ĢENERĀLADVOKĀTA M. POJAREŠA MADURU [*M. POIARES MADURO*] SECINĀJUMI, sniegti 2007. gada 25. janvārī [1]

1. Pateicoties Ziemeļkarolīnas (*North Carolina*) vistām, radās pirmie judikatūras apsvērumi, kas tika izdarīti 1946. gadā Amerikas Savienoto Valstu Augstākajā Tiesā (*Supreme Court*) [2] par lidmašīnu radītā trokšņa sekām un vajadzību līdzsvarot sabiedrības intereses gaisa telpas izmantošanā ar to personu tiesībām, kuras kādā veidā skar skaņu emisijas, kas rodas lidmašīnu pacelšanās un nolaišanās laikā.

2. Šī lieta attiecas uz Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrētu (*Arrêté Royal*, turpmāk tekstā — "Karaļa dekrēts"), kas ietver noteikumus par noteikta veida civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu lidojumiem nakts laikā. Komisija uzskata, ka, pieņemot Karaļa dekrētu, pārkāpti pienākumi, kas izriet no Direktīvas 2002/30/EK [3], kā arī no EKL 10. panta 2. daļas un 249. panta 3. daļas.

3. Beļģijas Karalistei tiek pārmests, ka tā, direktīvas transponēšanai noteiktajā termiņā veicot pasākumus, "kas var būtiski apdraudēt ar šo direktīvu sasniedzamo rezultātu", nav veikusi pasākumus, lai izpildītu no Kopienu tiesībām izrietošos pienākumus, kas ir interpretēti Tiesas judikatūrā kopš sprieduma lietā *Inter-Environnement Wallonie* [4].

I — Atbilstošās tiesību normas

A — *Kopienu tiesiskais regulējums*

4. Direktīva 2002/30/EK tika pieņemta ar mērķi noteikt Kopienā spēkā esošus noteikumus vienveidīgu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanai dalībvalstu lidostās. Šo ierobežojumu mērķis ir mazināt civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu radīto troksni.

1 — Oriģinālvaloda — portugāļu.

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

3 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 26. marta Direktīva 2002/30/EK par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Kopienas lidostās, kas saistīti ar troksni (OV L 85, 40. lpp.).

4 — 1997. gada 18. decembra spriedums lietā C-129/96 *Inter-Environnement Wallonie* (*Recueil*, I-7411. lpp.).

5. Direktīvas 2. panta g) punktā noteiktā līdzsvarotā pieeja, kas ir pamatā Kopienu tiesību noteikumiem šajā jomā:

"[..] ir pieeja, saskaņā ar kuru dalībvalstis izskata pieejamos pasākumus trokšņu problēmas risināšanai lidostā to teritorijā, proti, prognozējamo lidaparātu izraisīto trokšņu samazināšanas ietekmi trokšņu rašanās vietā, zemes izmantojuma plānošanu un kontroli, trokšņu mazināšanas procedūras un ekspluatācijas ierobežojumus".

6. 4. panta 4. punktā lidaparātu radītā trokšņa vērtēšanas kritēriji noteikti, "kā noteikts sertifikācijas procedūrā, kas īstenota saskaņā ar Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju trešā izdevuma (1993. gada jūlijs) 16. pielikuma 1. sējumā minēto". Direktīvas 2. panta d) punktā arī tiek izmantoti šīs konvencijas (turpmāk tekstā — "*ICAO*") 16. pielikuma 1. sējuma II daļas 3. nodaļā noteiktie kritēriji "minimālajām prasībām atbilstošo lidaparātu" definīcijā.

7. Līdzsvarota pieeja ir starptautiskā līmenī panākts kompromiss, kura mērķis ir saskaņot trokšņu mazināšanas politiku ar civilās aviācijas attīstības vajadzībām [5].

8. Saskaņā ar direktīvas 15. pantu tiek atcelta līdz šim piemērotā Padomes 1999. gada 29. aprīļa Regula (EK) Nr. 925/1999 par dažu tipu civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu reģistrāciju un ekspluatāciju Kopienā, kuras pārveidotas un atkārtoti sertificētas kā atbilstīgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju trešā izdevuma (1993. gada jūlijs) 16. pielikuma 1. sējuma II daļas 3. nodaļas standartiem [6].

9. Viens no jaunā Kopienu tiesību akta mērķiem ir nepiemērot pirms tam spēkā esošos noteikumus, sākot ar 2002. gada aprīli, pirms tie rada visas ar tiem saistītās sekas (kā tas paredzēts iepriekš minētās regulas 3. pantā [7]). Proti, ar direktīvu paredzēts saskaņot Eiropas tiesisko regulējumu, pamatojoties uz *ICAO* pieņemtajām pamatnostādnēm. Šīs jaunās starptautiskās pamatnostādnes ir definētas (*ICAO* 33. asamblejas laikā pieņemtajā) Rezolūcijā A 33/7, uz ko šajā direktīvā veikta atsauce preambulas desmitajā apsvērumā [8].

5 — Tas skaidri izriet no *ICAO* 33. asamblejas laikā pieņemtās Rezolūcijas A 33/7 C pielikuma.

6 — OV L 115, 1. lpp.

7 — Ar iepriekš minēto 3. pantu tika ieviesta stingru aizliegumu virkne attiecībā uz "atkārtoti sertificēto" civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu ekspluatāciju.

8 — Rezolūcijas A 33/7 noteiktais līdzsvarotas pieejas jēdziens vēlāk tika izmantots 2004. gada 8. oktobrī pieņemtajā Rezolūcijā A 35/5.

10. Direktīvas pieeja ekspluatācijas ierobežojumu jomā neskar jau pieņemtos lēmumus; saskaņā ar 7. pantu direktīva nav piemērojama:

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

b) maznozīmīgām tehniskām izmaiņām attiecībā uz daļējiem ekspluatācijas ierobežojumiem, kuri būtiski neietekmē aviosabiedrību uzņēmēju izmaksas jebkurā attiecīgajā Kopienas lidostā un kuri ir ieviesti pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā."

Citi atbrīvojumi īpašiem gadījumiem ir paredzēti 8. un 9. pantā.

11. Direktīva stājās spēkā tās publicēšanas dienā — 2002. gada 28. martā. Saskaņā ar tās 16. pantu dalībvalstīm ir jānodrošina, ka stājas spēkā normatīvi un administratīvi akti, kas vajadzīgi, lai vēlākais līdz 2003. gada 28. septembrim izpildītu šīs direktīvas prasības. Turklāt tām par īstenoto transponēšanu tūlīt ir jāinformē Komisija.

B — *Valsts tiesiskais regulējums*

12. Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts tika publicēts 2002. gada 17. aprīļa *Moniteur belge*.

13. Beļģijas tiesību akta 1. pantā paredzēts:

"Nakts laikā no plkst. 23.00 līdz plkst. 6.00 pēc vietējā laika civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu lidojumi ir atļauti tikai tad, ja šie lidaparāti veic gludas konfigurācijas lidojumus."

14. Tomēr 2. pantā paredzēts:

"1. pantu nepiemēro:

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

2) civilajām zemskaņas reaktīvajām lidmašīnām, kas:

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

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

15. Atbilstoši Karaļa dekrēta 3. pantam šis dekrēts ir spēkā, neskarot Regulas (EK) Nr. 925/1999 noteikumus.

16. 4. pantā paredzēts, ka Karaļa dekrēta spēkā stāšanās datums ir 2003. gada 1. jūlijs, tātad mazāk nekā trīs mēnešus pirms direktīvā noteiktā transponēšanas termiņa beigām un vairāk nekā gadu pēc tās stāšanās spēkā.

II — Pirmstiesas procedūra

17. 2002. gada 6. jūnijā Komisija lūdza Beļģijas iestādēm informāciju par Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrētu. Komisijas uzmanību pamatā saistīja apstāklis, ka Beļģijas dekrētā ekspluatācijas ierobežojumu noteikšanai ir saglabāta atsauce uz Regulā (EK) Nr. 925/1999 minēto "divkonturības pakāpes" kritēriju, jo attiecīgā regula Karaļa dekrēta publicēšanas brīdī jau bija atcelta un turklāt šis kritērijs nebija iekļauts jaunajā tiesiskajā regulējumā.

18. Beļģijas iestādes atbildēja ar 2002. gada 28. jūnija vēstuli. Komisija neuzskatīja šo atbildi par apmierinošu un tādēļ 2002. gada 24. oktobrī nosūtīja brīdinājuma vēstuli, jo direktīvas transponēšanai noteiktajā termiņā veiktie pasākumi varēja būtiski apdraudēt ar šo direktīvu sasniedzamo rezultātu. Brīdinājuma vēstules 2.2. punktā Komisija uzsvēra, ka Karaļa dekrētā tikuši pārņemti divkonturības pakāpes un atkārtotas sertifikācijas jēdzieni, kas direktīvā nav iekļauti.

19. Beļģijas iestādes savā 2003. gada 23. decembra atbildē izvirzīja vēl vairākus argumentus kā pierādījumu tam, ka ar Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrētu tikai formāli tiek apstiprināts vēl pirms direktīvas spēkā stāšanās "noteiktais" akts un tādēļ šī akta saturs ir jāvērtē atbilstoši direktīvas 7. pantam.

20. Beļģijas Karaliste Karaļa dekrēta novēloto formalizēšanu pamato ar sarežģīto Beļģijas iekšējo kārtību un ar koordinēšanas un saskaņošanas vajadzību dažādos likumdevējas varas līmeņos, kuras kompetencē ietilpst lidostu un gaisa transportu pārzināšana.

21. Tā kā atbildes Komisiju neapmierināja, tā 2003. gada 3. jūnijā izdeva argumentētu atzinumu, uz ko Beļģija atbildēja ar 2003. gada 3. augusta vēstuli.

22. Visbeidzot, ar 2005. gada 28. novembra prasības pieteikumu Komisija cēla prasību saskaņā ar EKL 226. pantu.

III — Analīze

23. Komisija apgalvo, ka pasākumi, kas veikti, pamatojoties uz Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrētu, ir tādi lidaparātu ekspluatācijas ierobežojumi Direktīvas 2002/30/EK 2. panta e) punkta nozīmē, kas ieviesti direktīvā noteiktajā transponēšanas termiņā.

24. Šie ierobežojumi ir ieviesti, neņemot vērā direktīvas 5. un 6. pantu. Šajos pantos noteikta virkne novērtēšanas noteikumu, kas jāņem vērā, ieviešot ierobežojumus un izņemot no aprites tos lidaparātus, kas "tik tikko atbilst" minētā 16. pielikuma 1. sējuma II daļas 3. nodaļā noteiktajiem standartiem. Kā jau iepriekš minēts, "prasībām tik tikko atbilstošu lidaparātu" definīcija ir ietverta 2. panta d) punktā.

25. Turklāt šie ierobežojumi ir ieviesti, neņemot vērā direktīvas 10. pantu. Šis pants uzliek dalībvalstīm pienākumu apspriesties ar personām, kas ir ieinteresētas 5. un 6. pantā noteikto ierobežojumu piemērošanā, un nodrošināt pieņemto lēmumu pārskatāmību.

26. Komisija savu prasības pieteikumu noslēdz ar 43. punktu, norādot, ka Karaļa dekrēta pieņemšana "ilgstoši apdraud direktīvas transponēšanas un piemērošanas nosacījumus, jo saistībā ar prasību izņemt no aprites dažādus lidaparātus direktīvā paredzētajā trokšņu problēmu vērtējumā vairs nevar ņemt vērā emisijas, ko rada visi lidaparāti, kas atbilst *ICAO* 16. pielikuma 3. nodaļas noteikumiem, un tādējādi vairs nav iespējams optimāli uzlabot trokšņu nosacījumus atbilstoši minētajai direktīvai".

A — *Direktīvu iedarbība transponēšanas termiņa laikā*

27. Komisijas prasība ir balstīta uz Tiesas pastāvīgo judikatūru kopš sprieduma lietā *Inter-Environnement Wallonie* [9].

28. Saskaņā ar Tiesas viedokli spēkā esošās direktīvas noteikumos, ko skata kopā ar EKL 10. panta 2. daļu un 249. panta 3. daļu, paredzēts:

"dalībvalsts, kas ir direktīvas adresāte, direktīvas transponēšanai noteiktajā termiņā nepieņem normas, kas var būtiski apdraudēt ar šo direktīvu sasniedzamo rezultātu" [10].

29. Līdz šim iepriekš minētā judikatūra ir minēta tikai prejudiciālā nolēmuma sniegšanas procedūrās atbilstoši EKL 234. pantam. Turpretī izskatāmā lieta attiecas uz EKL 226. pantā paredzēto pienākumu neizpildes procedūru.

30. Šīs judikatūras apstiprināšana ir saistīta ar vajadzību izvērtēt valsts tiesību normu likumību, ņemot vērā to pieņemšanas laikā pastāvošos apstākļus, proti, to, vai Kopienu tiesību normas, kuru transponēšanas termiņš vēl nav beidzies, aizliedz dalībvalstīm pieņemt normatīvus aktus, kas nav saderīgi ar pienākumiem, ko uzliek Kopienu tiesības.

31. Šīs judikatūras piemērojamība ir acīmredzama.

32. Vispirms ir jānošķir direktīvas spēkā stāšanās brīdis no tās transponēšanai noteiktā termiņa. EK līguma 254. panta 1. punktā skaidri noteikts:

"Regulas, direktīvas un lēmumus, ko pieņem saskaņā ar 251. pantā minēto procedūru, paraksta Eiropas Parlamenta priekšsēdētājs un Padomes priekšsēdētājs, un tos publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Minētie akti stājas spēkā tajos norādītajā dienā, vai, ja tā nav norādīta, divdesmitajā dienā pēc to publicēšanas."

9 — Iepriekš minētais spriedums lietā C-129/96.

10 — Turpat, 50. punkts. Judikatūra apstiprināta 2003. gada 8. maija spriedumā lietā C-14/02 *ATRAL* (*Recueil*, I-4431. lpp.), 2005. gada 22. novembra spriedumā lietā C-144/04 *Mangold* (Krājums, I-9981. lpp.), 2005. gada 10. novembra spriedumā lietā C-316/04 *Stichting Zuid-Hollandse Milieufederatie* (Krājums, I-9759. lpp.), 2006. gada 4. jūlija spriedumā lietā C-212/04 *Adeneler* u.c. (Krājums, I-6057. lpp.) un 2006. gada 14. septembra spriedumā lietā C-138/05 *Stichting Zuid-Hollandse Milieufederatie* (Krājums, I-8339. lpp.).

33. Attiecīgās direktīvas gadījumā 17. pantā paredzēts:

"Šī direktīva stājas spēkā dienā, kad to publicē *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī*".

Direktīva tika publicēta 2003. gada 28. martā.

34. Direktīva eksistē, sākot ar šo dienu, un ir spēkā Kopienu tiesiskajā kārtībā un dalībvalstīs, kaut arī tajā dalībvalstīm paredzēts termiņš direktīvas īstenošanai, kas šajā gadījumā noteikts 16. pantā. Šis termiņš ir īpaši paredzēts, lai dalībvalstīm dotu vajadzīgo laiku direktīvas transponēšanai vajadzīgo tiesību aktu pieņemšanai [11].

35. Tas bija ģenerāladvokāts Mančīni [*Mancini*], kurš jau savos 1986. gada 7. oktobra secinājumos lietā C-30/85 izvirzīja jautājumu par direktīvu iedarbību transponēšanas termiņa laikā [12]:

"[..] arī tad, ja direktīvā nav iekļauta pati "standstill" klauzula, tai ir "bloķējoša iedarbība" tādā nozīmē [..], ka tā aizliedz dalībvalstīm pieņemt pretējas normas. [..] Tāpēc ir skaidrs, ka direktīva tās pieņemšanas dēļ vien uzliek dalībvalstīm pienākumu nepieņemt jaunus aktus, kas šīs atšķirības tikai palielinātu.

[..] Tomēr kā jebkurai citai brīvībai arī šai brīvībai ir savas robežas, un vispirms jau tādas, kas izriet no loģiskiem apsvērumiem. Tādējādi nav šaubu, ka tajā paredzētas tiesības saglabāt direktīvai neatbilstošus noteikumus vai praksi; tomēr, kā jau minēju, ir skaidrs, ka tas neattiecas uz tiesībām palielināt atšķirības, ko ir paredzēts novērst ar direktīvu. Tādējādi cita starpā ir jāsecina, ka tiesību normas, kas tiek pieņemtas šī termiņa laikā, vajadzības gadījumā jāuzskata par direktīvas transponēšanai paredzētajiem aktiem; šādiem aktiem katrā ziņā jābūt izstrādātiem tā, lai tie nebūtu pretrunā direktīvas normām."

36. Tiesas judikatūra apstiprina šo pieeju iepriekš minētajā spriedumā lietā *Inter-Environnement Wallonie*. Tiesas spriedums gan pilnībā nesakrīt ar Mančīni viedokli, tomēr

11 — Iepriekš minētais spriedums lietā *Inter-Environnement Wallonie*, 41. punkts, un 2004. gada 5. februāra spriedums lietā C-157/02 *Rieser Internationale Transporte* (*Recueil*, I-1477. lpp., 68. punkts).

12 — Ģenerāladvokāta Mančīni secinājumi lietā C-30/85 *Teuling* (1987. gada 11. jūnija spriedums, *Recueil*, 2497. lpp., 7. punkts).

tas ir nozīmīgs solis uz priekšu. Risinājums pārsniedz to, ko attiecībā uz šo spriedumu savos secinājumos piedāvāja ģenerāladvokāts Džeikobss [*Jacobs*] [13].

37. Tiesa precizē direktīvu iedarbību transponēšanas termiņa laikā, vēloties nodrošināt direktīvu efektivitāti kopš to spēkā stāšanās brīža, tomēr neuzliekot dalībvalstīm pienākumu priekšlaikus rīkoties. Tomēr Tiesa nenosaka dalībvalstij vispārēju pienākumu atturēties no darbības jomās, kuras regulē direktīva.

38. Šādi interpretētajā EKL 10. panta 2. daļā un 249. panta 3. daļā dalībvalstij paredzēts pienākums neapdraudēt Kopienu mērķus, kas formulēti direktīvā. To, vai valsts ir izpildījusi pienākumu rīkoties, var pārbaudīt tikai pēc transponēšanas termiņa beigām. Vienlaikus direktīva jau no tās spēkā stāšanās brīža acīmredzami var aizliegt pieņemt valsts tiesību normas, kas var apdraudēt direktīvā izvirzītā mērķa sasniegšanu.

39. Šī loģika, kas balstīta uz rīcību "labā ticībā", īpaši neatšķiras no tā, kas paredzēts starptautiskajās tiesības. 1969. gada 23. maija Vīnes Konvencijas par starptautisko līgumu tiesībām 18. pantā paredzēts:

"Valsts uzņemas saistības atturēties no darbības, kas varētu atcelt līguma objektu un mērķus, ja

[..]

b) valsts ir izteikusi piekrišanu par šī līguma saistošo raksturu attiecībā uz to līdz līguma spēkā stāšanās brīdim ar noteikumu, ka šāda stāšanās spēkā netiks pārmērīgi aizkavēta" [14].

40. Dalībvalsts saglabā savas likumdošanas un pārvaldes pilnvaras; tomēr šīs pilnvaras ir jāīsteno saderīgi ar direktīvas noteikumiem un tās nedrīkst būt pretrunā šiem noteikumiem vai arī apgrūtināt Kopienas mēroga tiesību normu piemērošanu.

13 — Ģenerāladvokāta Džeikobsa secinājumi iepriekš minētajā lietā C-129/96.

14 — Skat. Pirmās instances tiesas 1997. gada 22. janvāra spriedumu lietā T-115/94 *Opel Austria*/Padome (*Recueil*, II-39. lpp., 91. un 76.–90. punkts).

41. Tiesa, lai konstatētu dalībvalsts pienākumu neizpildi, liek izvērtēt, vai valsts tiesību norma var "būtiski apdraudēt" direktīvā paredzēto mērķu sasniegšanu.

42. Šajā sakarā tā uzsver, ka valsts tiesiskais regulējums ir jāizvērtē, pārbaudot:

"vai attiecīgās tiesību normas ir uzskatāmas par direktīvas transpozīciju pilnībā; kā arī šo direktīvai neatbilstošo tiesību normu piemērošanas konkrētās sekas un to darbības laiku" [15].

43. Ja attiecīgās tiesību normas ir uzskatāmas par direktīvas transpozīciju pilnībā, priekšlaikus jāizvērtē transpozīcijas atbilstība. Pienākumu ir grūti izpildīt, turklāt noteiktajā laikā, ja pasākumi, kas veikti pienākuma izpildei, neatbilst prasībām.

44. Tai pat laikā, pat ja attiecīgais valsts tiesiskais regulējums nav transponēšanas pasākums, ir jāizvērtē tā saderība ar Kopienu tiesību prasībām neatkarīgi no tā, vai mērķis attiecīgajam valsts tiesiskajam regulējumam, kas ir pieņemts pēc direktīvas stāšanās spēkā, ir vai nav transponēt Kopienu tiesības [16].

45. Valsts tiesību normu piemērošanas konkrēto seku un šo normu darbības laika vērtējums sniedz konkrētāku analīzi.

46. Valsts tiesiskais regulējums var būtiski apdraudēt ar direktīvu paredzētos mērķus, ja ar to tiek ilgstoši uzturēta situācija, kas nav saderīga ar Kopienu mērķiem.

47. Šāda situācija var rasties vai nu tad, ja tiek pieņemts tiesiskais regulējums, vai arī, ja rodas faktiskie apstākļi, kas ne tikai ir pretrunā Kopienu mērķiem, bet arī ir grūti maināmi.

15 — Iepriekš minētais spriedums lietā *Inter-Environnement Wallonie*, 47. punkts.

16 — Iepriekš minētie spriedumi lietās *ATRAL*, 59. punkts, *Mangold*, 60. punkts, un *Adeneler* u.c., 121. punkts.

48. Kopienas direktīvas transponēšanas termiņā var tikt uzlikti valsts mēroga pienākumi, kas var radīt noteiktu situāciju vai likt pieņemt grūti maināmus lēmumus, kas pārsniedz Kopienu tiesību prasības un pašos pamatos ir pretrunā ar tām.

B — *Beļģijas Karalistes aizstāvības argumenti*

Jautājums par nepieņemamību

49. Piemēram, valsts tiesiskais regulējums var paredzēt pienākumus, kuru izpilde var apdraudēt Kopienas mērogā veiktās saskaņošanas lietderīgo iedarbību, vai iespējas, kas var turpināt pastāvēt vēl pēc direktīvas transponēšanas termiņa beigām un ietekmēt Kopienu lēmumu turpmāko attīstību.

52. Beļģijas Karaliste savos rakstveida apsvērumos norāda, ka Komisija savā prasības pieteikumā, kas balstīts uz EKL 226. panta 2. daļu, apgalvo, ka Beļģijas valdība pirms transponēšanas termiņa beigām īstenoja attiecīgo direktīvu, pieņemot Karaļa 2003. gada 25. septembra dekrētu par ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Briseles Nacionālajā [*Bruxelles-National*] lidostā [18], tomēr neatceļot un negrozot attiecīgo Karaļa dekrētu.

50. Šķiet, ka šādā situācijā atrodas Beļģijas dekrēts, kas dažām aviosabiedrībām, kuras darbojas Eiropā, sliktākajā gadījumā var nozīmēt prasību mainīt savus transportlīdzekļus.

53. Beļģijas Karaliste atbildes raksta 20.–29. punktā pārmet Komisijai, ka tā esot izvirzījusi vēl vienu (argumentētajā atzinumā neminētu) iebildumu par Beļģijas Karalistes rīcību pēc direktīvas transpozīcijas. Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru šāds iebildums nav pieņemams [19].

51. Vēl ir jāpārbauda, vai pieņemtie akti var būt vajadzīgi uz laiku. Dalībvalsts var atsaukties uz šādu vajadzību, lai pamatotu tādu tiesību normu pieņemšanu, kas neatbilst Kopienu tiesību prasībām [17].

54. Uzskatu, ka Beļģijas Karalistes aizstāvības argumenti nav pamatoti.

17 — Iepriekš minētais spriedums lietā *Inter-Environnement Wallonie* 49. punkts.

18 — Publicēts 2003. gada 26. septembrī *Moniteur belge*.

19 — 2005. gada 22. septembra spriedums lietā C-221/03 Komisija/Beļģija (Krājums, I-8307. lpp., 38. punkts).

55. Faktiski tas nav ne jauns prasības pamats, ne arī iebildums par direktīvas transpozīciju Beļģijas tiesībās. Jauns iebildums netiek izvirzīts.

56. Ar minēto argumentu, pēc Komisijas domām, tiek tikai precizēts, ka attiecīgo aktu nebija paredzēts atcelt pēc transponēšanas termiņa beigām un transponēšanas laikā un ka tas nevar tikt uzskatīts par pārejas noteikumu. Turklāt Beļģijas Karaliste, neraugoties uz pirmstiesas procedūru, nav grozījusi valsts tiesības Komisijas prasītajā veidā un atbilstoši pienākumiem, kas izriet no Direktīvas 2002/30/EK.

Citi Beļģijas Karalistes aizstāvības argumenti

57. Beļģijas Karalistes argumenti aizstāvībai pret Komisijas argumentiem — izņemot jautājumu par prasības pieņemamību — ir balstīti uz pieņēmumu, ka Karaļa dekrēts ir saderīgs ar direktīvu un ka Kopienu tiesību normas ir pareizi transponētas.

58. Beļģijas Karaliste apgalvo, ka Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrētā iekļautās tiesību normas ir jāuzskata par jau spēkā esošajiem ekspluatācijas ierobežojumiem direktīvas 7. panta nozīmē.

59. Saskaņā ar Beļģijas Karalistes argumentiem direktīva ir jāinterpretē tādā nozīmē, ka 7. panta atsauce uz "ekspluatācijas ierobežojumiem, kuri jau ir noteikti šīs direktīvas spēkā stāšanās dienā", neskar Karaļa 2002. gada aprīļa dekrēta noteikumus, kaut arī tas ir formalizēts tikai pēc direktīvas stāšanās spēkā.

60. Beļģijas Karalistes nostāja ir balstīta uz vārda "noteikts" interpretāciju. Ar šādu mērķi tiek norādītas atšķirības starp pieņemto un Komisijas priekšlikumā iekļauto tekstu un savu apsvērumu pamatojumam veikta atsauce uz teksta angļu valodas versiju [20]. Priekšlikuma sākotnējā versijā ir izmantots vārdu savienojums "jau spēkā esošie" (angļu valodas versijā — "already in force") vārda "noteikts" ("established") vietā, kas ir izmantots galīgajā redakcijā.

61. Beļģijas valdība norāda, ka centrālā valdība lēmumus, kas ietverti Karaļa 2002. ga-

20 — COM(2001) 695, galīgā redakcija.

da 14. aprīļa dekrētā, bija pieņēmusi jau 2000. gada 11. februārī (pierādījumam tā norāda uz politisko lēmumu milzīgo publicitāti masu saziņas līdzekļos) un ka lēmumu novēlota galīga formalizēšana ir notikusi Beļģijas valsts īpašās iekšējās kārtības un kompetenču sadales starp centrālo valsts pārvaldi un reģioniem dēļ.

62. Šādam apgalvojumam nevar piekrist. Lai atzītu atšķirību starp terminiem "jau pastāv" un "noteikts", kas tika viens pēc otra izmantoti salīdzināmajos tekstos, nav jāpieņem Beļģijas Karalistes ieteiktā interpretācija; vārds "noteikts" attiecas uz jēdzienu, kas skaidri atšķiras no tā, kurš atbilst priekšstatam par politisku lēmumu, uz ko atsaucas atbildētāja.

63. Turklāt tiek apgalvots, ka nevar interpretēt šauri 7. pantā noteikto atkāpi, ņemot vērā, ka tā ir atkāpe no vispārīgi piemērojamiem direktīvas noteikumiem un tās pamatā esošajiem starptautiskajiem līgumiem [21].

64. 7. panta jēgu var palīdzēt izskaidrot direktīvas preambulas astoņpadsmitais apsvērums, kurā noteikts:

"Ir jāļauj turpināt esoš[os] lidostām raksturīgo trokšņu kontroles pasākum[us] un jāparedz dažas tehniskas izmaiņas attiecībā uz daļēja rakstura ekspluatācijas ierobežojumiem."

65. Šajā apsvērumā uzsvērts, ka neskartiem ir jāpaliek tikai tiem ierobežojumiem, kas jau pastāv direktīvas stāšanās spēkā brīdī; jau pats 7. panta virsraksts atsaucas uz "spēkā esošiem ekspluatācijas ierobežojumiem".

66. Attiecīgais Karaļa dekrēts kā jebkurš tiesību normas saturošs akts kļūst par tiesību sistēmas sastāvdaļu brīdī, kad tas tiek formāli pieņemts atbilstoši valsts iekšējiem noteikumiem; šis brīdis ir cieši saistīts ar oficiālās publicēšanas brīdi, pēc kura sākas attiecīgā tiesību akta iedarbība.

67. 2002. gada 17. aprīlī *Moniteur belge* publicētajā Karaļa dekrētā norādīts, ka tā pieņemšanas datums ir 14. aprīlis. Tie ir fakti, uz kuriem var atsaukties interpretētājs.

21 — 2006. gada 2. aprīļa spriedums lietā C-410/04 *ANAV* (Krājums, I-3303. lpp., 26. punkts) un 2005. gada 11. janvāra spriedums lietā C-26/03 *Stadt Halle* un *RPL Lochau* (Krājums, I-1. lpp., 46. punkts).

68. Tiesiskā drošība tiktu apdraudēta, ja, nosakot atkāpes no Kopienu tiesiskā regulējuma piemērošanas, varētu atsaukties uz politisko lēmumu pieņemšanas datumiem, uz kuriem neattiecas prasība tos publicēt pilnībā.

69. Turklāt saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru dalībvalstis nedrīkst atsaukties uz iekšējiem apstākļiem vai praktiskām grūtībām, lai pamatotu nokavētu transpozīciju [22]. Šo judikatūru var piemērot *mutatis mutandis* arī izskatāmajā situācijā.

70. Lai noskaidrotu, kāda ir bijusi valsts politika līdz konkrētam datumam, nevar pamatoties uz politisko lēmumu iekšējās pieņemšanas procedūras apstākļiem. Tomēr ir jāņem vērā lēmuma pieņemšanas brīdis, ko nosaka, pamatojoties uz valsts likumiem un oficiālām darbībām saistībā ar administratīvo vai normatīvo lēmumu publicēšanu.

71. Tādējādi direktīvas 7. pantā noteikto atkāpi nevar piemērot Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēta noteikumiem.

72. Pakārtoti Beļģijas Karaliste apgalvo, ka, ja Tiesa neatzītu, ka Karaļa dekrēts ir akts, kas pieņemts pirms direktīvas, šis dekrēts atbilst direktīvas izvirzītajiem mērķiem un turklāt aizpilda normatīvo vakuumu, kas ir radies Regulas Nr. 925/1999 atcelšanas dēļ.

73. Arī šādam apgalvojumam nevar piekrist.

74. Jāatgādina, ka direktīvas mērķis ir aizstāt regulu, lai izmainītu Kopienas politiku šajā jomā, aizstājot līdz tam pastāvošo pieeju ar pieeju, kas definēta kā "līdzsvarota".

75. Iepriekš minēto iemeslu dēļ tiesiskais regulējums, kas ieviests ar Karaļa dekrētu un uzskatāms par iepriekšējās regulas turpinājumu, bet ir pieņemts pēc tās atcelšanas, var būtiski apdraudēt ar šo direktīvu sasniedzamo rezultātu.

22 — 1993. gada 2. augusta spriedums lietā C-303/92 Komisija/Nīderlande (*Recueil*, I-4739. lpp.), 1999. gada 21. janvāra spriedums lietā C-150/97 Komisija/Portugāle (*Recueil*, I-259. lpp.), 1999. gada 22. aprīļa spriedums lietā C-272/97 Komisija/Vācija (*Recueil*, I-2175. lpp.), 1999. gada 25. novembra spriedums lietā C-212/98 Komisija/Īrija (*Recueil*, I-8571. lpp.), 2000. gada 13. aprīļa spriedums lietā C-274/98 Komisija/Spānija (*Recueil*, I-2823. lpp.), 2000. gada 6. jūlija spriedums lietā C-236/99 Komisija/Beļģija (*Recueil*, I-5657. lpp.), 2000. gada 23. novembra spriedums lietā C-319/99 Komisija/Francija (*Recueil*, I-10439. lpp.), 2000. gada 7. decembra spriedums lietā C-423/99 Komisija/Itālija (*Recueil*, I-11167. lpp.), 2001. gada 5. aprīļa spriedums lietā C-494/99 Komisija/Grieķija (*Recueil*, I-2761. lpp.), 2001. gada 4. oktobra spriedums lietā C-450/00 Komisija/Luksemburga (*Recueil*, I-7069. lpp.).

76. Nosakot pasākumus, kādus var noteikt pēc regulas atcelšanas, bija jāņem vērā tieši direktīvā paustā pieeja.

77. Turklāt nevar piekrist Beļģijas Karalistes viedoklim, ka, pieņemot Karaļa 2003. gada 25. septembra dekrētu, ir pilnībā izpildīti pienākumi, kas izriet no Kopienu tiesībām.

78. Tas, ka pašreiz tikai *Bruxelles-National* lidostā civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu gada satiksmes apgrozījums ir vairāk nekā 50 000 un ka dekrēts faktiski ir pieņemts tikai attiecībā uz šo lidostu, neļauj uzskatīt, ka Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts neietilpst direktīvas piemērošanas jomā.

79. Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts ir vispārpiemērojams, jo tas nekādā ziņā neattiecas tikai uz lidostām, kuras neietilpst direktīvas piemērošanas jomā. Tādēļ tas var apdraudēt pienākumu, kas izriet no direktīvas, izpildi.

80. Beļģijas valsts pienākums nodrošināt direktīvas transpozīciju nav atkarīgs no tā, vai tās teritorijā atrodas lidosta, kas ietilpst direktīvas piemērošanas jomā.

81. Atbilstoši Tiesas pastāvīgajai judikatūrai — arī par Direktīvu 2002/30/EK — tas, ka dalībvalstī nepastāv prakse, uz ko attiecas direktīva, neatbrīvo dalībvalsti no pienākuma pieņemt normatīvus vai administratīvus aktus, lai nodrošinātu visu šīs direktīvas noteikumu atbilstīgu transpozīciju [23].

82. Jānoraida arī arguments, ka, atceļot Regulu Nr. 925/1999, ir izveidojies juridiskais vakuums. Proti, iepriekšējie valsts tiesiskie regulējumi un Direktīva 92/14/EEK [24] paliek spēkā, un dalībvalstis var brīvi pieņemt valsts tiesiskos regulējumus, kas ir saderīgi ar Direktīvas 2002/30/EK noteikumiem.

23 — 2006. gada 8. jūnija spriedums lietā C-71/05 Komisija/Luksemburga (Krājums, I-75.* lpp., 12. punkts) un 2001. gada 13. decembra spriedums lietā C-372/00 Komisija/Īrija (*Recueil*, I-10303. lpp., 11. punkts).

24 — Padomes 1992. gada 2. marta Direktīva 92/14/EEK par to lidaparātu ekspluatācijas ierobežošanu, uz kuriem attiecas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma otrā izdevuma (1988) I sējuma 2. nodaļas II daļa (OV L 76, 21. lpp.).

83. Pamatojoties uz iepriekš minēto, uzskatu, ka Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrēts var būtiski apdraudēt ar šo direktīvu sasniedzamo rezultātu, ņemot vērā, ka tajā Direktīvas 2002/30 transponēšanas termiņā noteikti ar direktīvu nesaderīgi ekspluatācijas ierobežojumi un tādējādi būtiski ierobežota konkrētas kategorijas lidaparātu ekspluatācija.

IV — Secinājumi

84. Noslēgumā piedāvāju Tiesai atzīt, ka:

Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 26. marta Direktīvas 2002/30/EK par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Kopienas lidostās, kas saistīti ar troksni, transponēšanas termiņā pieņemot Karaļa 2002. gada 14. aprīļa dekrētu, kas ietver noteikumus par noteikta veida civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu lidojumiem nakts laikā, Beļģijas Karaliste nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek Direktīva 2002/30/EK un EKL 10. panta 2. daļa un 249. panta 3. daļa.