



Sajtó és Tájékoztatás

Az Európai Unió Bírósága
8/11. sz. SAJTÓKÖZLEMÉNY
Luxembourg, 2011. február 17.

A főtanácsnok indítványa a C-120/10. sz.
European Air Transport SA kontra Collège d'Environnement de la Région de
Bruxelles–Capitale és Région de Bruxelles–Capitale ügyben

Pedro Cruz Villalón főtanácsnok szerint a tagállamok hozhatnak a talajon mért maximális zajszintek meghaladását a repülőterek közelében lévő városi területeken szankcionáló intézkedéseket

Az alapvető jogok – különösen a magán-, a családi élethez és az otthonhoz való alapvető jog, valamint a környezetvédelemhez való jog – igazolják ugyanis az ilyen intézkedések meghozatalát

Az uniós repülőtereken tapasztalható zajártalom elleni küzdelem céljából a 2002/30 irányelv¹ szabályozza az úgynevezett üzemeltetési korlátozások elfogadását és hatályát. A 2002/30 irányelv azon esetek meghatározásakor, amelyekben ilyen üzemeltetési korlátozásokat lehet elfogadni, a zaj forrásánál (vagyis magán a repülőgépen) és nem a talajon mért meghatározott maximális zajszint meghaladására hivatkozik.

A Brüsszel Nemzeti Repülőtér Flandria régió területén található, jöllehet az azt használó járatok a Région de Bruxelles–Capitale-on (Brüsszel–főváros régió) is igen alacsony magasságon repülnek keresztül. 1999. május 27-én a Région de Bruxelles–Capitale tanácsa olyan szabályozást fogadott el, amely meghatározza a repülőgépek régió fölötti áthaladásának maximális zajértékeit. Az említett szabályozás különösen azon zajértékeket állapítja meg, amelyek felett a repülőgép áthaladása bírság kiszabását indokolja. A bírság meghatározása különböző szempontokon alapul. Ezek közül kiemelendő a célállomáson, és nem a zajforrásnál decibelben mért zajszint szempontja.

A European Air Transport (EAT) a DHL csoportba tartozó légitársaság; a DHL csoport a Brüsszel Nemzeti Repülőtérrel kiinduló, oda érkező és azt közbelső állomásként használó áruszállító járatokat üzemeltet.

2007. október 19-én az Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement, a környezeti szabályozás felügyeletéért felelős regionális szerv 56 113 euró közigazgatási bírságot szabott ki az EAT-ra az 1999. május 27-i regionális szabályozás megsértése miatt. Egészen pontosan az EAT-nak azt rótták fel, hogy a repülőgépei zajkibocsátása az éjszakai órákban meghaladta a hivatkozott szabályozásban előírt értékeket. Az EAT fellebbezett az említett határozat ellen, azzal érvelve, hogy a neki tulajdonított jogsértések alapjául szolgáló regionális szabályozás jogellenes, mivel a zajmérés szempontjaként a talaj, és nem zajforrás zajszintjeit alkalmazza.

Ilyen körülmények között a jogvitát elbíráló belga Conseil d'état (államtanács), amelynek el kell bírálnia a jogvitát, előzetes döntéshozatal céljából kérdést terjesztett a Bíróság elé. Ezen keresztül a belga bíróság azt kéri, hogy a Bíróság határozzon a Brüsszel Nemzeti Repülőtérrel használó repülőgépek által kiváltott zajártalmat szankcionáló brüsszeli regionális jogi normának a 2002/30 irányelvvel való összeegyeztethetőségéről.

P. Cruz Villalón a ma ismertetett indítványában először is úgy véli, hogy az „üzemeltetési korlátozás” teljes vagy átmeneti, előzetes és objektív jellegű tiltó intézkedés, amely

¹ A Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról szóló, 2002. március 26-i 2002/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 85., 40. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 6. kötet, 96. o.).

kifejezetten megakadályozza, és nem csak korlátozza a polgári repülőgépek valamely uniós repülőtérre való bejutását.

Ezentúl P. Cruz Villalón kifejti, hogy az üzemeltetési korlátozások a közlekedéspolitika keretében alkalmazott különleges tilalmak. Az üzemeltetési korlátozások így más, környezeti jellegű nemzeti intézkedésekkel együtt léteznek.

Ennélfogva a főtanácsnok arra következtet, hogy **a szankciót megállapító, belga regionális szabályozás**, amelynek célja bizonyos, a repülőtér közelében lévő területeken a talajon mért maximális zajszintek meghaladásának szankcionálása, **nem tartozik a 2002/30 irányelv hatálya alá, mivel nem minősül „üzemeltetési korlátozásnak”**. Különösen ugyanis a vitatott brüsszeli szabályozás nem *ex ante*, teljesen vagy átmenetileg a Brüsszel Nemzeti Repülőtérre való bejutást, hanem bizonyos kibocsátási szintek meghaladását tiltja. Így a regionális szabályozás értelmében semmi nem akadályozza a repülőgépeket az említett repülőtéren való leszállásban, és az onnan való felszállásban, továbbá a szabályozásban meghatározott határértékek meghaladása esetén a jogkövetkezmény szankció és nem tiltás. Ezenkívül a regionális szabályozás nem a közlekedéspolitika keretében születik, valamint azt nem az e területen hatáskörrel rendelkező hatóságok fogadják el, vagy alkalmazzák, mivel az a belga régiókra az alkotmányban ruházott környezeti hatáskörök hatálya alá tartozik.

Másodszor a főtanácsnok szerint a repülőgépek zaja forrásnál való mérésének szempontját alkalmazó **2002/30 irányelvvel nem ellentétes az olyan nemzeti intézkedés, mint a brüsszeli regionális szabályozás, amely nem minősül üzemeltetési korlátozásnak, és amely a talajon való zajmérés szempontját használja**. A főtanácsnok véleménye szerint **a 2002/30 irányelvvel nem ellentétes az, ha a tagállamok olyan környezeti normákat fogadnak el, amelyek közvetve hatással vannak a polgári repülés rendelkezéseire, amelyet az említett irányelv harmonizál**.

E kérdéssel kapcsolatban a főtanácsnok egyrészt úgy véli, hogy **a 2002/30 irányelv ágazati jellegű, ezért kizárólag az „üzemeltetési korlátozások” elfogadására, szabályozására és az attól való eltérésekre kell korlátozódnia**.

P. Cruz Villalón másrészt emlékeztet arra, hogy az Európai Unió Alapjogi Chartája magában foglalja a magán-, a családi élethez és az otthonhoz való alapvető jogot, ugyanúgy mint ahogy kifejezetten elismeri a környezetvédelemhez való jogot. Ezenkívül a főtanácsnok hangsúlyozza, hogy az Emberi Jogok Európai Bírósága nem csak azt állapította meg több alkalommal, hogy a zajártalom a környezet része, hanem azt is elismerte, hogy a repülőgépek zajkibocsátásai igazolják, és esetenként megkövetelik az államoktól aktív védelmi intézkedések meghozatalát.

Tekintettel tehát arra, hogy az Emberi Jogok Európai Bíróságának ítélkezési gyakorlata kötelezi az Uniót, és az Európai Unió Bíróságának követnie kell azt, a főtanácsnok következtetése szerint **a 2002/30 irányelv lehetővé teszi az ezen irányelvben kifejezetten előírtaktól különböző, a repülőterek zaja elleni küzdelemre vonatkozó intézkedések elfogadását. Máskülönben a zajártalom elleni állami küzdelem bizonyos módon megbénulna, ha az államok nem rendelkeznének semmilyen mozgástérrel a környezeti, városrendezési és egészségügyi politikájuk meghatározásában**.

EMLÉKEZTETŐ: A főtanácsnok indítványa nem köti a Bíróságot. A főtanácsnok feladata, hogy teljesen pártatlanul és függetlenül eljárva a rábízott ügy jogi megoldására vonatkozó javaslatot terjesszen a Bíróság elé. A Bíróság bírái most kezdik meg a tanácskozást a jelen ügyben. Az ítéletet későbbi időpontban hozzák meg.

EMLÉKEZTETŐ: Az előzetes döntéshozatali eljárás lehetővé teszi a tagállami bíróságok számára, hogy az előttük folyamatban lévő jogvita keretében az uniós jog értelmezésére vagy valamely uniós jogi aktus érvényességére vonatkozó kérdést terjesszenek a Bíróság elé. A Bíróság nem dönti el a tagállami bíróság előtti jogvitát. A nemzeti bíróság feladata, hogy az ügyet a Bíróság határozata alapján elbírálja. E határozat a tartalmilag hasonló kérdésben eljáró más nemzeti bíróságokat is köti.

*A sajtó részére készített nem hivatalos kiadvány, amely nem köti a Bíróságot.
A kihirdetés napján az indítvány [teljes szövege](#) megtalálható a CURIA honlapon.*

Sajtófelelős: Lehóczki Balázs ☎ (+352) 4303 5499