημάτων για να αποδείξουν ότι με το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 απλώς θεσπίσθηκε και τυπικώς μέτρο που είχε ήδη «αποφασισθεί» πριν τεθεί σε ισχύ η οδηγία και ότι, επομένως, πρέπει να γίνει δεκτό ότι το περιεχόμενο του διατάγματος εμπίπτει στην εξαίρεση του άρθρου 7 της οδηγίας.

20. Προκειμένου να δικαιολογήσει την καθυστερημένη τυπική έκδοση του διατάγματος, το Βασίλειο του Βελγίου προέβαλε την περιπλοκότητα της εσωτερικής οργανώσεως του βελγικού κράτους και την ανάγκη συντονισμού και διαβουλεύσεως σε διάφορα επίπεδα μεταξύ των αρμοδίων επί θεμάτων διαχειρίσεως αερολιμένων και εναέριων μεταφορών αρχών της νομοθετικής εξουσίας.

21. Κρίνοντας ως μη ικανοποιητικές τις παρασχεθείσες εξηγήσεις, η Επιτροπή απηύθυνε στις 3 Ιουνίου 2003 αιτιολογημένη γνώμη, στην οποία το Βασίλειο του Βελγίου απήντησε εγγράφως στις 3 Αυγούστου 2003.

22. Τελικώς, η Επιτροπή αποφάσισε να ασκήσει, με δικόγραφο που κατατέθηκε στις 28 Νοεμβρίου 2005, προσφυγή βάσει του άρθρου 226 ΕΚ.

III — Ανάλυση

23. Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι τα μέτρα που θεσπίσθηκαν με το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 συνιστούν περιορισμούς —εφαρμοσθέντες κατά τη διάρκεια της προθεσμίας που τάχθηκε για τη μεταφορά της οδηγίας— λειτουργίας των αεροσκαφών, κατά τον ορισμό του άρθρου 2, στοιχείο ε΄, της οδηγίας 2002/30/ΕΚ.

24. Οι περιορισμοί αυτοί επιβλήθηκαν χωρίς να ληφθούν υπόψη τα άρθρα 5 και 6 της επίμαχης οδηγίας. Τα προπαρατεθέντα άρθρα περιλαμβάνουν σειρά κανόνων σχετικά με αξιολογήσεις που πρέπει να διενεργηθούν κατά την επιβολή των περιορισμών και την απόσυρση από την κυκλοφορία αεροσκαφών «οριακά συμμορφούμενων» με τις προδιαγραφές του τόμου 1, μέρος ΙΙ, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16. Ο ορισμός των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών περιέχεται —όπως προανέφερα— στο άρθρο 2, στοιχείο δ΄.

25. Οι περιορισμοί αυτοί επιβλήθηκαν εξάλλου χωρίς να ληφθεί υπόψη η διάταξη του άρθρου 10 της οδηγίας. Το άρθρο αυτό επιβάλλει στα κράτη μέλη τη διαβούλευση με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών ως προς την εφαρμογή των περιορισμών που επιβάλλονται βάσει των άρθρων 5 και 6, καθώς και μια γενικότερη υποχρέωση διαφάνειας ως προς τις επιλογές τους.

26. Η Επιτροπή, στο σημείο 43 του δικογράφου της προσφυγής, καταλήγει επισημαίνοντας ότι η έκδοση του διατάγματος «επηρεάζει μακροπρόθεσμα τη μεταφορά και εφαρμογή της οδηγίας, καθόσον, επιβάλλοντας την απόσυρση διαφόρων αεροσκαφών, καθιστά αδύνατο να ληφθεί υπόψη, κατά την αξιολόγηση των επιπτώσεων του θορύβου που προβλέπει η οδηγία, ο θόρυβος που προκαλείται από όλα τα αεροσκάφη που συμμορφώνονται προς τους κανόνες οι οποίοι καθορίζονται στο κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της συμβάσεως για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία και, κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατό να επιτευχθεί η μέγιστη δυνατή βελτίωση της διαχειρίσεως του θορύβου σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας».

Α — *Τα αποτελέσματα των οδηγιών κατά τη διάρκεια της προθεσμίας για τη μεταφορά τους*

27. Το αίτημα της Επιτροπής στηρίζεται σε πάγια, από την έκδοση της αποφάσεως Inter-Environnement Wallonie [9], νομολογία του Δικαστηρίου.

28. Κατά το Δικαστήριο, οι διατάξεις ισχύουσας οδηγίας σε συνδυασμό με τα άρθρα 10, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ και 249, τρίτο εδάφιο ΕΚ:

«επιβάλλουν στα κράτη μέλη προς τα οποία απευθύνεται η οδηγία να μη θεσπίζουν, κατά τη διάρκεια της προθεσμίας μεταφοράς που τάσσει η οδηγία προκειμένου να τεθεί σε εφαρμογή, διατάξεις δυνάμενες να θέσουν σοβαρά σε κίνδυνο την υλοποίηση του αποτελέσματος που επιδιώκει η οδηγία αυτή» [10].

29. Μέχρι σήμερα, η νομολογία αυτή είχε επιβεβαιωθεί μόνο στο πλαίσιο διαδικασίας εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ. Η υπό κρίση υπόθεση αφορά, αντιθέτως, διαδικασία παραβάσεως δυνάμει του άρθρου 226 ΕΚ.

30. Η νομολογία αυτή παγιώθηκε λόγω της ανάγκης να εκτιμηθεί ο νόμιμος χαρακτήρας των κανόνων εσωτερικού δικαίου σε σχέση με τις υφιστάμενες κατά τον χρόνο θεσπίσεώς τους περιστάσεις, δηλαδή να εξακριβωθεί αν οι κοινοτικές διατάξεις των οποίων η προθεσμία για τη μεταφορά δεν έχει ακόμη λήξει δεν επιτρέπουν στα κράτη μέλη τη λήψη μέτρων κανονιστικού χαρακτήρα που δεν είναι σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το κοινοτικό δίκαιο.

31. Το περιεχόμενο της νομολογίας αυτής είναι προφανές.

32. Επιβάλλεται, καταρχάς, να γίνει διάκριση μεταξύ της ενάρξεως ισχύος της οδηγίας και της προθεσμίας που τάσσεται για τη μεταφορά της στην εσωτερική έννομη τάξη. Το άρθρο 254, παράγραφος 1, ΕΚ είναι σαφές:

«Οι κανονισμοί, οι οδηγίες και οι αποφάσεις που εκδίδονται με τη διαδικασία του άρθρου 251 υπογράφονται από τον Πρόεδρο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου, και δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Αρχίζουν να ισχύουν από την ημερομηνία που ορίζουν ή, άλλως, την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή τους.»

9 — Προπαρατεθείσα απόφαση.

10 — Όπ.π., σκέψη 50. Νομολογία που επιβεβαιώθηκε με τις αποφάσεις της 8ης Μαΐου 2003, C-14/02, ATRAL (Συλλογή 2003, σ. I-4431), της 22ας Νοεμβρίου 2005, C-144/04, Mangold (Συλλογή 2005, σ. I-9981), της 10ης Νοεμβρίου 2005, C-316/04, Stichting Zuid-Hollandse Milieufederatie (Συλλογή 2005, σ. I-9759), της 4ης Ιουλίου 2006, C-212/04, Αδενέλερ κ.λπ. (Συλλογή 2006, σ. I-6057) και της 14ης Σεπτεμβρίου 2006, C-138/05, Stichting Zuid-Hollandse Milieufederatie (Συλλογή 2006, σ. I-8339).

33. Στην περίπτωση της επίμαχης οδηγίας, το άρθρο 17 ορίζει ότι:

«Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.*»

Η οδηγία δημοσιεύθηκε στις 28 Μαρτίου 2003.

34. Από την ημερομηνία αυτή η οδηγία ισχύει και παράγει τα αποτελέσματά της στην κοινοτική έννομη τάξη και έναντι των κρατών μελών, τάσσοντας παράλληλα σ' αυτά προθεσμία για τη μεταφορά της, όπως αυτή την οποία προβλέπει εν προκειμένω το άρθρο 16. Η προθεσμία αυτή σκοπεί, ιδίως, στο να δοθεί στα κράτη μέλη ο αναγκαίος χρόνος για τη θέσπιση των μέτρων μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο [11].

35. Ο γενικός εισαγγελέας Mancini είχε εξετάσει το ζήτημα των αποτελεσμάτων των οδηγιών με τις προτάσεις του της 7ης Οκτωβρίου 1986 στην υπόθεση 30/85 [12]:

«[...] η κοινοποίηση της οδηγίας παράγει ένα "ανασχετικό αποτέλεσμα", υπό την έννοια ότι απαγορεύει στα κράτη μέλη να λάβουν μέτρα αντίθετα με τις διατάξεις της, ακόμη και στην περίπτωση που δεν περιέχει ρητή ρήτρα standstill. [...] Επομένως, είναι προφανές ότι το γεγονός και μόνο της εκδόσεως της οδηγίας υποχρεώνει τα κράτη μέλη να μη λαμβάνουν νέα μέτρα δυνάμενα να οξύνουν τις διαφορές αυτές. [...] Ωστόσο και η ελευθερία αυτή, όπως και κάθε άλλη, υπόκειται σε περιορισμούς και κατά πρώτο λόγο στους περιορισμούς που υπαγορεύει η κοινή λογική. Έτσι, δεν χωρεί αμφιβολία ότι βάσει της ελευθερίας αυτής τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν σε ισχύ τις διατάξεις ή τις πρακτικές που δεν συμφωνούν με την οδηγία, πλην όμως, όπως μόλις ανέφερα, είναι εξίσου βέβαιο ότι δεν περιλαμβάνεται στην εν λόγω ελευθερία και η δυνατότητα οξύνσεως των διαφορών τις οποίες σκοπεύει να αμβλύνει η οδηγία. Επιπλέον, ας αναφερθεί ότι τα μέτρα που λαμβάνονται κατά τη διάρκεια της τασσόμενης προθεσμίας πρέπει κατ' ανάγκη να είναι μέτρα που σκοπούν να μεταφέρουν το κοινοτικό νομοθέτημα στην εσωτερική έννομη τάξη· μέτρα, όμως, τέτοιου είδους πρέπει κατά μείζονα λόγο να μην αντιβαίνουν στις διατάξεις του νομοθετήματος αυτού».

36. Η νομολογία του Δικαστηρίου επιβεβαίωσε την άποψη αυτή περί αποτελεσμάτων των οδηγιών με την προπαρατεθείσα

11 — Προπαρατεθείσα απόφαση Inter-Environnement Wallonie (σκέψη 41), και απόφαση της 5ης Φεβρουαρίου 2004, C-157/02, Rieser Internationale Transporte (Συλλογή 2004, σ. I-1477, σκέψη 68).

12 — Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Mancini στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 11ης Ιουνίου 1987, 30/85, Teuling κατά Bedrijfsvereniging voor de Chemische Industrie (Συλλογή 1987, σ. 2497, σημείο 7).

απόφαση Inter-Environnement Wallonie. Η απόφαση του Δικαστηρίου, χωρίς να συντάσσεται πλήρως με την άποψη του γενικού εισαγγελέα Mancini, αποτελεί σημαντικό βήμα. Η λύση βαίνει πέραν εκείνης που πρότεινε ο γενικός εισαγγελέας Jacobs με τις προτάσεις του στην προαναφερθείσα υπόθεση [13].

37. Το Δικαστήριο διευκρινίζει τα αποτελέσματα που παράγουν οι οδηγίες —κατά τη διάρκεια της προθεσμίας για τη μεταφορά τους— προκειμένου να διασφαλίσει την αποτελεσματικότητά τους από το χρονικό σημείο ενάρξεως της ισχύος τους, χωρίς να επιβάλλει στα κράτη, ως εκ τούτου, εκ των προτέρων θετική υποχρέωση. Εξάλλου, το Δικαστήριο δεν έφθασε μέχρι του σημείου να αποφανθεί ότι το κράτος μέλος υπέχει γενική υποχρέωση αποχής από τη θέσπιση ρυθμίσεων στους τομείς που καλύπτει η οδηγία.

38. Τα άρθρα 10, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ και 249, τρίτο εδάφιο, ΕΚ, όπως έχουν ερμηνευθεί, επιβάλλουν στα κράτη την υποχρέωση να μη θέτουν σε κίνδυνο τους επιδιωκόμενους από την Κοινότητα σκοπούς, όπως αυτοί καθορίζονται σε οδηγία. Η θετική υποχρέωση του κράτους δεν υπόκειται σε έλεγχο μέχρι τη λήξη της προθεσμίας για τη μεταφορά της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο. Παράλληλα, η κοινοτική οδηγία προφανώς κωλύει, από της θέσεώς της σε ισχύ, τη θέσπιση εθνικών διατάξεων δυνάμενων να θέσουν σε κίνδυνο την υλοποίηση των στόχων της.

39. Η λογική αυτή που εμπνέεται από την αρχή της «καλής πίστεως» δεν διαφέρει από εκείνη που διέπει τις ρυθμίσεις του διεθνούς δικαίου· το άρθρο 18 της Συμβάσεως της Βιέννης περί του δικαίου των συνθηκών, η οποία συνήφθη στις 23 Μαΐου 1969 [ΝΔ 402/74, ΦΕΚ 141/74], προβλέπει ότι:

«Το κράτος υποχρεούται όπως απόσχη εκ πράξεων, αίτινες θα απεστέρουν συνθήκην τινά του αντικειμένου και σκοπού ταύτης οσάκις:

[...]

β) εξεδήλωσε την συναίνεσιν όπως δεσμευθή δια της συνθήκης εντός της περιόδου ήτις προηγείται της θέσεως εν ισχύι της συνθήκης και υπό τον όρον ότι η διαδικασία αύτη δεν θα καθυστερήση αδικαιολογήτως» [14].

40. Το κράτος μέλος διατηρεί τη νομοθετική και διοικητική δικαιοδοσία του· αυτές, όμως, πρέπει να ασκούνται κατά τρόπο σύμφωνο με τις διατάξεις της οδηγίας και να μην αντιβαίνουν σ' αυτήν ή, τουλάχιστον, να μην ενδέχεται να δυσχεράνουν την εφαρμογή των κοινοτικών ρυθμίσεων.

13 — Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Jacobs στην προπαρατεθείσα υπόθεση C-129/96.

14 — Βλ. απόφαση του Πρωτοδικείου της 22ας Ιανουαρίου 1997, T-115/94, Opel Austria κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1997, σ. II-39, σκέψεις 76-90).

41. Κατά το Δικαστήριο, προκειμένου να διαπιστωθεί ενδεχόμενη παράβαση κράτους μέλους, απαιτείται να εξετασθεί αν η εθνική διάταξη δύναται να «θέσει σοβαρά σε κίνδυνο» τους σκοπούς της οδηγίας.

42. Ο κοινοτικός δικαστής επεσήμανε, συναφώς, ότι κατά την εκτίμηση της εθνικής ρυθμίσεως επιβάλλεται να εξετασθεί:

«αν οι επίμαχες διατάξεις εμφανίζονται ως πλήρης μεταφορά της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο, καθώς και ποια είναι τα συγκεκριμένα αποτελέσματα της εφαρμογής των εν λόγω μη συμβατών προς την οδηγία διατάξεων και ποια είναι η χρονική τους διάρκεια» [15].

43. Το γεγονός ότι οι επίμαχες διατάξεις σκοπούν στην πλήρη μεταφορά της οδηγίας επιβάλλει την εκ των προτέρων εκτίμηση του προσήκοντος χαρακτήρα της μεταφοράς. Είναι προφανώς δυσχερής η εκπλήρωση, και μάλιστα εμπρόθεσμη, υποχρεώσεως όταν οι ενέργειες που ρητώς έχουν αναληφθεί προς εκπλήρωσή της δεν είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις.

44. Συγχρόνως, το γεγονός ότι η υπό κρίση εθνική διάταξη δεν συνιστά μέτρο για τη μεταφορά οδηγίας δεν μπορεί να εξαιρέσει τη διάταξη αυτή από την εξέταση της συμβατότητάς της με την κοινοτική διάταξη, δεδομένου ότι είναι αδιάφορο αν η διάταξη εθνικού δικαίου που θεσπίσθηκε αφότου τέθηκε σε ισχύ η οδηγία σκοπεί στη μεταφορά του κοινοτικού νομοθετήματος ή όχι [16].

45. Η εξέταση των συγκεκριμένων αποτελεσμάτων της εφαρμογής των εθνικών διατάξεων και της χρονικής τους διάρκειας θέτει την ανάλυση σε πιο συγκεκριμένη βάση.

46. Μια εθνική κανονιστική ρύθμιση δύναται να θέσει σοβαρά σε κίνδυνο το επιδιωκόμενο από οδηγία αποτέλεσμα όταν ενδέχεται να προκαλέσει επί μακρόν κατάσταση που δεν θα είναι συμβατή με τους κοινοτικούς στόχους.

47. Η κατάσταση αυτή μπορεί να προκύψει είτε από την έκδοση κανονιστικής ρυθμίσεως είτε από τη δημιουργία πραγματικών περιστάσεων αντίθετων προς τους κοινοτικούς σκοπούς και δυσχερώς αναστρέψιμων.

15 — Προπαρατεθείσα απόφαση Inter-Environnement Wallonie (σκέψη 47).

16 — Προπαρατεθείσες αποφάσεις ATRAL (σκέψη 59), Mangold (σκέψη 60) και Αδενέλερ (σκέψη 121).

48. Είναι δυνατό να υποτεθεί ότι, κατά τη διάρκεια της προθεσμίας για τη μεταφορά της κοινοτικής οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη, επιβάλλονται σε εθνικό επίπεδο υποχρεώσεις που ενδέχεται να προκαλέσουν μια ορισμένη κατάσταση ή να επιβάλουν δυσχερώς αναστρέψιμες επιλογές, οι οποίες υπερβαίνουν τις κοινοτικές απαιτήσεις και είναι κατ' ουσίαν αντίθετες προς αυτές.

49. Η εθνική κανονιστική ρύθμιση μπορεί, επί παραδείγματι, να δημιουργεί υποχρεώσεις των οποίων η εκπλήρωση θα μπορούσε να καταστήσει άνευ πρακτικής αποτελεσματικότητας την επιχειρούμενη σε ευρωπαϊκό επίπεδο εναρμόνιση ή να επιβάλλει λύσεις που ενδέχεται να εξακολουθούν να υφίστανται κατά πολύ πέραν της λήξεως της προθεσμίας για τη μεταφορά και να επηρεάσουν, με τη σειρά τους, τη μεταγενέστερη εξέλιξη των κοινοτικών επιλογών.

50. Στην υπόθεση αυτή είναι δυνατό να περιληφθεί και η περίπτωση του βελγικού διατάγματος, το οποίο, σε οριακή περίπτωση, θα μπορούσε να αναγκάσει ορισμένες αεροπορικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη να αντικαταστήσουν τον στόλο τους.

51. Πρέπει επίσης να εξετασθεί ο ενδεχόμενος προσωρινά αναγκαίος χαρακτήρας των θεσπιζόμενων μέτρων. Θα μπορούσε να απαιτηθεί από το οικείο κράτος να αποδείξει την ύπαρξη τέτοιας ανάγκης προκειμένου να δικαιολογηθεί η θέσπιση διατάξεων που αντιβαίνουν προς τις κοινοτικές απαιτήσεις [17].

17 — Προπαρατεθείσα απόφαση Inter-Environnement Wallonie (σκέψη 49).

Β — *Οι αμυντικοί ισχυρισμοί του Βασιλείου του Βελγίου*

Το ζήτημα του απαραδέκτου

52. Με τις γραπτές παρατηρήσεις του, το Βασίλειο του Βελγίου επισημαίνει ότι η Επιτροπή, με το δικόγραφο της δυνάμει του άρθρου 226, παράγραφος 2, ΕΚ προσφυγής της, υπενθυμίζει ότι, πριν από τη λήξη της προθεσμίας για τη μεταφορά της οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη, η Βελγική Κυβέρνηση προέβη στη μεταφορά της επίμαχης οδηγίας εκδίδοντας το βασιλικό διάταγμα της 25ης Σεπτεμβρίου 2003 [18], σχετικά με την επιβολή περιορισμών λειτουργίας στο εθνικό αεροδρόμιο των Βρυξελλών, χωρίς, πάντως, να καταργήσει ή να τροποποιήσει συγχρόνως το επίμαχο εν προκειμένω διάταγμα.

53. Στα σημεία 20 έως 29 του υπομνήματός του αντικρούσεως, το Βασίλειο του Βελγίου προσάπτει στην Επιτροπή ότι προέβαλε πρόσθετη αιτίαση (η οποία δεν είχε περιληφθεί στην αιτιολογημένη γνώμη) —περί της στάσεως που τήρησε το Βασίλειο του Βελγίου μετά τη λήξη της προθεσμίας για τη μεταφορά της επίμαχης οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο. Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου [19], η αιτίαση αυτή δεν είναι παραδεκτή.

54. Φρονώ ότι ο αμυντικός ισχυρισμός που προβάλλει το Βασίλειο του Βελγίου είναι αβάσιμος.

18 — Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στον *Moniteur belge* της 26ης Σεπτεμβρίου 2003.

19 — Απόφαση της 22ας Σεπτεμβρίου 2006, C-221/03, Επιτροπή κατά Βελγίου (Συλλογή 2006, σ. I-8307, σκέψη 38).

55. Στην πραγματικότητα, δεν πρόκειται για νέο ισχυρισμό ή αιτίαση σχετικά με τη μεταφορά της επίμαχης οδηγίας στο βελγικό δίκαιο. Ουδεμία νέα αιτίαση προβάλλεται.

56. Το προβαλλόμενο επιχείρημα σκοπεί αποκλειστικά, στο πλαίσιο της αναλύσεως της Επιτροπής, να διευκρινίσει ότι, κατά τη λήξη της προθεσμίας για τη μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο και με την πράξη μεταφοράς, δεν καταργήθηκε το βαλλόμενο μέτρο και ότι αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί ως μεταβατική διάταξη. Επίσης, το Βασίλειο του Βελγίου, παρά την κίνηση της προ της ασκήσεως προσφυγής διαδικασίας, δεν τροποποίησε την εσωτερική του ρύθμιση όπως υπέδειξε η Επιτροπή και σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την οδηγία 2002/30/ΕΚ.

Λοιποί αμυντικοί ισχυρισμοί του Βασιλείου του Βελγίου

57. Οι ισχυρισμοί που προβάλλει το Βασίλειο του Βελγίου προς αντίκρουση των επιχειρημάτων της Επιτροπής αφορούν κατ' ουσίαν —με την εξαίρεση του ζητήματος που αφορά το απαράδεκτο της προσφυγής— την, προβαλλόμενη από το καθού, συμβατότητα του βασιλικού διατάγματος προς την οδηγία και την ορθή εφαρμογή των κοινοτικών διατάξεων.

58. Κατά το Βασίλειο του Βελγίου οι διατάξεις του βασιλικού διατάγματος της 14ης Απριλίου 2002 πρέπει να θεωρηθούν ως υφιστάμενοι λειτουργικοί περιορισμοί, κατά την έννοια του άρθρου 7 της οδηγίας.

59. Κατά τη συλλογιστική του Βασιλείου του Βελγίου, η οδηγία πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, αναφερόμενο σε «λειτουργικούς περιορισμούς που έχουν ήδη αποφασισθεί, κατά την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος της παρούσας οδηγίας», το προπαρατεθέν άρθρο 7 εξαιρεί τις διατάξεις του βασιλικού διατάγματος της 14ης Απριλίου 2002 από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, μολονότι οι διατάξεις αυτές θεσπίσθηκαν τυπικά μετά τη θέση σε ισχύ της ως άνω οδηγίας.

60. Η άποψη του Βασιλείου του Βελγίου στηρίζεται στην ερμηνεία του όρου «αποφασισθεί». Προς τούτο, το καθού παραπέμπει στις διαφορές μεταξύ του κειμένου που εγκρίθηκε και του κειμένου της προτάσεως που υπέβαλε η Επιτροπή, ενώ επίσης παραθέτει προς στήριξη των ισχυρισμών του το αγγλικό κείμενο [20]. Στην αρχική μορφή του, αυτό έκανε χρήση του όρου «εφαρμοζόμενοι» («already in force» στο αγγλικό κείμενο) αντί του όρου «αποφασισθεί» («established»), τον οποίο περιέχει το τελικό κείμενο.

61. Η Βελγική Κυβέρνηση επισημαίνει ότι οι αποφάσεις οι οποίες λαμβάνουν νομική

20 — COM(2001) 695 τελικό.

μορφή με το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 είχαν ήδη ληφθεί σε επίπεδο κεντρικής κυβερνήσεως στις 11 Φεβρουαρίου 2000 (προς επίρρωση του ισχυρισμού αυτού η Βελγική Κυβέρνηση επικαλείται την ευρεία κάλυψη που έτυχε η πολιτική απόφαση αυτή από τα μέσα ενημερώσεως) και ότι η καθυστέρηση ως προς την οριστική τυπική έκδοσή τους οφείλεται στην ιδιαίτερη εσωτερική οργάνωση του βελγικού κράτους και την κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ της κεντρικής αρχής και των ομόσπονδων αρχών.

62. Η επιχειρηματολογία αυτή δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Η ερμηνεία που προτείνει το Βασίλειο του Βελγίου δεν είναι αναγκαία προκειμένου να αναγνωρισθεί η ύπαρξη διαφοράς μεταξύ των όρων «εφαρμοζόμενοι» και «αποφασισθεί» που χρησιμοποιήθηκαν διαδοχικά στα υπό σύγκριση κείμενα· ο όρος «αποφασισθεί» αφορά μια έννοια σαφώς διακριτή από αυτήν που αντιστοιχεί στην έννοια της πολιτικής αποφάσεως, στην οποία παραπέμπει το καθού.

63. Πρέπει, εξάλλου, να υπομνησθεί ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο 7 παρέκκλιση, η οποία συνιστά εξαίρεση από τις γενικά εφαρμοστέες διατάξεις της οδηγίας και των διεθνών συμφωνιών στις οποίες αυτή βασίσθηκε, μπορεί να ερμηνευθεί μόνον υπό στενή έννοια [21].

64. Στη διευκρίνιση της έννοιας του άρθρου 7 μπορεί να συμβάλει η δέκατη όγδοη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας αυτής, η οποία έχει ως εξής:

«είναι αναγκαίο να επιτραπεί η συνέχιση της εφαρμογής των μέτρων διαχειρίσεως του θορύβου που ήδη ισχύουν σε ορισμένους αερολιμένες, και η πραγματοποίηση ορισμένων τεχνικών αλλαγών στους επιμέρους λειτουργικούς περιορισμούς».

65. Στην αιτιολογική σκέψη επισημαίνεται η ανάγκη διατηρήσεως αποκλειστικά των περιορισμών που είχαν ήδη αποφασισθεί κατά το χρονικό σημείο που η οδηγία τέθηκε σε ισχύ· ο ίδιος ο τίτλος του άρθρου 7 κάνει λόγο για «υφιστάμενους λειτουργικούς περιορισμούς».

66. Το επίμαχο διάταγμα, όπως και κάθε πράξη που περιέχει κανόνες δικαίου, υφίσταται στην έννομη τάξη από το χρονικό σημείο της τυπικής εκδόσεώς του σύμφωνα με τους κανόνες του εσωτερικού δικαίου· με το χρονικό σημείο αυτό συνδέεται άρρηκτα και αυτό της επίσημης δημοσιεύσεώς του, κατόπιν του οποίου το διάταγμα αρχίζει να παράγει τα αποτελέσματά του.

67. Το ίδιο το διάταγμα, το οποίο δημοσιεύθηκε στον *Moniteur belge* της 17ης Απριλίου 2002, αναφέρει την 14η Απριλίου ως ημερομηνία εκδόσεώς του. Αυτά είναι τα στοιχεία που πρέπει να ληφθούν υπόψη για την ερμηνεία.

21 — Αποφάσεις της 6ης Απριλίου 2006, C-410/04, ANAV (Συλλογή 2006, σ. I-3303, σκέψη 26), και της 11ης Ιανουαρίου 2005, C-26/03, Stadt Halle και RPL Lochau (Συλλογή 2005, σ. I-1, σκέψη 46).

68. Η ασφάλεια δικαίου θα ετίθετο σε κίνδυνο αν ήταν δυνατό να ληφθούν υπόψη, προκειμένου να καθορισθούν οι παρεκκλίσεις από την εφαρμογή της κοινοτικής ρυθμίσεως, ημερομηνίες σχετικές με πολιτικές αποφάσεις για τις οποίες δεν απαιτείται πλήρης δημοσιότητα.

69. Πρέπει να προστεθεί ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να επικαλείται καταστάσεις της εσωτερικής του έννομης τάξεως ή πρακτικές δυσχέρειες για να δικαιολογήσει καθυστέρηση στη μεταφορά οδηγίας [22]. Η νομολογία αυτή μπορεί να τύχει εφαρμογής, τηρουμένων των αναλογιών, και στην προκειμένη περίπτωση.

70. Προκειμένου να προσδιορισθούν οι πολιτικές που είχαν ήδη αποφασισθεί σ' ένα ορισμένο χρονικό σημείο, δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη περιστάσεις που σχετίζονται με εσωτερικές διαδικασίες εκδόσεως πράξεων. Αντιθέτως, πρέπει να ληφθεί υπόψη το χρονικό σημείο εκδόσεως της αποφάσεως όπως καθορίζεται βάσει της εθνικής νομοθεσίας και των επισήμων πράξεων για τη δημοσίευση των διοικητικών ή κανονιστικών αποφάσεων.

22 — Αποφάσεις του Δικαστηρίου της 2ας Αυγούστου 1993, C-303/92, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών (Συλλογή 1993, σ. I-4739), της 21ης Ιανουαρίου 1999, C-105/97, Επιτροπή κατά Πορτογαλίας (Συλλογή 1999, σ. I-259), της 22ας Απριλίου 1999, C-272/97, Επιτροπή κατά Γερμανίας (Συλλογή 1999, σ. I-2175), της 25ης Νοεμβρίου 1999, C-212/98, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας (Συλλογή 1999, σ. I-8571), της 13ης Απριλίου 2000, C-274/98, Επιτροπή κατά Ισπανίας (Συλλογή 2000, σ. I-2823), της 6ης Ιουλίου 2000, C-236/99, Επιτροπή κατά Βελγίου (Συλλογή 2000, σ. I-5657), της 23ης Νοεμβρίου 2000, C-319/99, Επιτροπή κατά Γαλλίας (Συλλογή 2000, σ. I-10439), της 7ης Δεκεμβρίου 2000, C-423/99, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 2000, σ. I-11167), της 5ης Απριλίου 2001, C-494/99, Επιτροπή κατά Ελλάδας (Συλλογή 2001, σ. I-2761), και της 4ης Οκτωβρίου 2001, C-450/00, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου (Συλλογή 2001, σ. I-7069).

71. Δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι οι διατάξεις του βασιλικού διατάγματος της 14ης Απριλίου 2002 εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρεκκλίσεως του άρθρου 7 της οδηγίας.

72. Επικουρικώς, το Βασίλειο του Βελγίου υποστηρίζει ότι, σε περίπτωση που το Δικαστήριο κρίνει ότι το διάταγμα δεν συνιστά μέτρο που είχε αποφασισθεί πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας, το διάταγμα αυτό είναι σύμφωνο προς τους επιδιωκόμενους από την οδηγία σκοπούς και καλύπτει, επίσης, το νομικό κενό που προκλήθηκε με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) 925/1999.

73. Το επιχείρημα αυτό δεν μπορεί να γίνει δεκτό.

74. Πρέπει να υπομνησθεί ότι η οδηγία σκοπεί, μεταξύ άλλων, στην αντικατάσταση του κανονισμού προκειμένου να τροποποιήσει την κοινοτική πολιτική στον τομέα αυτό, αντικαθιστώντας την προϊσχύσασα προσέγγιση με την καλούμενη ως «εξισορροπημένη».

75. Για τους λόγους αυτούς, η θεσπιζόμενη με το διάταγμα ρύθμιση, καθόσον συντάσσεται με το πνεύμα του προϊσχύσαντος κανονισμού μολονότι εκδόθηκε μετά την κατάργησή του, δύναται να θέσει σοβαρά σε κίνδυνο την υλοποίηση των σκοπών της οδηγίας.

76. Η ενδεχόμενη θέσπιση διατάξεων που θα ίσχυαν μετά την κατάργηση του κανονισμού θα έπρεπε να λάβει υπόψη την προσέγγιση της οδηγίας.

77. Εξάλλου, δεν είναι δυνατό να γίνει δεκτή η άποψη του Βασιλείου του Βελγίου ότι η έκδοση του προπαρατεθέντος βασιλικού διατάγματος της 25ης Σεπτεμβρίου 2003 συνιστά πλήρη εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από την κοινοτική ρύθμιση.

78. Το γεγονός ότι, επί του παρόντος, μόνον το εθνικό αεροδρόμιο των Βρυξελλών εμφανίζει ετησίως κίνηση μεγαλύτερη των 50 000 προσγειώσεων και απογειώσεων αεριωθούμενων υποηχητικών πολιτικών αεροσκαφών και ότι εκδόθηκε πράγματι διάταγμα που αφορά μόνον αυτό το αεροδρόμιο δεν αρκεί για να γίνει δεκτό ότι το διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

79. Το διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 είναι γενικής ισχύος, δεδομένου ότι ουδόλως περιορίζεται στα αεροδρόμια που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Για τους λόγους αυτούς μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από την οδηγία.

80. Η υποχρέωση να διασφαλισθεί η μεταφορά της οδηγίας, την οποία υπέχει το Βέλγιο, είναι, εξάλλου, ανεξάρτητη από την ύπαρξη, στο έδαφος του κράτους μέλους, αερολιμενικών δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

81. Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου —η οποία επιβεβαιώθηκε ως προς την οδηγία 2002/30/ΕΚ—, η μη ύπαρξη εντός συγκεκριμένου κράτους μέλους δραστηριότητας στην οποία αναφέρεται δεδομένη οδηγία δεν μπορεί να απαλλάξει το οικείο κράτος από την υποχρέωσή του να λάβει νομοθετικά ή κανονιστικά μέτρα προκειμένου να διασφαλισθεί η προσήκουσα μεταφορά στην εσωτερική έννομη τάξη του συνόλου των διατάξεων της οδηγίας αυτής [23].

82. Πρέπει επίσης να απορριφθεί το επιχείρημα περί ενδεχόμενου νομικού κενού εξαιτίας της καταργήσεως του κανονισμού (ΕΚ) 925/1999. Συγκεκριμένα, οι προγενέστερα εφαρμοστέες εθνικές ρυθμίσεις και η οδηγία 92/14/ΕΟΚ [24] παραμένουν σε ισχύ και τα κράτη μέλη διατηρούν τη δυνατότητα θεσπίσεως εθνικών ρυθμίσεων συμβατών με την οδηγία 2002/30/ΕΚ.

23 — Αποφάσεις της 8ης Ιουνίου 2006, C-71/05, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου (Συλλογή 2006, σ. I-75, σκέψη 12), και της 13ης Δεκεμβρίου 2001, C-372/00, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας (Συλλογή 2001, σ. I-10303, σκέψη 11).

24 — Οδηγία 92/14/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 2ας Μαρτίου 1992, για τον περιορισμό της χρησιμοποίησης των αεροπλάνων που υπάγονται στο παράρτημα 16 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, τόμος 1, μέρος II, κεφάλαιο 2, δεύτερη έκδοση (1988) (ΕΕ L 76, σ. 21).

83. Κατόπιν των ανωτέρω, φρονώ ότι το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 δύναται να θέσει σοβαρά σε κίνδυνο την υλοποίηση του επιδιωκόμενου από την οδηγία αποτελέσματος, δεδομένου ότι, κατά τη διάρκεια της προθεσμίας για τη μεταφορά της οδηγίας 2002/30/ΕΚ στο εσωτερικό δίκαιο, επιβάλλει περιορισμούς λειτουργίας που αντιβαίνουν στην οδηγία αυτή και περιορίζει, επομένως, τη δυνατότητα λειτουργίας ορισμένης κατηγορίας αεροσκαφών.

IV — Πρόταση

84. Εν κατακλείδι, προτείνω στο Δικαστήριο να αποφανθεί ότι:

«Το Βασίλειο του Βελγίου, εκδίδοντας, κατά τη διάρκεια της προθεσμίας για τη μεταφορά στην εσωτερική έννομη τάξη της οδηγίας 2002/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 2002, περί της καθιερώσεως των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες, το βασιλικό διάταγμα της 14ης Απριλίου 2002 περί ρυθμίσεως των νυκτερινών πτήσεων ορισμένων αεριωθούμενων υποηχητικών αεροσκαφών της πολιτικής αεροπορίας, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την οδηγία 2002/30/ΕΚ και από τα άρθρα 10, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ, και 249, τρίτο εδάφιο, ΕΚ.»