ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δεύτερο τμήμα)

της 28ης Φεβρουαρίου 2008 *

Στην υπόθεση C-2/07,

με αντικείμενο αίτηση έκδοσης προδικαστικής απόφασης δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, που υπέβαλε το Cour de cassation (Βέλγιο) με απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 2006, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 4 Ιανουαρίου 2007, στο πλαίσιο της δίκης

Paul Abraham κ.λπ.

κατά

Région wallonne,

Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset,

T. N. T. Express Worldwide (Euro Hub) SA,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

Société nationale des voies aériennes-Belgocontrol,

État belge,

Cargo Airlines Ltd,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δεύτερο τμήμα),

συγκείμενο από τους C. W. A. Timmermans, πρόεδρο τμήματος, L. Bay Larsen, K. Schiemann, P. Kūris και J.-C. Bonichot (εισηγητή), δικαστές,

γενική εισαγγελέας: J. Kokott
γραμματέας: M.-A. Gaudissart, προϊστάμενος μονάδας,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζήτησης της 18ης Οκτωβρίου 2007,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— οι Abraham κ.λπ., εκπροσωπούμενοι από τους L. Misson, L. Wysen και X. Close, avocats, καθώς και από την A. Kettels, Rechtsanwältin,

— οι Beaujean κ.λπ., εκπροσωπούμενοι από τους L. Cambier και M. t'Serstevens, avocats,

— οι Dehalleux κ.λπ., εκπροσωπούμενο από τον L. Cambier, avocat,

— οι Descamps κ.λπ., εκπροσωπούμενοι από τον A. Lebrun, avocat,

— η Région wallonne, εκπροσωπούμενη από τον F. Haumont, avocat,

— η Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, εκπροσωπούμενη από τον P. Ramquet, avocat,

— η T. N. T. Express Worldwide (Euro Hub) SA, εκπροσωπούμενη από τους P. Henfling και V. Bertrand, avocats,

— η Βελγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους A. Hubert και C. Pochet, επικουρούμενους από τον F. Haumont, avocat,

— η Τσεχική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον T. Boček,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους M. Κωνσταντινίδη και J.-B. Laignelot,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 29ης Νοεμβρίου 2007,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση για την έκδοση προδικαστικής απόφασης αφορά την ερμηνεία της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (ΕΕ L 175, σ. 40, στο εξής: οδηγία 85/337), όπως ίσχυε προτού τροποποιηθεί από την οδηγία 97/11/ΕΚ του Συμβουλίου, της 3ης Μαρτίου 1997 (ΕΕ L 73, σ. 5, στο εξής: οδηγία 97/11), και ιδίως του σημείου 7 του παραρτήματος Ι και του σημείου 12 του παραρτήματος ΙΙ.

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ, αφενός, διαφόρων περιοίκων του αεροδρομίου της Λιέγης-Bierset (Βέλγιο) και, αφετέρου, της Région wallone (Περιφέρειας της Βαλονίας), της Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, της T. N. T. Express Worldwide (Euro Hub) SA (στο εξής: T. N. T. Express Worldwide), της Société nationale des voies aériennes-belgocontrol, του État belge (Βελγικού Δημοσίου) και της Cargo Airlines Ltd, σχετικά με τις ηχητικές ενοχλήσεις που προκλήθηκαν από την εγκατάσταση, στο εν λόγω αεροδρόμιο, ενός κέντρου εναέριων εμπορευματικών μεταφορών.

Το νομικό πλαίσιο

Η κοινοτική νομοθεσία

3 Η οδηγία 85/337, εφαρμοζόμενη εν προκειμένω υπό την αρχική της διατύπωση, αφορά, σύμφωνα με το άρθρο της 1, παράγραφος 1, την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημόσιων και ιδιωτικών έργων που ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

4 Η παράγραφος 2 του ίδιου άρθρου ορίζει τα εξής:

«[...] νοείται ως:

σχέδιο:

— η υλοποίηση κατασκευαστικών εργασιών ή άλλων εγκαταστάσεων ή έργων,

— άλλες επεμβάσεις στο φυσικό περιβάλλον ή το τοπίο, στις οποίες περιλαμβάνονται και οι επεμβάσεις που αφορούν τη εκμετάλλευση των πόρων του εδάφους·

κύριος του έργου:

είτε ο υποβάλλων αίτηση για άδεια που αφορά σχέδιο ιδιωτικού έργου, είτε η δημόσια αρχή που αναλαμβάνει την πρωτοβουλία για ένα σχέδιο·

άδεια:

απόφαση της ή των αρμόδιων αρχών που δίνει το δικαίωμα στον κύριο του έργου να πραγματοποιήσει το σχέδιο.»

5 Σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 85/337, «[τ]α κράτη μέλη θεσπίζουν τις απαραίτητες διατάξεις ώστε τα σχέδια που, ιδίως, λόγω της φύσης, του μεγέθους ή της θέσης τους, μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, να υποβάλλονται σε εκτίμηση όσον αφορά τις επιπτώσεις τους πριν δοθεί η άδεια. Αυτά τα σχέδια καθορίζονται στο άρθρο 4».

6 Το άρθρο 3 περιγράφει το αντικείμενο της εκτίμησης των επιπτώσεων στο περιβάλλον:

«Η εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον εντοπίζει, περιγράφει και αξιολογεί κατάλληλα, σε συνάρτηση με κάθε ειδική περίπτωση και σύμφωνα με τα άρθρα 4 έως 11 τις άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις ενός σχεδίου πάνω στους εξής παράγοντες:

— στον άνθρωπο, στην πανίδα και στη χλωρίδα,

— στο έδαφος, στα ύδατα, στον αέρα, στο κλίμα και στο τοπίο,

— στην αλληλεπίδραση των παραγόντων που αναφέρονται στην πρώτη και δεύτερη περίπτωση,

— στα υλικά αγαθά και στην πολιτιστική κληρονομιά.»

7 Το άρθρο 4 διακρίνει δύο είδη σχεδίων.

8 Το άρθρο 4, παράγραφος 1, επιβάλλει, υπό την επιφύλαξη του άρθρου 2, παράγραφος 3, να υποβάλλονται τα σχέδια των κατηγοριών που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι της οδηγίας σε εκτίμηση σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10 της ίδιας οδηγίας. Μεταξύ των σχεδίων που εμπίπτουν στο άρθρο 4, παράγραφος 1, το σημείο 7 του παραρτήματος Ι αναφέρει την «[κ]ατασκευή […] αερολιμένων (2) των οποίων οι διάδρομοι απογείωσης και προσγείωσης έχουν μήκος 2 100 m και πλέον».

9 Η υποσημείωση 2 που αφορά το σημείο 7 διευκρινίζει ότι: «"[α]ερολιμένες" νοούνται κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας τα αεροδρόμια που ανταποκρίνονται στον ορισμό που δίνει η Συμφωνία του Σικάγου του 1944 για την ίδρυση της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (παράρτημα 14).»

10 Όσον αφορά τα άλλα είδη σχεδίων, το άρθρο 4, παράγραφος 2, της οδηγίας 85/337 προβλέπει τα ακόλουθα:

«Τα σχέδια τα οποία υπάγονται στις κατηγορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ υποβάλλονται σε εκτίμηση, σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10, όταν τα κράτη μέλη κρίνουν ότι το απαιτούν τα χαρακτηριστικά τους.

Προς τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη μπορούν ιδίως να συγκεκριμενοποιούν ορισμένους τύπους σχεδίων προς εκτίμηση ή να καθορίζουν τα κριτήρια ή/και τα κατώφλια που πρέπει να επιλεγούν προκειμένου να μπορεί να καθοριστεί ποια από τα σχέδια που υπάγονται στις κατηγορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ πρέπει να υποβληθούν σε εκτίμηση σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10.»

11 Στο πλαίσιο των ίδιων αυτών σχεδίων που εμπίπτουν στο άρθρο 4, παράγραφος 2, της οδηγίας, το σημείο 10, στοιχείο δ΄, του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας αναφέρει την «[κ]ατασκευή [...] αεροδρομίων (σχέδια που δεν περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι)» και το σημείο 12 του ίδιου παραρτήματος μνημονεύει την «[τ]ροποποίηση των σχεδίων του παραρτήματος Ι».

12 Τα άρθρα 5 έως 9 της οδηγίας 85/337, στα οποία παραπέμπει το άρθρο 4 της οδηγίας αυτής, προβλέπουν κατ' ουσίαν τα ακόλουθα: το άρθρο 5 καθορίζει τις ελάχιστες πληροφορίες που πρέπει να παρέχει ο κύριος του έργου, το άρθρο 6 θεσπίζει, μεταξύ άλλων, την υποχρέωση του κυρίου του έργου να ενημερώνει τις αρχές και το κοινό, το άρθρο 8 προβλέπει την υποχρέωση των αρμόδιων αρχών να λαμβάνουν υπόψη τις πληροφορίες που συγκεντρώνονται στο πλαίσιο της διαδικασίας εκτιμήσεως και το άρθρο 9 θεσπίζει την υποχρέωση των αρμόδιων αρχών να ενημερώνουν το κοινό για τη ληφθείσα απόφαση και για τους όρους από τους οποίους ενδεχομένως αυτή συνοδεύεται.

Η εθνική νομοθεσία

13 Στην Περιφέρεια της Βαλονίας, η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των σχεδίων διεπόταν, έως την 1η Οκτωβρίου 2002, από διάταγμα της 11ης Σεπτεμβρίου 1985 και από τη συναφή εκτελεστική υπουργική απόφαση της 31ης Οκτωβρίου 1991.

14 Τα κείμενα αυτά προέβλεπαν ότι τα σχέδια που αναφέρονται στο παράρτημα Ι του διατάγματος της 11ης Σεπτεμβρίου 1985, το οποίο επαναλαμβάνει τον κατά-

λογο του παραρτήματος Ι της οδηγίας 85/337, και στο παράρτημα ΙΙ της υπουργικής απόφασης της 31ης Οκτωβρίου 1991 υποβάλλονταν αυτοδικαίως σε μελέτη των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων. Τα λοιπά σχέδια, για τα οποία δεν προβλεπόταν αυτοδικαίως μελέτη των επιπτώσεων, έπρεπε απλώς να αποτελέσουν αντικείμενο προηγουμένου σημειώματος εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

15 Σύμφωνα με το παράρτημα Ι του διατάγματος της 11ης Σεπτεμβρίου 1985, η κατασκευή αεροδρομίων των οποίων ο διάδρομος απογείωσης και προσγείωσης έχει μήκος τουλάχιστον 2 100 m υποβάλλεται υποχρεωτικά σε μελέτη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Εξάλλου, δυνάμει του παραρτήματος ΙΙ της υπουργικής απόφασης της 31ης Οκτωβρίου 1991, η κατασκευή αεροδρομίων των οποίων ο διάδρομος απογείωσης και προσγείωσης έχει μήκος 1 200 m ή περισσότερο, συμπεριλαμβανομένης της επιμήκυνσης των υφισταμένων διαδρόμων πέραν του τελευταίου αυτού ορίου, καθώς και τα αεροδρόμια για δραστηριότητες αναψυχής, πρέπει επίσης να αποτελούν αντικείμενο μελέτης των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων.

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

16 Οι περίοικοι του αεροδρομίου της Λιέγης-Bierset παραπονούνται για ηχητικές ενοχλήσεις, συχνά κατά τις νυκτερινές ώρες, λόγω της αναδιάρθρωσης του παλαιού αυτού στρατιωτικού αεροδρομίου και της χρησιμοποίησής του, από το 1996, από εταιρίες εναέριων εμπορευματικών μεταφορών.

17 Σύμβαση η οποία υπογράφηκε στις 26 Φεβρουαρίου 1996 μεταξύ της Περιφέρειας της Βαλονίας, της Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset και της T. N. T. Express Worldwide προέβλεψε μια σειρά έργων αναμόρφωσης των υποδομών του αεροδρομίου αυτού ώστε να μπορεί να χρησιμοποιείται καθ' όλο το εικοσιτετράωρο και επί 365 ημέρες τον χρόνο. Μεταξύ άλλων, οι διάδρομοι απογείωσης και προσγείωσης διαμορφώθηκαν και διαπλατύνθηκαν. Κατασκευάστηκαν επίσης ένας νέος πύργος ελέγχου καθώς και νέες έξοδοι από τους διαδρόμους και ζώνες στάθμευσης. Αντιθέτως, παρέμεινε αμετάβλητο το μήκος του διαδρόμου απογείωσης και προσγείωσης, που είναι 3 297 m.

18 Για την υλοποίηση των έργων αυτών εκδόθηκαν επίσης πολεοδομικές άδειες και άδειες εκμετάλλευσης.

19 Η διαφορά που εκκρεμεί ενώπιον του βελγικού δικαστηρίου αφορά υπόθεση αστικής ευθύνης: συγκεκριμένα, οι ενάγοντες της κύριας δίκης ζήτησαν την αποκατάσταση της ζημίας την οποία θεωρούν ότι υφίστανται λόγω των —σοβαρών κατ' αυτούς— ενοχλήσεων από την αναδιάρθρωση του αεροδρομίου.

20 Στο πλαίσιο αυτό, ασκήθηκε ενώπιον του Cour de cassation του Βελγίου αναίρεση κατά της απόφασης την οποία εξέδωσε στις 29 Ιουνίου 2004 το Cour d'appel de Liège.

21 Θεωρώντας ότι η διαφορά που του έχει υποβληθεί εγείρει ζητήματα ερμηνείας του κοινοτικού δικαίου, το Cour de cassation αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Συνιστά σχέδιο έργου κατά την έννοια της οδηγίας 85/337 [...], όπως ίσχυε πριν από την τροποποίησή της από την οδηγία 97/11 [...], σύμβαση συναφθείσα μεταξύ δημοσίων φορέων και ιδιωτικής επιχείρησης, η οποία σκοπεί στην εγκατάσταση της εν λόγω επιχείρησης στον χώρο αεροδρομίου διαθέτοντος διάδρομο [απογείωσης και προσγείωσης] μήκους άνω των 2100 m και στην οποία περιγράφονται επακριβώς οι εργασίες υποδομής που πρόκειται να πραγματοποιηθούν για τη χωροταξική διευθέτηση του εν λόγω διαδρόμου, χωρίς επιμήκυνσή του, καθώς και οι εργασίες για την κατασκευή πύργου ελέγχου, ώστε να μπορούν να πραγματοποιούνται πτήσεις μεγάλων αεροσκαφών σε εικοσιτετράωρη βάση επί 365 ημέρες το χρόνο, και η οποία προβλέπει την πραγματοποίηση πτήσεων τόσο κατά τη διάρκεια της νύκτας όσο και κατά τη διάρκεια της ημέρας από και προς την εγκατάσταση της εν λόγω επιχείρησης;

2) Εμπίπτουν στην έννοια του σχεδίου έργου για το οποίο απαιτείται εκτίμηση επιπτώσεων κατά την έννοια των άρθρων 1, 2 και 4 της οδηγίας 85/337 [...], όπως ίσχυε πριν τροποποιηθεί από την οδηγία 97/11 [...], οι εργασίες μετατροπών στην υποδομή υφισταμένου αεροδρομίου, σκοπούσες στην προσαρμογή του στη σχεδιαζόμενη αύξηση του αριθμού των ημερησίων και νυκτερινών πτήσεων, χωρίς επιμήκυνση του διαδρόμου [απογείωσης και προσγείωσης];

3) Λαμβανομένου υπόψη ότι τα παραρτήματα της οδηγίας 85/337 [...] δεν αφορούν ευθέως τα σχέδια για αύξηση της δραστηριότητας αεροδρομίου, υποχρεούται, παρά ταύτα, το οικείο κράτος μέλος να συνεκτιμήσει την αύξηση αυτή στο πλαίσιο της εξέτασης των ενδεχομένων επιπτώσεων στο περιβάλλον των μετατροπών που επιφέρονται στις υποδομές του εν λόγω αεροδρομίου, προκειμένου να ανταποκριθούν στη σχεδιαζόμενη αύξηση της δραστηριότητάς του;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

22 Με το πρώτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν μια σύμβαση όπως η επίδικη στη διαφορά της κύριας δίκης συνιστά «σχέδιο» κατά την έννοια της οδηγίας 85/337.

23 Στο ερώτημα αυτό προσήκει αρνητική απάντηση. Πράγματι, από τους ίδιους τους όρους του άρθρου 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 85/337 προκύπτει ότι ο όρος «σχέδιο» αναφέρεται σε υλικές εργασίες ή παρεμβάσεις. Συνεπώς, μια σύμβαση δεν μπορεί να θεωρηθεί ως σχέδιο κατά την έννοια της οδηγίας, ανεξαρτήτως του αν η σύμβαση αυτή περιέχει περιγραφή, περισσότερο ή λιγότερο λεπτομερή, των εργασιών που πρέπει να πραγματοποιηθούν.

24 Ωστόσο, για να δώσει στο εθνικό δικαστήριο που του υπέβαλε προδικαστικό ερώτημα λυσιτελή απάντηση, το Δικαστήριο μπορεί να χρειαστεί να λάβει, επιπλέον, υπόψη του κανόνες κοινοτικού δικαίου στους οποίους το εθνικό δικαστήριο δεν αναφέρθηκε με το ερώτημά του (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 20ής Μαρτίου 1986, 35/85, Tissier, Συλλογή 1986, σ. 1207, σκέψη 9).

25 Στην υπό κρίση υπόθεση, πρέπει να επισημανθεί στο αιτούν δικαστήριο ότι σ' αυτό εναπόκειται να καθορίσει, βάσει της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας, κατά πόσον μια σύμβαση όπως η επίδικη στη διαφορά της κύριας δίκης ενέχει άδεια κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 85/337, ήτοι απόφαση της αρμόδιας αρχής παρέχουσα το δικαίωμα στον κύριο του έργου να πραγματοποιήσει το επίμαχο σχέδιο (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση της 18ης Ιουνίου 1998, C-81/96, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, Συλλογή 1998, σ. I-3923, σκέψη 20). Αυτό θα συνέβαινε αν η απόφαση αυτή μπορούσε, κατ' εφαρμογήν του εθνικού δικαίου, να θεωρηθεί ως απόφαση της ή των αρμόδιων αρχών παρέχουσα στον κύριο του έργου το δικαίωμα να υλοποιήσει κατασκευαστικές εργασίες ή άλλες εγκαταστάσεις ή έργα ή να επέμβει στο φυσικό περιβάλλον ή στο τοπίο.

26 Εξάλλου, οσάκις το εθνικό δίκαιο προβλέπει ότι η διαδικασία χορήγησης αδείας περιλαμβάνει πλείονα στάδια, η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ενός σχεδίου πρέπει, καταρχήν, να γίνεται μόλις καταστεί δυνατόν να επισημανθούν και να αξιολογηθούν όλα τα αποτελέσματα τα οποία το σχέδιο μπορεί να έχει στο περιβάλλον (βλ. απόφαση της 7ης Ιανουαρίου 2004, C-201/02, Wells, Συλλογή 2004, σ. I-723, σκέψη 53). Έτσι, όταν το ένα από τα στάδια αυτά αποτελεί την κύρια απόφαση και το έτερο εκτελεστική απόφαση, η οποία δεν μπορεί να βαίνει πέραν των παραμέτρων που καθορίστηκαν με την κύρια απόφαση, τα αποτελέσματα τα οποία το σχέδιο μπορεί να έχει στο περιβάλλον πρέπει να επισημαίνονται και να αξιολογούνται κατά τη διαδικασία που αφορά την κύρια απόφαση. Μόνον εφόσον τα αποτελέσματα αυτά μπορούν να επισημανθούν μόνον κατά τη διαδικασία που αφορά την εκτελεστική απόφαση, τότε η αξιολόγηση πρέπει να πραγματοποιείται κατά τη διαδικασία αυτή (προμνησθείσα απόφαση Wells, σκέψη 52).

27 Πρέπει, τέλος, να υπομνησθεί στο αιτούν δικαστήριο ότι ο σκοπός της ρυθμίσεως δεν μπορεί να καταστρατηγηθεί με κατάτμηση των σχεδίων και ότι η μη λήψη υπόψη του σωρευτικού αποτελέσματος των σχεδίων δεν πρέπει να έχει ως πρακτική συνέπεια να εξαιρεθεί το σύνολο των σχεδίων ορισμένου είδους από την υποχρέωση εκτίμησης ενώ, θεωρούμενα συνολικά, μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον υπό την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 85/337 (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση της 21ης Σεπτεμβρίου 1999, C-392/96, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας, Συλλογή 1999, σ. I-5901, σκέψη 76).

28 Ως εκ τούτου, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι μια σύμβαση όπως η επίδικη στη διαφορά της κύριας δίκης δεν αποτελεί μεν σχέδιο κατά την έννοια της οδηγίας 85/337, εναπόκειται, όμως, στο αιτιούν δικαστήριο να καθορίσει, βάσει της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας, κατά πόσον μια τέτοια σύμβαση ενέχει άδεια κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 85/337. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να εξεταστεί αν η άδεια αυτή εντάσσεται σε διαδικασία με πλείονα στάδια, περιλαμβάνουσα μια κύρια απόφαση καθώς και εκτελεστικές αποφάσεις, και αν πρέπει να ληφθεί υπόψη το σωρευτικό αποτέλεσμα πλειόνων σχεδίων των οποίων οι επιπτώσεις στο περιβάλλον πρέπει να εκτιμηθούν σφαιρικώς.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

29 Με το δεύτερο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν εργασίες αφορώσες την υποδομή ήδη κατασκευασμένου αεροδρομίου του οποίου ο διάδρομος απογείωσης και προσγείωσης έχει ήδη μήκος άνω των 2 100 m εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του σημείου 12 του παραρτήματος II σε συνδυασμό με τις διατάξεις του σημείου 7 του παραρτήματος I της οδηγίας 85/337, υπό την αρχική της διατύπωση.

30 Δυνάμει του σημείου 12 του παραρτήματος ΙΙ όπως αυτό ίσχυε προτού τροποποιηθεί από την οδηγία 97/11, αποτελεί σχέδιο που αναφέρεται το άρθρο 4, παράγραφος 2, η «τροποποίηση των σχεδίων του παραρτήματος Ι. Το σημείο 7 του εν λόγω παραρτήματος Ι μνημονεύει την «κατασκευή […] αερολιμένων […] των οποίων οι διάδρομοι απογείωσης και προσγείωσης έχουν μήκος 2 100 m και πλέον».

31 Η Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, η T. N. T. Express Worldwide και το Βασίλειο του Βελγίου υποστηρίζουν ότι από τη διατύπωση αυτή απορρέει αναγκαστικά ότι η ρύθμιση αυτή αφορά τις τροποποιήσεις στην «κατασκευή» αεροδρομίου του οποίου ο διάδρομος απογείωσης και προσγείωσης έχει μήκος 2 100 m ή περισσότερο και όχι τις τροποποιήσεις σε ήδη υπάρχον αεροδρόμιο.

32 Το Δικαστήριο έχει, ωστόσο, παρατηρήσει επανειλημμένως ότι το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 85/337 είναι εκτεταμένο και ο σκοπός της ευρύτατος (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, αποφάσεις της 24ης Οκτωβρίου 1996, C-72/95, Kraaijeveld κ.λπ., Συλλογή 1996, σ. I-5403, σκέψη 31, και της 16ης Σεπτεμβρίου 1999, C-435/97, WWF κ.λπ., Συλλογή 1999, σ. I-5613, σκέψη 40). Συναφώς, θα αντέβαινε στον ίδιο τον σκοπό της οδηγίας 85/337 η εξαίρεση, από το πεδίο εφαρμογής του παραρτήματος ΙΙ, των εργασιών βελτίωσης και επέκτασης της υποδομής ενός ήδη κατασκευασμένου αεροδρομίου, με την αιτιολογία ότι το παράρτημα Ι της οδηγίας 85/337 αναφέρεται στην «κατασκευή αερολιμένων» και όχι στους «αερολιμένες» αυτούς καθαυτούς. Πράγματι, μια τέτοια ερμηνεία θα επέτρεπε την εξαίρεση από τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την οδηγία 85/337 όλων των εργασιών αναμόρφωσης ενός προϋπάρχοντος αεροδρομίου, ανεξάρτητα από την έκταση των εργασιών αυτών, και θα καθιστούσε, ως προς το σημείο αυτό, κενό περιεχομένου το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 85/337.

33 Συνεπώς, οι διατάξεις του σημείου 12 του παραρτήματος ΙΙ σε συνδυασμό με τις διατάξεις του σημείου 7 του παραρτήματος Ι πρέπει να θεωρηθούν ως αναφερόμενες και στις εργασίες αναμόρφωσης ενός ήδη κατασκευασμένου αεροδρομίου.

34 Η ερμηνεία αυτή ουδόλως ανατρέπεται από το γεγονός ότι η οδηγία 97/11 αντικατέστησε το σημείο 12 του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 85/337 με ένα νέο σημείο 13, το οποίο χαρακτηρίζει ρητώς ως σχέδιο που εμπίπτει στο άρθρο 4, παράγραφος 2, της οδηγίας 85/337, όπως αυτή τροποποιήθηκε από την οδηγία 97/11, «[ο]ποιαδήποτε τροποποίηση ή επέκταση έργων που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι ή στο παράρτημα ΙΙ τα οποία έχουν ήδη εγκριθεί, εκτελεσθεί ή εκτελούνται […]», ενώ το σημείο 12 του παραρτήματος ΙΙ περιοριζόταν να αναφέρει την «[τ]ροποποίηση των σχεδίων του παραρτήματος Ι. Πράγματι, η νέα διατύπωση που υιοθετήθηκε με την οδηγία 97/11, η τέταρτη αιτιολογική σκέψη της οποίας υπογραμμίζει την πείρα που έχει αποκτηθεί στην εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τονίζει την ανάγκη θέσπισης διατάξεων για την αποσαφήνιση, συμπλήρωση και βελτίωση των κανόνων της διαδικασίας εκτίμησης, απλώς εξηγεί με μεγαλύτερη σαφήνεια, ως προς το σημείο αυτό, το περιεχόμενο που έπρεπε να αποδίδεται στην οδηγία 85/337 υπό την αρχική της διατύπωση. Συνεπώς, από την παρέμβαση του κοινοτικού νομοθέτη δεν μπορεί να συναχθεί ερμηνεία a contrario της οδηγίας υπό την αρχική της διατύπωση.

35 Εξάλλου, το γεγονός ότι οι επίδικες στη διαφορά της κύριας δίκης εργασίες δεν αφορούν το μήκος του διαδρόμου απογείωσης και προσγείωσης δεν ασκεί επιρροή στο ζήτημα κατά πόσον οι εργασίες αυτές εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του σημείου 12 του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 85/337. Πράγματι, το σημείο 7 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 85/337 φροντίζει να διευκρινίσει την έννοια του «αεροδρομίου» παραπέμποντας στον ορισμό που δίνει το παράρτημα 14 της Σύμβασης του Σικάγου, της 7ης Δεκεμβρίου 1944, για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία. Σύμφωνα με το παράρτημα αυτό, «[α]εροδρόμιο είναι κάθε καθορισμένη χερσαία ή υδάτινη περιοχή στην οποία περιλαμβάνονται κτίρια, εγκαταστάσεις και εξοπλισμός και που χρησιμεύει ολικά ή μερικά για την άφιξη, αναχώρηση και επίγεια εξυπηρέτηση αεροσκαφών».

36 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι όλες οι εργασίες επί των κτιρίων, των εγκαταστάσεων ή του εξοπλισμού ενός αεροδρομίου πρέπει να θεωρούνται ως εργασίες αφορώσες αυτό καθαυτό το αεροδρόμιο. Για την εφαρμογή του σημείου 12 του παραρτήματος ΙΙ σε συνδυασμό με το σημείο 7 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 85/337, αυτό σημαίνει ότι οι εργασίες αναμόρφωσης ενός αεροδρομίου του οποίου ο διάδρομος απογείωσης και προσγείωσης έχει μήκος 2 100 m ή περισσότερο είναι όχι μόνον οι

εργασίες που αποσκοπούν στην επιμήκυνση του διαδρόμου, αλλά όλες οι εργασίες που αφορούν τα κτίρια, τις εγκαταστάσεις ή τον εξοπλισμό αυτού του αεροδρομίου, εφόσον μπορούν να θεωρηθούν, ιδίως λόγω της φύσης, της σημασίας ή των χαρακτηριστικών τους, ως αναμόρφωση του ίδιου του αεροδρομίου. Αυτό ισχύει, μεταξύ άλλων, για τις εργασίες που αποσκοπούν στη σημαντική αύξηση της δραστηριότητας του αεροδρομίου και της εναέριας κυκλοφορίας.

37 Πρέπει, τέλος, να υπομνησθεί στο αιτούν δικαστήριο ότι το άρθρο 4, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 85/337 παρέχει μεν στα κράτη μέλη ένα περιθώριο εκτίμησης προς καθορισμό ορισμένων τύπων σχεδίων που θα πρέπει να υποβάλλονται σε εκτίμηση ή προς καθορισμό των κριτηρίων ή των κατωφλίων που θα επιλεγούν, το περιθώριο όμως αυτό περιορίζεται από την προβλεπόμενη στο άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής υποχρέωση υποβολής σε μελέτη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των σχεδίων που μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, ιδίως λόγω της φύσης, του μεγέθους ή της θέσης τους (προμνησθείσα απόφαση Kraaijeveld κ.λπ., σκέψη 50).

38 Έτσι, ένα κράτος μέλος που καθορίζει κριτήρια και/ή κατώφλια που λαμβάνουν υπόψη μόνον τις διαστάσεις των σχεδίων, χωρίς να συνεκτιμούν επίσης τη φύση τους και τη θέση τους, υπερβαίνει το περιθώριο εκτιμήσεως που διαθέτει δυνάμει των άρθρων 2, παράγραφος 1, και 4, παράγραφος 2, της οδηγίας 85/337.

39 Στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να βεβαιωθεί ότι οι αρμόδιες αρχές εκτίμησαν ορθώς το κατά πόσον οι επίδικες στη διαφορά της κύριας δίκης εργασίες έπρεπε να υποβληθούν σε μελέτη των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων.

40 Κατά συνέπεια, στο δεύτερο ερώτημα προσήκει η απάντηση ότι οι διατάξεις του σημείου 12 του παραρτήματος ΙΙ σε συνδυασμό με τις διατάξεις του σημείου 7 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 85/337, όπως ίσχυαν υπό την αρχική τους διατύπωση,

αφορούν και τις εργασίας αναμόρφωσης στην υποδομή ενός υπάρχοντος αεροδρομίου χωρίς επιμήκυνση του διαδρόμου απογείωσης και προσγείωσης, εφόσον μπορούν να θεωρηθούν, ιδίως λόγω της φύσης, της σημασίας και των χαρακτηριστικών τους, ως αναμόρφωση του ίδιου του αεροδρομίου. Αυτό ισχύει, μεταξύ άλλων, για τις εργασίες που αποσκοπούν στη σημαντική αύξηση της δραστηριότητας του αεροδρομίου και της εναέριας κυκλοφορίας. Στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να βεβαιωθεί ότι οι αρμόδιες αρχές εκτίμησαν ορθώς το κατά πόσον οι επίδικες στη διαφορά της κύριας δίκης εργασίες έπρεπε να υποβληθούν σε μελέτη των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων.

Επί του τρίτου ερωτήματος

41 Με το τρίτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν οι αρμόδιες αρχές υποχρεούνται να λαμβάνουν υπόψη την προβλεπόμενη αύξηση της δραστηριότητας ενός αεροδρομίου προκειμένου να καθορίσουν αν ένα σχέδιο εμπίπτον στο άρθρο 12 του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 85/337 πρέπει να υποβληθεί σε εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεών του.

42 Όπως αναφέρεται στη σκέψη 32 της παρούσας απόφασης, το Δικαστήριο έχει παρατηρήσει επανειλημμένως ότι το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 85/337 είναι εκτεταμένο και ο σκοπός της ευρύτατος. Εξάλλου, το άρθρο 4, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 85/337 παρέχει μεν στα κράτη μέλη ένα περιθώριο εκτίμησης προς καθορισμό ορισμένων τύπων σχεδίων που θα πρέπει να υποβάλλονται σε εκτίμηση ή προς καθορισμό των κριτηρίων ή των κατωφλίων που θα επιλεγούν, το περιθώριο όμως αυτό περιορίζεται από την προβλεπόμενη στο άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής υποχρέωση υποβολής σε μελέτη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των σχεδίων που μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, ιδίως λόγω της φύσης, του μεγέθους ή της θέσης τους. Συναφώς, η οδηγία 85/337 επιδιώκει τη σφαιρική εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των σχεδίων ή της τροποποίησής τους.

43 Θα περιόριζε την προσέγγιση αυτή ή θα αντέβαινε σ' αυτήν η λήψη υπόψη, προς εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ενός σχεδίου ή της τροποποίησής του, μόνον των άμεσων αποτελεσμάτων των σχεδιαζομένων εργασιών, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη περιβαλλοντικές επιπτώσεις που θα ήταν δυνατόν να προκληθούν από τη χρήση και την εκμετάλλευση των έργων που θα προκύψουν από τις εργασίες αυτές.

44 Κατά τα λοιπά, η απαρίθμηση, στο άρθρο 3 της οδηγίας 85/337, των στοιχείων που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, όπως η επίπτωση του σχεδίου, μεταξύ άλλων, στον άνθρωπο, στην πανίδα και τη χλωρίδα, στο έδαφος, στα ύδατα, στον αέρα ή στην πολιτιστική κληρονομιά, καταδεικνύει αφ' εαυτής ότι η επίπτωση στο περιβάλλον στην εκτίμηση της οποίας αποσκοπεί η οδηγία 85/337 είναι όχι μόνον εκείνη των σχεδιαζομένων εργασιών, αλλά επίσης, και κυρίως, η επίπτωση του σχεδίου που πρόκειται να υλοποιηθεί.

45 Το Δικαστήριο θεώρησε, έτσι, σχετικά με σχέδιο μετατροπής μιας ήδη υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής σε διπλή, ότι ένα σχέδιο αυτής της φύσης μπορεί να έχει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις υπό την έννοια της οδηγίας 85/337, καθόσον δύναται να έχει, μεταξύ άλλων, σημαντικές ηχητικές επιπτώσεις (απόφαση της 16ης Σεπτεμβρίου 2004, C-227/01, Επιτροπή κατά Ισπανίας, Συλλογή 2004, σ. I-8253, σκέψη 49). Στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση αυτή, οι σημαντικές ηχητικές επιπτώσεις δεν ήταν εκείνες που προκαλούνταν από τις εργασίες μετατροπής της σιδηροδρομικής γραμμής σε διπλή, αλλά εκείνες που προκαλούνται από την προβλεπόμενη αύξηση της συχνότητας της διέλευσης συρμών, αύξηση που καθιστούσαν δυνατή ακριβώς οι εργασίες μετατροπής της σιδηροδρομικής γραμμής σε διπλή. Το ίδιο θα πρέπει να ισχύσει και όσον αφορά σχέδιο, όπως το επίδικο στη διαφορά της κύριας δίκης, σκοπός της οποίας είναι να επιτρέψει την αύξηση της δραστηριότητας ενός αεροδρομίου και, κατά συνέπεια, της έντασης της εναέριας κυκλοφορίας.

46 Συνεπώς, στο τρίτο ερώτημα προσήκει η απάντηση ότι οι αρμόδιες αρχές οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη την προβλεπόμενη αύξηση της δραστηριότητας ενός αεροδρομίου όταν εξετάζουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μετατροπών που πραγματοποιούνται στις υποδομές του ώστε να μπορεί να δεχθεί την επιπλέον αυτή δραστηριότητα.

Επί των δικαστικών εξόδων

47 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (δεύτερο τμήμα) αποφαίνεται:

1) Μια σύμβαση όπως η επίδικη στη διαφορά της κύριας δίκης δεν αποτελεί μεν σχέδιο κατά την έννοια της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον, εναπόκειται, όμως, στο αιτούν δικαστήριο να καθορίσει, βάσει της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας, κατά πόσον μια τέτοια σύμβαση συνεπάγεται άδεια κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 85/337. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να εξεταστεί αν η άδεια αυτή εντάσσεται σε διαδικασία με πλείονα στάδια, περιλαμβάνουσα μια κύρια απόφαση καθώς και εκτελεστικές αποφάσεις, και αν πρέπει να ληφθεί υπόψη το σωρευτικό αποτέλεσμα πλειόνων σχεδίων των οποίων οι επιπτώσεις στο περιβάλλον πρέπει να εκτιμηθούν σφαιρικώς.

2) Οι διατάξεις του σημείου 12 του παραρτήματος ΙΙ σε συνδυασμό με τις διατάξεις του σημείου 7 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 85/337, όπως ίσχυαν υπό την αρχική τους διατύπωση, αφορούν και τις εργασίας αναμόρφωσης στην υποδομή ενός υπάρχοντος αεροδρομίου χωρίς επιμήκυνση του

διαδρόμου απογείωσης και προσγείωσης, εφόσον μπορούν να θεωρηθούν, ιδίως λόγω της φύσης, της σημασίας και των χαρακτηριστικών τους, ως αναμόρφωση του ίδιου του αεροδρομίου. Αυτό ισχύει, μεταξύ άλλων, για τις εργασίες που αποσκοπούν στη σημαντική αύξηση της δραστηριότητας του αεροδρομίου και της εναέριας κυκλοφορίας. Στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να βεβαιωθεί ότι οι αρμόδιες αρχές εκτίμησαν ορθώς το κατά πόσον οι επίδικες στη διαφορά της κύριας δίκης εργασίες έπρεπε να υποβληθούν σε μελέτη των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων.

3) Οι αρμόδιες αρχές οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη την προβλεπόμενη αύξηση της δραστηριότητας ενός αεροδρομίου όταν εξετάζουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μετατροπών που πραγματοποιούνται στις υποδομές του ώστε να μπορεί να δεχθεί την επιπλέον αυτή δραστηριότητα.

(υπογραφές)