

LA LEY 31 DE DICIEMBRE DE 2007

Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas

RESTRICCIONES OPERATIVAS RELACIONADAS CON EL RUIDO EN LOS AEROPUERTOS COMUNITARIOS

1611--TJCE Sala Tercera S 14 Jun. 2007.-- Ponente: Lohmus, U.-- Asunto: C-422/2005

AEROPUERTOS.-- Restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios.-- Ámbito de aplicación del art. 7 de la Directiva 2002/30/CE.-- Restricciones operativas impuestas por normativa belga que no se incluyen en el concepto «restricciones operativas ya decididas en la fecha de entrada en vigor» de la Directiva.

El hecho de que el art. 7 de la Directiva 2002/30 CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 Mar. 2002 (establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios) sufriera un cambio en relación con la propuesta presentada por la Comisión obedece a que el legislador decidió ampliar el alcance de la excepción a la aplicación del art. 5 de la misma. De este modo, el concepto de «restricciones operativas ya decididas en la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva» responde a la voluntad del legislador de respetar los derechos adquiridos por los operadores económicos afectados de un modo más adecuado que el concepto de «restricciones operativas que ya se estén aplicando» en la fecha de que se trate, que figuraba originariamente en la propuesta. Por ello, el art. 7 a) de la Directiva incluye en su ámbito de aplicación, además de las restricciones operativas que ya se estuvieran aplicando en los Estados miembros en el momento de su entrada en vigor, aquellas otras ya adoptadas y publicadas pero cuya aplicación efectiva hubiera sido diferida a una fecha ulterior. En la medida en que estas últimas restricciones ya imponían a los operadores económicos, incluso antes de que su aplicación se hiciera obligatoria, diversos condicionantes en cuanto a la explotación futura de determinados tipos de aeronaves, los preparativos que los operadores económicos llevaron a cabo con el fin de adaptar sus flotas respectivas debían ser objeto de una excepción fundada en el respeto de los derechos adquiridos. En el caso, al no haber sido promulgadas ni estar publicadas a fecha de 28 Mar. 2002, las restricciones operativas impuestas por la normativa belga, no podían haber creado derechos en favor de los operadores económicos en la fecha de entrada en vigor de la Directiva, no estando incluidas, por tanto, en el concepto de «restricciones operativas ya decididas en la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva», a efectos del art. 7 a) mencionado.

Incumplimiento por parte del Reino de Bélgica de las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva 2002/30/CE.-- Adopción de restricciones operativas que comprometen gravemente el resultado de aquélla.

Los Estados miembros no pueden, sin comprometer gravemente el resultado que prescribe la Directiva 2002/30 CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 Mar. 2002 (establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios), aprobar durante el plazo de adaptación del Derecho interno a esa Directiva disposiciones que, aun persiguiendo el mismo objetivo, a saber, la reducción del número de personas que padecen los efectos nocivos del ruido de las aeronaves, impidan establecer restricciones operativas homogéneas en toda la Comunidad. En el caso, la normativa belga no pretendía adaptar el Derecho interno a la Directiva, sino establecer un marco normativo armonizado a nivel nacional con el fin de reducir las molestias del ruido que producen las aeronaves basándolo

en un enfoque previsto en una normativa derogada --relación de dilución de los motores, con el objetivo de prohibir definitivamente la explotación de las aeronaves de reacción subsónicas con certificado renovado--. Ello dio lugar al tratamiento indebidamente desfavorable de determinadas categorías de aeronaves y afectó duraderamente a las condiciones de adaptación del Derecho interno y de aplicación de dicha Directiva en la Comunidad. En efecto, debido a la prohibición de explotación de diversas aeronaves como resultado de la aplicación de la normativa belga, la evaluación de la incidencia de las molestias del ruido que prevé la Directiva 2002/30/CE no puede tener en cuenta las molestias producidas por todas las aeronaves conformes a las normas definidas en el Convenio 7 Dic. 1944, Chicago (aviación civil internacional. Instrumento de Ratificación 21 Feb. 1947), impidiendo conseguir la mejora óptima de la gestión del ruido pretendida. En consecuencia, el Reino de Bélgica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de dicha Directiva.

Normas aplicadas: Convenio 7 Dic. 1944, Chicago (aviación civil internacional. Instrumento de Ratificación 21 Feb. 1947); arts. 5, 7 a) Directiva 2002/30 CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 Mar. 2002 (establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios).

En el asunto C-422/05,

que tiene por objeto un recurso por incumplimiento interpuesto, con arreglo al artículo 226 CE, el 28 de noviembre de 2005,

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por Sres. F. Benyon y M. Huttunen, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

contra

Reino de Bélgica, representado inicialmente por el Sr. M. Wimmer y posteriormente por la Sra. A. Hubert, en calidad de agentes,

parte demandada,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. A. Rosas, Presidente de Sala, y los Sres. J. Klucka, J.N. Cunha Rodrigues y U. Lõhmus (Ponente) y la Sra. P. Lindh, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Poiares Maduro;

Secretario: Sr. R. Grass;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 25 de enero de 2007;

dicta la siguiente

SENTENCIA

(...)

1. Mediante su recurso, la Comisión de las Comunidades Europeas solicita al Tribunal de Justicia que declare que el Reino de Bélgica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de marzo de 2002, sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios (DO L 85, p. 40; en lo sucesivo, «Directiva»), así como del artículo 10 CE, párrafo segundo, en relación con el artículo 249 CE, párrafo tercero, al haber adoptado el Real Decreto de 14 de abril de 2002, por el que se regulan los vuelos nocturnos de ciertas aeronaves subsónicas civiles (Moniteur belge de 17 de abril de 2002, p. 15570; en lo sucesivo, «Real Decreto de 14 de abril de 2002»). Marco jurídico Normativa comunitaria

(...)

17. El 6 de junio de 2002, la Comisión solicitó a las autoridades belgas información sobre el Real Decreto de 14 de abril de 2002 y, en particular, sobre las razones que justificaban que se mantuviera la referencia al criterio de la «relación de dilución» de los motores que figura en el Reglamento n.º 925/1999, siendo así que, por un lado, en la fecha de publicación del mencionado Real Decreto dicho Reglamento ya había sido derogado y que, por otro lado, tal criterio no había sido recogido en la Directiva.

18. Al no considerar satisfactoria la respuesta de las autoridades belgas de 28 de junio de 2002, la Comisión remitió el 24 de octubre de 2002 al Reino de Bélgica un escrito de requerimiento en el que le comunicaba que las medidas adoptadas dentro del plazo de adaptación del Derecho interno a la Directiva podían comprometer gravemente el resultado prescrito en la misma, infringiendo por esta razón tanto dicha Directiva como el artículo 10 CE, párrafo segundo, en relación con el artículo 249 CE, párrafo tercero.

19. En su respuesta de 23 de diciembre de 2002, las autoridades belgas formularon varias alegaciones para demostrar que el Real Decreto de 14 de abril de 2002 sólo representaba la formalización de una medida que, a efectos del artículo 7 de la Directiva, ya estaba «decidida» antes de la entrada en vigor de esta última.

20. Al no considerar satisfactorias las explicaciones facilitadas, la Comisión remitió al Reino de Bélgica, el 3 de junio de 2003, un dictamen motivado, instándole a que adoptara, dentro del plazo de dos meses contado a partir de la notificación de dicho dictamen, las medidas necesarias para atenerse al mismo. Este Estado miembro respondió mediante escrito de 25 de julio de 2003.

21. El Reino de Bélgica notificó a la Comisión que el 25 de de septiembre de 2003 se había adoptado un Real Decreto que establecía las normas y procedimientos relativos a la introducción de restricciones operativas en el Aeropuerto Nacional de Bruselas (Moniteur belge de 26 de septiembre de 2003, p. 47538). Dicho Real Decreto, que, según alega el Estado miembro demandado, supone la adaptación del Derecho interno a la Directiva, entró en vigor el día de su publicación y no derogó el Real Decreto de 14 de abril 2002.

22. La Comisión interpuso finalmente el presente recurso al amparo del artículo 226 CE. Sobre el recurso Sobre la admisibilidad

23. El Gobierno belga cuestiona la admisibilidad del recurso en la medida en que la demanda invoca tanto el hecho de que el Real Decreto de 14 de abril de 2002 no fuera

derogado al adoptarse las medidas de adaptación del Derecho interno a la Directiva el 25 de septiembre de 2003, es decir, tres días antes de la expiración del plazo para dicha adaptación, como el hecho de haberlo mantenido en vigor incluso después de la expiración del referido plazo. Según el Gobierno belga, la Comisión amplió el objeto del litigio, puesto que el escrito de requerimiento y el dictamen motivado únicamente se refieren a las medidas adoptadas dentro del plazo concedido para adaptar el Derecho interno a la Directiva, mientras que, en el recurso, dicha institución añadió la actitud de las autoridades belgas con posterioridad al referido plazo.

24. A este respecto, el Gobierno belga alega que, al no haberse mencionado esta nueva imputación en el dictamen motivado, se privó al Estado miembro demandado de la posibilidad de poner fin al incumplimiento que se le reprochaba o de explicarse sobre este extremo antes de la interposición del recurso ante el Tribunal de Justicia.

25. Procede recordar que, según jurisprudencia reiterada, el escrito de requerimiento que la Comisión dirige al Estado miembro y el dictamen motivado emitido posteriormente por esta institución delimitan el objeto del litigio, que, en consecuencia, ya no puede ser ampliado. En efecto, la posibilidad de que el Estado miembro afectado presente observaciones constituye, aun cuando considere que no debe utilizarla, una garantía esencial establecida por el Tratado CE y su respeto es un requisito sustancial de forma de la regularidad del procedimiento por el que se declara el incumplimiento de un Estado miembro. Por consiguiente, el dictamen motivado y el recurso de la Comisión deben basarse en las mismas imputaciones que el escrito de requerimiento que inicia el procedimiento administrativo previo [véanse, entre otras, las sentencias de 29 de septiembre de 1998, Comisión/Alemania, C-191/95 (LA LEY JURIS. 791516/1998), Rec. p. I-5449, apartado 55, y de 22 de abril de 1999, Comisión/Reino Unido, C-340/96 (LA LEY JURIS. 791664/1999), Rec. p. I-2023, apartado 36].

26. En el caso de autos, en su dictamen motivado la Comisión reprocha al Reino de Bélgica que, al promulgar el Real Decreto de 14 de abril de 2002, adoptó medidas que comprometían gravemente el resultado perseguido por la Directiva.

27. Si bien es cierto que la Comisión observa en su recurso que el Reino de Bélgica no derogó el Real Decreto de 14 de abril de 2002 al adaptar su Derecho interno a la Directiva y que dicho Real Decreto seguía estando en vigor al término del plazo para llevar a cabo dicha adaptación, no es menos verdad que tal observación, a pesar de haberse hecho por primera vez en la fase de demanda, no constituye una nueva imputación. En efecto, se trata de una mera constatación de hecho por parte de la Comisión, que dicha institución puede invocar en la medida en que la situación descrita puede acreditar, por un lado, que el estado de cosas no ha cambiado tras la expiración del plazo de dos meses concedido en el dictamen motivado y, por otro lado, tal como ha indicado el Abogado General en el punto 56 de sus conclusiones, que el Real Decreto de 14 de abril de 2002 no era una medida transitoria destinada a garantizar la continuidad con posterioridad a la derogación del Reglamento n.º 925/1999.

28. A este respecto, procede declarar que, en el momento en que la Comisión envió el dictamen motivado, es decir, el 3 de junio de 2003, todavía no había finalizado el plazo para adaptar el Derecho interno a la Directiva, no se habían adoptado las medidas necesarias para dicha adaptación y aún no había entrado en vigor el Real Decreto de 14 de abril de 2002.

29. En tales circunstancias, no cabe reprochar fundadamente a la Comisión el no haber planteado en el dictamen motivado ni el hecho de que el Real Decreto de 14 de abril de 2002 no fuera derogado en el momento de adoptar las medidas de adaptación del Derecho

interno a la Directiva ni el hecho de haberlo mantenido en vigor incluso después de finalizado el referido plazo.

30. De lo anterior se deduce que procede declarar la admisión del recurso. Sobre el fondo

31. Para fundamentar su recurso, la Comisión formula una única imputación, consistente en que, durante el plazo concedido a los Estados miembros para adaptar el Derecho interno a la Directiva y cuando ésta ya estaba en vigor, el Reino de Bélgica promulgó el Real Decreto de 14 de abril de 2002, el cual, en lo que atañe a las restricciones operativas impuestas a determinadas categorías de aeronaves, se pliega al enfoque adoptado por el Reglamento n.º 925/1999, ya derogado, y no al enfoque en que se basa la Directiva. Por consiguiente, se ha visto gravemente comprometido el resultado que prescribe la Directiva, a saber, el establecimiento en toda la Comunidad de un marco homogéneo para la introducción de restricciones operativas de las aeronaves basado en una definición única de lo que ha de entenderse como aeronaves conformes a las normas definidas en el volumen I, parte II, capítulo 3, anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

32. En efecto, a tenor del artículo 4, apartado 4, de la Directiva, las restricciones operativas, basadas en los resultados, deben apoyarse en los niveles acústicos de las aeronaves que se hayan determinado con arreglo al procedimiento de certificación aplicado de conformidad con las normas del anexo 16, volumen I, tercera edición (julio de 1993) del citado Convenio, mientras que, a efectos de establecer restricciones operativas, el artículo 2 del Real Decreto de 14 de abril de 2002 se refiere, al igual que el Reglamento n.º 925/1999, al concepto de relación de dilución de los motores.

33. El Gobierno belga niega el incumplimiento basándose en tres fundamentos jurídicos, a saber: en primer lugar, en que el Real Decreto de 14 de abril de 2002 está incluido en el ámbito de aplicación del artículo 7 de la Directiva; en segundo lugar, en que dicho Real Decreto se inscribe dentro del objetivo del legislador comunitario, en la medida en que colma el vacío jurídico resultante de la derogación del Reglamento n.º 925/1999, y, en tercer lugar, en que no compromete gravemente el resultado que prescribe la Directiva. El Real Decreto de 14 de abril de 2002 está incluido en el ámbito de aplicación del artículo 7 de la Directiva

34. El Gobierno belga alega que el Real Decreto de 14 de abril de 2002 está incluido en el ámbito de aplicación del artículo 7 de la Directiva, el cual establece una excepción en lo que atañe a las restricciones operativas ya decididas en la fecha de entrada en vigor de la Directiva.

35. A este respecto, dicho Gobierno añade que el Real Decreto de 14 de abril de 2002 formaba parte de las «políticas existentes» y de las «restricciones operativas en vigor» a las que hacen referencia, respectivamente, la resolución A33-7 aprobada por la Asamblea de la Organización de la Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «OACI») en su 33.º período de sesiones, en el mes de octubre de 2001, que contiene el «Informe recapitulativo sobre la continuación de las políticas y prácticas de la OACI relacionadas con la protección del medio ambiente», y el artículo 7 de la Directiva. En efecto, con el fin de limitar las molestias del ruido nocturno generado por el aeropuerto de Bruselas, el Consejo de Ministros belga adoptó el 11 de febrero de 2000 el «acuerdo aeroportuario» y creó un grupo de trabajo ad hoc encargado de elaborar un conjunto de proyectos de regulación. El Gobierno belga añade que, teniendo en cuenta que tales disposiciones formaban parte de una política existente y que habían sido adoptadas por las autoridades nacionales cuando menos en el transcurso del año 2000, es decir, antes de la entrada en vigor de la Directiva, deben poder beneficiarse de la excepción consistente en la aplicación de las normas de evaluación menos rigurosas previstas en la Directiva.

36. Consta que el Reglamento n.º 925/1999, aplicable a partir del 4 de mayo de 2000, tenía por objeto la adopción de medidas protectoras dirigidas a impedir que siguiera deteriorándose la situación en cuanto a las emisiones sonoras en las proximidades de los aeropuertos comunitarios y a mejorar la situación respecto al consumo de combustible y a las emisiones gaseosas de los motores. Tales medidas consistieron en imponer en todos los Estados miembros restricciones operativas a las aeronaves de reacción subsónicas civiles con certificado renovado, adoptando como parámetro la relación de dilución de sus motores.

37. La Directiva persigue asimismo los objetivos de impedir que se agrave la contaminación acústica y de proteger el medio ambiente mediante el establecimiento de restricciones operativas. Tales restricciones, sin embargo, no están vinculadas a la relación de dilución de los motores de las aeronaves, sino que se deciden basándose en un enfoque equilibrado de la gestión del ruido en cada uno de los aeropuertos a los que se refiere la Directiva. La ventaja de este enfoque estriba en el hecho de que se aplican restricciones operativas del mismo tipo en aquellos aeropuertos que presentan problemas de ruido comparables.

38. Del décimo considerando de la Directiva se desprende que el enfoque equilibrado constituye un instrumento de acción para tratar el problema del ruido de los aviones, e incluye directrices internacionales para la introducción de restricciones operativas en los distintos aeropuertos. El concepto de «enfoque equilibrado», definido en la resolución A33-7 de la 33ª Asamblea de la OACI, comprende cuatro elementos principales y exige una evaluación cuidadosa de todas las diferentes opciones para atenuar el ruido, a saber, la reducción del ruido de los aviones en la fuente, las medidas de ordenación y gestión del suelo, los procedimientos operativos de reducción del ruido y las restricciones operativas, sin perjuicio de las obligaciones legales pertinentes y de los acuerdos, las legislaciones y las políticas en vigor.

39. Del considerando decimoctavo de la Directiva se desprende asimismo que, en tales condiciones, el legislador comunitario estimó que, a fin de respetar los derechos adquiridos de los operadores económicos afectados, era necesario permitir la continuación de las medidas de gestión del ruido que ya aplicaban algunos aeropuertos. Por esta razón, en virtud del artículo 7 de la Directiva, las normas que deben seguirse cuando se examina una decisión relativa a restricciones operativas, definidas en el artículo 5 de la Directiva, no resultan aplicables a las restricciones operativas en vigor.

40. Es verdad que el texto literal del artículo 7, letra a), de la Directiva se refiere a las restricciones operativas ya decididas en la fecha de entrada en vigor de la misma. Pero de ello no cabe inferir que los objetivos de protección del medio ambiente enumerados en el acuerdo aeroportuario adoptado por el Consejo de Ministros belga el 11 de febrero de 2000, que fueron alcanzándose al compás de la adopción de diferentes decisiones concretas, puedan ser considerados restricciones operativas de las contempladas en el artículo 7 de la Directiva.

41. En efecto, el propio epígrafe de ese mismo artículo 7 indica que esta disposición se refiere a las restricciones operativas en vigor. Ahora bien, aunque de dicho acuerdo aeroportuario se desprende que el Consejo de Ministros había decidido actuar a fin de limitar las molestias del ruido nocturno en los aeropuertos, tal acuerdo no impuso restricciones operativas específicas obligatorias para los operadores económicos afectados.

42. Para fundamentar su argumentación, el Gobierno belga se remite al texto del artículo 7 tal como había sido formulado en la propuesta de Directiva presentada por la Comisión, según el cual el artículo 5 de la Directiva no debía aplicarse a las restricciones operativas que ya se estuvieran aplicando en la fecha de entrada en vigor de la Directiva. De este modo, según dicho Gobierno, el criterio inicial, que se basaba en que las medidas ya se

estuvieran aplicando, fue sustituido por un criterio más flexible, a saber, simplemente el de que las medidas ya hubieran sido decididas. El Gobierno belga sostiene que la referida modificación quedaría desprovista de todo efecto útil si, en lugar de interpretar de manera estricta y literal el texto del artículo 7 de la Directiva, hubiera que interpretarlo en el sentido de que se refiere exclusivamente a aquellas medidas que no sólo hayan sido decididas, sino también promulgadas y publicadas.

43. Ahora bien, la alegación expuesta no resulta convincente.

44. En efecto, el hecho de que el artículo 7 de la Directiva sufriera un cambio en relación con la propuesta de Directiva presentada por la Comisión obedece a que el legislador decidió ampliar el alcance de la excepción a la aplicación del artículo 5 de dicha Directiva. De este modo, el concepto de «restricciones operativas ya decididas en la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva» responde a la voluntad del legislador de respetar los derechos adquiridos por los operadores económicos afectados, expresada en el considerando decimotercero de la Directiva, de un modo más adecuado que el concepto de «restricciones operativas que ya se estén aplicando» en la fecha de que se trate, concepto este último que figuraba originariamente en la mencionada propuesta.

45. Por esta razón, el texto del artículo 7, letra a), de la Directiva incluye en su ámbito de aplicación, además de las restricciones operativas que ya se estuvieran aplicando en los Estados miembros en el momento de su entrada en vigor, aquellas otras ya adoptadas y publicadas pero cuya aplicación efectiva hubiera sido diferida a una fecha ulterior. En la medida en que estas últimas restricciones ya imponían a los operadores económicos, incluso antes de que su aplicación se hiciera obligatoria, diversos condicionantes en cuanto a la explotación futura de determinados tipos de aeronaves, los preparativos que los operadores económicos llevaron a cabo con el fin de adaptar sus flotas respectivas debían ser objeto de una excepción fundada en el respeto de los derechos adquiridos.

46. Al no haber sido promulgadas ni estar publicadas a fecha de 28 de marzo de 2002, las restricciones operativas impuestas por el Real Decreto de 14 de abril de 2002 no podían haber creado derechos en favor de los operadores económicos en la fecha de entrada en vigor de la Directiva. De ello se deduce que tales restricciones no estaban incluidas en el concepto de «restricciones operativas ya decididas en la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva», a efectos del artículo 7, letra a), de ésta.

47. El Gobierno belga alega, por último, que el hecho de que la decisión del Consejo de Ministros no hubiera podido formalizarse hasta el 14 de abril de 2002, en virtud de la promulgación del mencionado Real Decreto, que prohibía las operaciones nocturnas de las aeronaves con certificado renovado, obedece únicamente a la complejidad inherente al sistema jurídico belga, que establece un reparto de competencias entre la entidad federal y las entidades regionales que exige seguir un largo procedimiento de concertación y de consultas antes de que puedan formalizarse determinadas decisiones políticas.

48. A este respecto, procede recordar que un Estado miembro no puede alegar disposiciones, prácticas ni circunstancias de su ordenamiento jurídico interno para justificar el incumplimiento de las obligaciones derivadas del Derecho comunitario [véanse, en particular, las sentencias de 26 de junio de 2001, Comisión/Italia, C-212/99 (LA LEY JURIS. 5081/2001), Rec. p. I-4923, apartado 34; de 9 de septiembre de 2004, Comisión/España C-195/02 (LA LEY JURIS. 2184/2004), Rec. p. I-7857, apartado 82, y de 18 de julio de 2006, Comisión/Italia, C-119/04, Rec. p. I-6885, apartado 25].

49. De lo anterior se deduce que el Real Decreto de 14 de abril de 2002 no está incluido en el ámbito de aplicación del artículo 7 de la Directiva. El Real Decreto de 14 de abril de 2002 se inscribe dentro del objetivo del legislador comunitario

50. Con carácter subsidiario, el Gobierno belga alega que el Real Decreto de 14 de abril de 2002 fue adoptado con el fin de colmar el vacío jurídico resultante de la derogación del Reglamento n.º 925/1999 y que, por consiguiente, se inscribe dentro del objetivo del legislador comunitario. En su exposición de motivos, dicho Real Decreto hace referencia al Reglamento n.º 925/1999, por un lado, porque las discusiones mantenidas en el seno del Consejo de Ministros de 11 de febrero de 2000 versaban sobre dicho Reglamento, y, por otro lado, porque la política que siguieron tanto el Gobierno federal como las entidades federadas se inscribía en el marco del referido Reglamento. Habida cuenta de la declarada intención del Gobierno de prohibir lo antes posible el uso en el territorio belga de determinadas aeronaves de reacción subsónicas civiles, se trataba de evitar que los operadores económicos pudieran pensar que, a raíz de la derogación del Reglamento n.º 925/1999, podía utilizarse ese tipo de aeronaves.

51. No se puede acoger esta alegación.

52. En efecto, en primer lugar, la derogación del Reglamento n.º 925/1999 no creó vacío jurídico alguno, puesto que dicho Reglamento fue sustituido por la Directiva el mismo día en que ésta entró en vigor. A este respecto, procede señalar que, tal como indica el Abogado General en el punto 82 de sus conclusiones, nada impide que el Estado miembro promulgue normativas nacionales compatibles con lo previsto en la Directiva.

53. En segundo lugar, si bien es cierto que, mediante la adopción tanto de la Directiva como del Reglamento n.º 925/1999, el legislador comunitario perseguía el objetivo de reducir las molestias del ruido generado por las aeronaves, no es menos verdad que son radicalmente distintos los métodos de acción contemplados en la primera y en el segundo. En efecto, en virtud de la Directiva, la reducción de las emisiones sonoras es el resultado de un enfoque equilibrado de la gestión del ruido en cada uno de los aeropuertos, mientras que las disposiciones del Reglamento n.º 925/1999 pretendían evitar la agravación de las molestias del ruido imponiendo restricciones operativas a las aeronaves de reacción subsónicas civiles en función de la relación de dilución de sus motores.

54. En tercer lugar, a tenor de su artículo 1, letra a), la Directiva tiene, entre otros objetivos, el de establecer normas aplicables en la Comunidad con vistas a facilitar la introducción de restricciones operativas en los aeropuertos en modo coherente y, con dicho fin, recoge en la letra d) de su artículo 2 la definición del concepto de «aeronaves marginalmente conformes» a las normas definidas en el volumen I, parte II, capítulo 3, anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, sin referirse a las aeronaves con certificado renovado.

55. Ahora bien, según su quinto considerando, el Real Decreto de 14 de abril de 2002 tiene como objetivo establecer un marco normativo armonizado a nivel nacional en lo que respecta a esa misma categoría de aeronaves y, para alcanzarlo, impone restricciones a las operaciones de los aviones durante los períodos nocturnos, que afectan a las aeronaves de reacción subsónicas civiles con certificado renovado independientemente de que tales aeronaves hayan sido modificadas con el fin de que resulten conformes con las normas definidas en el volumen I, parte II, capítulo 3, anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

56. El Gobierno belga alega, por otro lado, que el ámbito de aplicación del Real Decreto de 14 de abril de 2002 tiene carácter general y abarca todo el territorio nacional, mientras que el Aeropuerto Nacional de Bruselas --único al que, en razón del número de movimientos,

afecta la Directiva-- ya era objeto de restricciones operativas. Tales restricciones fueron decididas en virtud de la Orden Ministerial de 26 de octubre de 2000, por la que se aprueba el reglamento adoptado por el consejo de administración de BIAC, sociedad anónima de Derecho público, de 15 de junio de 2000, por el que se instaura un sistema de cuotas acústicas nocturnas y se fija la cantidad máxima de ruido autorizado por la noche en el Aeropuerto Nacional de Bruselas (Moniteur belge de 17 de noviembre de 2000, p. 38194). Y así, concluye el mismo Gobierno, la citada Orden Ministerial prohibió con carácter general que despegaran de dicho aeropuerto aeronaves de reacción subsónica civil, y las disposiciones del Real Decreto de 14 de abril de 2002 se superponen a una normativa ya existente.

57. No puede admitirse este punto de vista.

58. En efecto, aunque el único aeropuerto belga al que la Directiva afecta directamente era ya objeto de restricciones operativas decididas en el curso del año 2000 e impuestas en virtud de una Orden Ministerial específica, de ello no cabe inferir que el Reino de Bélgica, al adoptar el Real Decreto de 14 de abril de 2002, aplicable a todos los aeropuertos del país con independencia de su volumen de tráfico, pudiera hacer abstracción del enfoque impuesto por la Directiva para establecer restricciones operativas relacionadas con el ruido, Directiva que ya estaba en vigor.

59. A este respecto, procede declarar que, según reiterada jurisprudencia, la inexistencia en un Estado miembro de determinada actividad contemplada por una directiva no puede dispensar a dicho Estado de su obligación de adoptar las medidas legales o reglamentarias que garanticen una adecuada adaptación del Derecho interno a todas las disposiciones de dicha directiva [Sentencias de 15 de marzo de 1990, Comisión/Países Bajos, C-339/87 (LA LEY JURIS. 793668/1990), Rec. p. I-851, apartado 22; de 16 de noviembre de 2000, Comisión/Grecia, C-214/98 (LA LEY JURIS. 338816/2000), Rec. p. I-9601, apartado 22; de 13 de diciembre de 2001, Comisión/Irlanda, C-372/00 (LA LEY JURIS. 1004451/2001), Rec. p. I-10303, apartado 11, y de 30 de mayo de 2002, Comisión/Reino Unido, C-441/00 (LA LEY JURIS. 1151372/2002), Rec. p. I-4699, apartado 15].

60. De lo anterior se deduce que no puede considerarse que el Real Decreto de 14 de abril de 2002 se inscriba dentro del objetivo del legislador comunitario. El Real Decreto de 14 de abril de 2002 no compromete gravemente el resultado que prescribe la Directiva.

61. Con carácter subsidiario de segundo grado, el Gobierno belga sostiene que la adopción del Real Decreto de 14 de abril de 2002 dentro del plazo concedido a los Estados miembros para adaptar el Derecho interno a la Directiva no sólo no compromete gravemente el resultado que la misma prescribe, sino que puede incluso facilitar su cumplimiento, ya que el citado Real Decreto impuso a las compañías aéreas la obligación de realizar las inversiones necesarias para la renovación de sus respectivas flotas.

62. A este respecto, procede recordar que, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, si bien los Estados miembros no están obligados a adoptar las medidas de adaptación de su Derecho interno a una directiva antes de expirar el plazo previsto al efecto, de la aplicación del artículo 10 CE, párrafo segundo, en relación con el artículo 249 CE, párrafo tercero, así como de la propia Directiva se deduce que durante dicho plazo deben abstenerse de adoptar disposiciones que puedan comprometer gravemente el resultado prescrito por la Directiva [véanse, entre otras, las sentencias de 18 de diciembre de 1997, Inter-Environnement Wallonie, C-129/96 (LA LEY JURIS. 1422/1998), Rec. p. I-7411, apartado 45, y de 14 de septiembre de 2006, Stichting Zuid-Hollandse Milieufederatie, C-138/05 (LA LEY JURIS. 2366125/2006), Rec. p. I-8339, apartado 42].

63. Por consiguiente, los Estados miembros no pueden, sin comprometer gravemente el resultado que prescribe la Directiva, aprobar durante el plazo de adaptación del Derecho interno a esa Directiva disposiciones que, aun persiguiendo el mismo objetivo, a saber, la reducción del número de personas que padecen los efectos nocivos del ruido de las aeronaves, impidan establecer restricciones operativas homogéneas en toda la Comunidad.

64. Pues bien, consta que, dentro del plazo para adaptar el Derecho interno que prevé la Directiva, el Gobierno belga promulgó y publicó el Real Decreto de 14 de abril de 2002. Este Real Decreto no pretendía adaptar el Derecho interno a la Directiva, sino establecer un marco normativo armonizado a nivel nacional con el fin de reducir las molestias del ruido que producen las aeronaves, basando tal marco normativo en el enfoque previsto en el Reglamento n.º 925/1999, a saber, el establecimiento de restricciones operativas basadas en las relaciones de dilución de los motores con el objetivo de prohibir definitivamente la explotación de las aeronaves de reacción subsónicas con certificado renovado.

65. De lo anterior se deduce que la adopción del Real Decreto de 14 de abril de 2002, que entró en vigor el 1 de julio de 2003, es decir, menos de tres meses antes de la fecha de expiración del plazo para adaptar el Derecho interno a la Directiva, dio lugar al tratamiento indebidamente desfavorable de determinadas categorías de aeronaves y afectó duraderamente a las condiciones de adaptación del Derecho interno y de aplicación de dicha Directiva en la Comunidad. En efecto, debido a la prohibición de explotación de diversas aeronaves como resultado de la aplicación del citado Real Decreto, la evaluación de la incidencia de las molestias del ruido que prevé la Directiva no puede tener en cuenta las molestias producidas por todas las aeronaves conformes a las normas definidas en el volumen I, parte II, capítulo 3, anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y, por consiguiente, no es posible conseguir la mejora óptima de la gestión del ruido de conformidad con las disposiciones de la Directiva.

66. El Gobierno belga alega, por otro lado, que la Comisión no ha demostrado que el Real Decreto de 14 de abril de 2002 pueda producir tal resultado negativo, puesto que, de haber sido promulgado en el curso del mes de marzo de 2002, las restricciones que impone habrían sido aceptadas como medidas que estaban en vigor en el momento de la publicación de la Directiva, a las que se refiere la excepción que establece el artículo 7. Por lo tanto, concluye dicho Gobierno, no es razonable afirmar que el Real Decreto produzca efectos perjudiciales por el hecho de haber sido promulgado un mes más tarde, cuando se da la circunstancia de que todavía no había finalizado el plazo concedido para adaptar el Derecho interno a la Directiva.

67. A este respecto, basta con hacer constar, tal y como subraya la Comisión en su escrito de réplica, que la referida alegación es totalmente hipotética y que, en el marco de un recurso por incumplimiento, el Tribunal de Justicia debe pronunciarse teniendo en cuenta únicamente los elementos fácticos del asunto, con exclusión de toda suposición. Por lo demás, procede observar que el Gobierno belga presenta un supuesto hipotético, a saber, el de que el Real Decreto hubiera sido promulgado antes de la adopción de la Directiva.

68. De lo anterior se deduce que el Real Decreto de 14 de abril de 2002, adoptado por el Reino de Bélgica dentro del plazo para adaptar el Derecho interno a la Directiva, puede comprometer gravemente la consecución del resultado que prescribe dicha Directiva.

69. En tales circunstancias, debe considerarse fundado el recurso interpuesto por la Comisión.

70. Por consiguiente, procede declarar que el Reino de Bélgica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva y del artículo 10 CE, párrafo segundo,

en relación con el artículo 249 CE, párrafo tercero, al haber adoptado el Real Decreto de 14 de abril de 2002. Costas

(...)

En virtud de todo lo expuesto,

El Tribunal de Justicia (Sala Tercera) decide:

1) Declarar que el Reino de Bélgica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de marzo de 2002, sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios, así como del artículo 10 CE, párrafo segundo, en relación con el artículo 249 CE, párrafo tercero, al haber adoptado el Real Decreto de 14 de abril de 2002, por el que se regulan los vuelos nocturnos de ciertas aeronaves subsónicas civiles.

2) Condenar en costas al Reino de Bélgica.

Firmas