



Prensa e Información

Tribunal de Justicia de la Unión Europea

COMUNICADO DE PRENSA nº 8/11

Luxemburgo, 17 de febrero de 2011

Conclusiones del Abogado General en el asunto C-120/10
European Air Transport SA / Collège d'Environnement de la Région de
Bruxelles-Capitale y Région de Bruxelles-Capitale

Según el Abogado General Cruz Villalón, los Estados miembros pueden adoptar medidas destinadas a sancionar en las zonas urbanas próximas a los aeropuertos, la superación de niveles sonoros máximos medidos a ras del suelo

En efecto, la tutela de los derechos fundamentales- en particular, del derecho fundamental a la vida privada, familiar y del domicilio y del derecho de protección del medio ambiente- justifican la adopción de tales medidas

Con el objeto de combatir la contaminación acústica en los aeropuertos de la Unión, la Directiva 2002/30¹ regula la adopción y los efectos de las denominadas “restricciones operativas”. A la hora de determinar los supuestos en los que se pueden adoptar tales restricciones operativas, la Directiva 2002/30 remite a la superación de ciertos niveles de ruidos máximos calculados en la fuente (esto es, en la propia aeronave) y no en el suelo.

El aeropuerto de Bruselas-Nacional se encuentra ubicado en el territorio de la región de Flandes, aunque los vuelos que operan en él también sobrevuelan a una altura muy escasa la región de Bruselas-capital. El 27 de mayo de 1999, el consejo de la región de Bruselas-capital adoptó una reglamentación que fija los valores sonoros máximos por el paso de aviones sobre la región. Dicha reglamentación establece, en particular, los valores sonoros a partir de los cuales el paso de un avión justifica la imposición de una multa. La determinación de la multa se basa en distintos criterios. Entre ellos, cabe destacar el nivel de ruido medido en decibelios en el lugar de destino y no en la fuente.

European Air Transport (EAT) es una compañía aérea integrada en el grupo DHL que opera vuelos de transporte de mercancías con origen, destino y escala en el aeropuerto de Bruselas-Nacional.

El 19 de octubre de 2007, el Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement, organismo regional competente para la supervisión de la normativa ambiental, impuso a EAT una sanción administrativa de 56.113 euros por vulnerar la reglamentación regional de 27 de mayo de 1999. En concreto, se imputó a EAT la emisión desde sus aeronaves de ruidos, en horario nocturno, superiores a los valores previstos en la referida reglamentación. EAT recurrió dicha decisión alegando que la reglamentación regional que sirve de fundamento a las infracciones que se le imputan es contraria a derecho, puesto que utiliza como criterio de medición del ruido los niveles sonoros a ras de suelo, y no en la fuente.

En este contexto, el Consejo de Estado (Bélgica), que deberá resolver el litigio, ha decidido transmitir una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia. A través de ésta, la jurisdicción belga solicita que el Tribunal de Justicia se pronuncie sobre la compatibilidad de la normativa regional bruselense que sanciona la contaminación acústica provocada por los aviones que utilizan el aeropuerto de Bruselas-Nacional, con la Directiva 2002/30.

¹ Directiva 2002/30, 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 sus conclusiones presentadas hoy, en primer lugar, el Sr. Cruz Villalón estima que una «restricción operativa» constituye una medida prohibitiva total o temporal, de naturaleza previa y objetiva, que impide categóricamente, y no sólo obstaculiza, el acceso de una aeronave civil a un aeropuerto de la Unión.

Además, el Sr. Cruz Villalón precisa que las restricciones operativas son prohibiciones específicas acordadas en el marco de la política de transportes. De este modo, las restricciones operativas conviven con otras medidas nacionales de naturaleza ambiental.

En consecuencia, el Abogado General concluye que **la reglamentación sancionadora regional belga**, dirigida a la represión de la superación de ciertos niveles sonoros máximos calculados a ras del suelo en zonas próximas a un aeropuerto, **no entra en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/30 puesto que no constituye una «restricción operativa»**. En efecto, en particular, la reglamentación bruselense cuestionada no prohíbe *ex ante* el acceso, total o temporal, al aeropuerto de Bruselas-Nacional, sino que prohíbe superar determinados niveles de emisión. De este modo, en virtud de la reglamentación regional, nada impide a un avión aterrizar y despegar de dicho aeropuerto y, en caso de sobrepasar los límites establecidos en la reglamentación, la consecuencia jurídica es una sanción y no una prohibición. Además, la reglamentación regional no se adopta en el marco de una política de transportes y no se aprueba ni aplica por las autoridades competentes en esa materia, pues forma parte de las competencias ambientales que las regiones belgas tienen constitucionalmente atribuidas.

En segundo lugar, el Abogado General considera que la Directiva 2002/30, que remite a un criterio de medición de ruidos de las aeronaves en la fuente, no se opone a una medida nacional como la reglamentación regional bruselense que no constituye una restricción operativa y que utiliza un criterio de medición del ruido a ras del suelo. En opinión del Abogado General, **la Directiva 2002/30 no impide a los Estados miembros la adopción de normas ambientales que incidan indirectamente en las disposiciones de aviación civil que dicha Directiva armoniza.**

Respecto a esta cuestión, por un lado, el Abogado General considera que **la Directiva 2002/30 tiene un carácter sectorial, por lo que ha de quedar circunscrita exclusivamente a la adopción, regulación y excepción de «restricciones operativas».**

Por otro lado, **el Sr. Cruz Villalón recuerda que la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea recoge el derecho fundamental a la vida privada, familiar y del domicilio, al tiempo que reconoce expresamente un derecho de protección del medio ambiente.** Además, el Abogado General señala que el Tribunal Europeo de Derechos Humanos no sólo ha declarado en reiteradas ocasiones que la contaminación acústica forma parte del medio ambiente, sino que también ha reconocido que las emisiones sonoras causadas por las aeronaves justifican, y en ocasiones exigen, la adopción de medidas activas de protección a cargo de los Estados.

Pues bien, teniendo en cuenta que la interpretación del Tribunal Europeo de Derechos Humanos vincula a la Unión y ha de ser atendida por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, el Abogado General concluye que **la Directiva 2002/30 permite la adopción de medidas de lucha contra el ruido en los aeropuertos distintas a las expresamente previstas en dicha Directiva. De lo contrario, se produciría una suerte de parálisis en la lucha estatal contra la contaminación acústica, privando a los Estados de todo margen de maniobra en el ejercicio de sus políticas ambientales, urbanísticas y sanitarias.**

RECORDATORIO: Las conclusiones del Abogado General no vinculan al Tribunal de Justicia. La función del Abogado General consiste en proponer al Tribunal de Justicia, con absoluta independencia, una solución jurídica al asunto del que se ocupa. Los jueces del Tribunal de Justicia comienzan ahora sus deliberaciones sobre este asunto. La sentencia se dictará en un momento posterior.

RECORDATORIO: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no

resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto íntegro](#) de las conclusiones se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento

Contactos con la prensa: Agnès López Gay ☎ (+352) 4303 3667