



Служба „Преса и
информация“

Съд на Европейския съюз
ПРЕССЪОБЩЕНИЕ №8/11
Люксембург, 17 февруари 2011 г.

Заклучение на генералния адвокат по дело C-120/10
European Air Transport SA/Collège d'Environnement de la Région de
Bruxelles-Capitale y Région de Bruxelles-Capitale

Според генералния адвокат Cruz Villalón държавите членки могат да приемат мерки, предназначени да санкционират в градските зони в близост до летищата надвишаването на максималните шумови равнища, измерени на нивото на земната повърхност

Действително, защитата на основните права — в частност, на основното право на личен и семеен живот и на жилището, и правото на опазване на околната среда — обосновава приемането на такива мерки

С цел намаляване на шумовото замърсяване на летищата на Европейския съюз Директива 2002/30¹ урежда приемането и последиците на т. нар. „експлоатационни ограничения“. В момента, в който се определят условията, при които могат да бъдат приети такива експлоатационни ограничения, Директива 2002/30 препраща към надвишаването на определени максимални шумови равнища, изчислени при източника (т.е. в самото въздухоплавателно средство), а не на земята.

Национално летище Брюксел е разположено на територията на Фламандския регион, макар че осъществяваните от и до него полети прелитат и на много малка височина над региона Брюксел-столица. На 27 май 1999 г. Съветът на регион Брюксел-столица приема правна уредба, която определя максималните шумови стойности за преминаването на самолети над региона. Посочената правна уредба установява в частност максималните шумови стойности, отвъд които преминаването на самолет обосновава налагането на глоба. Определянето на глобата се основава на ясни критерии. Сред тях следва да се отграничи шумовото равнище, измерено в децибели на местоназначението, не при източника.

European Air Transport (EAT) е въздухоплавателна компания, интегрирана в групата DHL, която осъществява полети за превоз на стоки с произход, местоназначение и междинно кацане на национално летище Брюксел.

На 19 октомври 2007 г. Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement, регионален орган, компетентен за следене на екологичните норми, налага на EAT административна санкция в размер на 56 113 EUR за нарушение на регионалната правна уредба от 27 май 1999 г. По-конкретно, на EAT е вменено издаването от негови въздухоплавателни средства на шумове през нощните часове, надвишаващи предвидените в посочената правна уредба стойности. EAT обжалва посоченото решение, като твърди, че регионалната правна уредба, която служи за основа на вменените му нарушения, е незаконосъобразна, тъй като използва като критерий за измерване на шума звуковите равнища на нивото на земната повърхност, а не при източника.

В този контекст, Държавният съвет (Белгия), който трябва да разреши спора, решава да отправи преюдициално запитване до Съда. Чрез запитването белгийската юрисдикция иска Съдът да се произнесе относно съответствието на брюкселската регионална правна уредба,

¹ Директива 2002/30 на Европейския парламент и на Съвета от 26 март 2002 година относно установяването на правила и процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността (ОВ L 85, стр. 40; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 219).

която санкционира шумовото замърсяване, причинявано от самолетите, използващи национално летище Брюксел, с Директива 2002/30.

В заключението си, представено днес, г-н Cruz Villalón преценява, на първо място, че „експлоатационното ограничение“ е пълна или временна забранителна мярка, предварителна и обективна по естеството си, която представлява категорична пречка, а не просто препятства достъпа на гражданско въздухоплавателно средство до летище на Съюза.

Освен това г-н Cruz Villalón уточнява, че експлоатационните ограничения са специфични забрани, установени в рамките на транспортната политика. По този начин експлоатационните ограничения съществуват едновременно с други национални мерки от екологично естество.

В резултат на това генералният адвокат прави извода, че **белгийската регионална санкционна правна уредба**, насочена към наказване на надвишаването на определени максимални равнища на шум, изчислени при източника на нивото на земната повърхност в зони, близки до летище, **не попада в приложното поле на Директива 2002/30, тъй като не съставлява „експлоатационно ограничение“**. Действително, въпросната брюкселска правна уредба в частност не забранява *ex ante* пълния или временен достъп до национално летище Брюксел, но забранява надвишаването на определени равнища на емисии. По този начин, по силата на регионалната правна уредба нищо не пречи самолетът да каца и да излита от посоченото летище и в случай, че превишава установените в правната уредба предели, правната последица е санкция, а не забрана. Освен това регионалната правна уредба не се приема в рамките на транспортна политика и не се одобрява, нито прилага от компетентните в тази материя органи, а е част от екологичните правомощия, които са конституционно предоставени на белгийските региони.

На второ място, генералният адвокат счита, че **Директива 2002/30**, която препраща към критерий за измерване на шума от въздухоплавателните средства при източника, **допуска национална мярка като брюкселската регионална правна уредба, която не представлява експлоатационно ограничение и която използва критерий за измерване на шума на нивото на земната повърхност**. Генералният адвокат е на мнение, че **Директива 2002/30 не пречи на държавите членки да приемат екологични норми, които имат косвено отражение върху разпоредбите относно гражданското въздухоплаване, които посочената Директива хармонизира**.

По този въпрос, от една страна, генералният адвокат смята, че **Директива 2002/30 има секторен характер, защото трябва да остане ограничена изключително до приемането, регулирането и изключването на „експлоатационни ограничения“**.

От друга страна, г-н Cruz Villalón припомня, че **Хартата на основните права на Европейския съюз зачита основното право на личен и семеен живот и на жилище, като същевременно признава изрично право на опазване на околната среда**. Освен това генералният адвокат отбелязва, че Европейският съд по правата на човека не само многократно е обявявал, че шумовото замърсяване съставлява част от околната среда, но и е признал също така, че звуковите емисии, причинени от въздухоплавателните средства, обосновават, а в определени случаи изискват, приемането на активни мерки за защита от страна на държавите.

Впрочем с оглед на факта, че тълкуването на Европейския съд по правата на човека обвързва Съюза и трябва да се взема предвид от Съда на Европейския съюз, генералният адвокат заключава, че **Директива 2002/30 позволява приемането на мерки за борба срещу шума на летищата, различни от изрично предвидените в посочената Директива**. В противен случай би се получило състояние на парализа в държавната борба срещу шумовото замърсяване, лишавашо държавите от всякаква свобода на действие при упражняването на политиката им в екологичната, градоустройствената и санитарната област.

ЗАБЕЛЕЖКА: Заключение на генералния адвокат не обвързва Съда. Задачата на генералните адвокати е да предложат на Съда, при пълна независимост, правно разрешение на делото, което им е поверено. Съдиите от Съда пристъпват към разисквания по делото. Съдебното решение ще бъде постановено на по-късна дата.

ЗАБЕЛЕЖКА: Преюдициалното запитване позволява на юрисдикциите на държавите членки, в рамките на спор, с който са сезирани, да се обърнат към Съда с въпрос относно тълкуването на правото на Съюза или валидността на акт на Съюза. Съдът не решава националния спор. Националната юрисдикция трябва да се произнесе по делото в съответствие с решението на Съда. Това решение обвързва по същия начин останалите национални юрисдикции, когато са сезирани с подобен въпрос.

Неофициален документ, предназначен за медиите, който не обвързва Съда.

[Пълният текст](#) на заключението е публикуван на уебсайта CURIA в деня на обявяването

За допълнителна информация се свържете с Илияна Палъова ☎ (+352) 4303 3708