



Pers en Voorlichting

Hof van Justitie van de Europese Unie

PERSCOMMUNIQUÉ nr. 8/11

Luxemburg, 17 februari 2011

Conclusie van de advocaat-generaal in zaak C-120/10
European Air Transport NV / Milieucollege van het Brussels Hoofdstedelijk
Gewest en Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Volgens advocaat-generaal Cruz Villalón mogen de lidstaten in stedelijke gebieden rond luchthavens maatregelen nemen tot bestrijding van maximumgeluidsniveaus gemeten aan de grond

De bescherming van de grondrechten – in het bijzonder het grondrecht op bescherming van het privéleven en het familie- en gezinsleven, alsook van de woning en het recht op milieubescherming – rechtvaardigt in feite de vaststelling van deze maatregelen

Tot bestrijding van de geluidshinder van de luchthavens in de Unie regelt richtlijn 2002/30¹ de invoering en de gevolgen van zogenaamde „exploitatiebeperkingen”. Voor de vaststelling of dergelijke exploitatiebeperkingen mogen worden vastgesteld, verwijst richtlijn 2002/30 naar de bestrijding van bepaalde maximale geluidsniveaus aan de bron (namelijk het vliegtuig zelf) en niet aan de grond.

De luchthaven Brussel-Nationaal ligt op Vlaams grondgebied, maar vluchten gaan op vrij lage hoogte ook over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Op 27 mei 1999 regelde het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de maximale geluidsniveaus voor vluchten over het gewest. Deze regeling stelt in het bijzonder de geluidsniveaus vast waarboven overvliegende vliegtuigen worden beboet. De geldboete wordt berekend op basis van verschillende criteria, met name het geluidsniveau in decibel op de plaats van ontvangst en niet aan de bron.

European Air Transport (EAT) is een luchtvaartmaatschappij die deel uitmaakt van de DHL-groep. Zij vervoert goederen vanuit, naar en via de luchthaven Brussel-Nationaal.

Op 19 oktober 2007 legde het Brussels Instituut voor Milieubeheer, de bevoegde regionale instelling voor toezicht op de naleving van de milieuwetgeving, EAT een administratieve geldboete van 56.113 EUR op wegens overtreding van de regionale wetgeving van 27 mei 1999. Concreet hadden de vliegtuigen van EAT 's nachts de bij deze regeling vastgestelde geluidsniveaus overschreden. Daartegen bracht EAT in dat de regionale wetgeving waarop de overtreding berustte, in strijd was met het recht aangezien zij voor de meting van het geluid uitging van geluidsniveaus aan de grond en niet aan de bron.

In deze context stelde de Raad van State (België), die het geschil moet beslechten, het Hof van Justitie een prejudiciële vraag met het oog op een uitspraak van het Hof over de verenigbaarheid van de Brusselse regionale wetgeving tot bestrijding van de geluidshinder van vliegtuigen die de luchthaven Brussel-Nationaal gebruiken, met richtlijn 2002/30.

In zijn vandaag genomen conclusie meent advocaat-generaal Cruz Villalón **in de eerste plaats dat een „exploitatiebeperking” een volledige of tijdelijke, vooraf en objectief vastgestelde verbodsmaatregel is, die de toegang van civiele vliegtuigen tot een luchthaven van de Unie absoluut verbiedt en niet slechts belemmert.**

¹ Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap (PB L 85, blz.40).

Bovendien, aldus advocaat-generaal Cruz Villalón, **zijn de exploitatiebeperkingen specifieke verbodsbepalingen die gerechtvaardigd zijn op het gebied van het transportbeleid. Exploitatiebeperkingen gaan dus hand in hand met andere nationale milieumaatregelen.**

Bijgevolg komt de advocaat-generaal tot de conclusie dat de **Belgische regionale sanctieregeling** tot bestrijding van bepaalde aan de grond rond luchthavens berekende maximumgeluidsniveaus **buiten de werkingsfeer van richtlijn 2002/30 vallen, daar zij geen „exploitatiebeperking” vormen.** In het bijzonder is de betrokken Brusselse regeling in feite geen ex ante volledig of tijdelijk verbod van toegang tot de luchthaven Brussel-Nationaal, maar alleen een verbod van overschrijding van bepaalde geluidsniveaus. De regionale regeling belet dus geenszins een vliegtuig om er te landen of op te stijgen en verbindt als rechtsgevolg aan overschrijding van de erin vastgestelde niveaus een sanctie en geen verbod. Bovendien wordt de regionale regeling niet op het gebied van het transportbeleid vastgesteld en niet door de ter zake bevoegde instanties toegepast of goedgekeurd want zij behoort tot de bevoegdheden op milieugebied die de Belgische grondwet aan de Belgische regio's toekent.

In de tweede plaats acht de advocaat-generaal **richtlijn 2002/30**, die uitgaat van meting van het geluid van vliegtuigen aan de bron, **verenigbaar met een nationale maatregel als de Brusselse gewestelijke maatregel, die geen exploitatiebeperking vormt en uitgaat van meting van het geluid aan de grond.** Volgens de advocaat-generaal **belet richtlijn 2002/30 geen nationale milieuvoorschriften die de door deze richtlijn geharmoniseerde bepalingen inzake civiele luchtvaart indirect beïnvloeden.**

Wat deze vraag betreft, is **richtlijn 2002/30** volgens de advocaat-generaal **enerzijds een sectoriële richtlijn aangezien zij uitsluitend is gericht op de vaststelling, regeling en uitzondering van „exploitatiebeperkingen”.**

Anderzijds, aldus advocaat-generaal Cruz Villalón, **erkent het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie het grondrecht op bescherming van het privéleven en het familie- en gezinsleven, alsook van de woning, terwijl het uitdrukkelijk het recht op milieubescherming erkent.** Bovendien wijst de advocaat-generaal erop dat het Europees Hof voor de Rechten van de Mens niet alleen herhaaldelijk heeft verklaard dat geluidsoverlast deel uitmaakt van het milieu, maar ook heeft erkend dat geluidsemissies van vliegtuigen de vaststelling van beschermingsmaatregelen door de staten rechtvaardigen en soms vereisen.

De uitlegging door het Europees Hof voor de Rechten van de Mens verbindt de Unie en moet door het Hof van Justitie van de Europese Unie in acht worden genomen; derhalve luidt de conclusie van de advocaat-generaal dat **richtlijn 2002/30 de vaststelling van maatregelen tot geluidsbestrijding op de verschillende luchthavens in de in deze richtlijn uitdrukkelijk gestelde voorwaarden toestaat. Anders zouden de landen worden verlamd in hun bestrijding van geluidsoverlast en alle ruimte voor de uitoefening van hun beleid op gebied van milieu, ruimtelijke ordening en volksgezondheid missen.**

NOTA BENE: De conclusie van de advocaat-generaal bindt het Hof van Justitie niet. De advocaten-generaal hebben tot taak, het Hof in volledige onafhankelijkheid een juridische oplossing te bieden voor het concrete geschil. De rechters van het Hof beginnen vandaag met de beraadslagingen over de zaak. Op een latere datum zal arrest worden gewezen.

NOTA BENE: De prejudiciële verwijzing biedt de rechterlijke instanties van de lidstaten de mogelijkheid, in het kader van een bij hen aanhangig geding aan het Hof vragen te stellen over de uitlegging van het recht van de Unie of over de geldigheid van een handeling van de Unie. Het Hof beslecht het nationale geding niet. De nationale rechterlijke instantie dient het geding af te doen overeenkomstig de beslissing van het Hof. Deze beslissing bindt op dezelfde wijze de andere nationale rechterlijke instanties die kennis dienen te nemen van een soortgelijk probleem.

Voor de media bestemd niet-officieel stuk, dat het Hof van Justitie niet bindt.

De [volledige tekst](#) van de conclusie is op de dag van de uitspraak te vinden op de website CURIA.

Contactpersoon voor de pers: Stefaan Van der Jeught ☎ (+352) 4303 2170