YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

28 päivänä helmikuuta 2008 *

Asiassa C-2/07,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Cour de cassation (Belgia) on esittänyt 14.12.2006 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 4.1.2007, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Paul Abraham ym.

vastaan

Vallonian hallintoalue,

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

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

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

Société nationale des voies aériennes-Belgocontrol,

Belgian valtio ja

Cargo Airlines Ltd,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja C. W. A. Timmermans sekä tuomarit L. Bay Larsen, K. Schiemann, P. Kūris ja J.-C. Bonichot (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: J. Kokott,
kirjaaja: yksikönpäällikkö M.-A. Gaudissart,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 18.10.2007 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Abraham ym., edustajinaan avocat L. Misson, avocat L. Wysen ja avocat X. Close, avustajanaan Rechtsanwältin A. Kettels,

– Beaujean ym., edustajinaan avocat L. Cambier ja avocat M. t'Serstevens,

– Dehalleux ym., edustajanaan avocat L. Cambier,

– Descamps ym., edustajanaan avocat A. Lebrun,

– Vallonian hallintoalue, edustajanaan avocat F. Haumont,

– Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, edustajanaan avocat P. Ramquet,

– T. N. T. Express Worldwide (Euro Hub) SA, edustajinaan avocat P. Henfling ja avocat V. Bertrand,

– Belgian hallitus, asiamiehinään A. Hubert ja C. Pochet, avustajanaan avocat F. Haumont,

– Tšekin hallitus, asiamiehenään T. Boček,

– Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään M. Konstantinidis ja J.-B. Laignelot,

kuultuaan julkisasiamiehen 29.11.2007 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista 27.6.1985 annetun neuvoston direktiivin 85/337/ETY (EYVL L 175, s. 40; jäljempänä direktiivi 85/337), siinä muodossa kuin se oli ennen neuvoston direktiivin 97/11/EY antamista 3.3.1997 (EYVL L 73, s. 5; jäljempänä direktiivi 97/11), ja erityisesti sen liitteessä I olevan 7 kohdan ja sen liitteessä II olevan 12 kohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat useat Liège-Bierset'n (Belgia) lentokentän lähialueen asukkaat ja Vallonian hallintoalue, Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, T. N. T. Express Worldwide (Euro Hub) SA (jäljempänä T. N. T. Express Worldwide), Société nationale des voies aériennes Belgocontrol, Belgian valtio ja Cargo Airlines Ltd ja joka koskee meluhaittoja, jotka aiheutuvat siitä, että kyseiselle lentokentälle on perustettu lentorahtikeskus.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Yhteisön säännöstö

3 Direktiivi 85/337, jota tässä sovelletaan alkuperäisessä muodossaan, koskee direktiivin 1 artiklan 1 kohdan mukaan sellaisten julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arviointia, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia.

4 Saman artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”– – tarkoitetaan:

hankkeella:

– rakennustyön tai muun laitoksen tai suunnitelman toteuttamista,

– muuta luonnonympäristöön ja maisemaan kajoamista mukaan lukien maaperän luonnonvarojen hyödyntäminen;

hankkeen toteuttajalla:

yksityistä hanketta varten tarvittavan luvan hakijaa tai julkista viranomaista, joka on tehnyt aloitteen hankkeesta;

luvalla:

toimivaltaisen viranomaisen tai viranomaisten päätöstä, joka oikeuttaa hankkeen toteuttajan ryhtymään hankkeen toteuttamiseen.”

5 Direktiivin 85/337 2 artiklan 1 kohdan mukaan ”jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ennen luvan myöntämistä arvioidaan niiden hankkeiden vaikutukset, joilla etenkin laatunsa, kokonsa tai sijaintinsa vuoksi todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia. Tässä tarkoitetut hankkeet määritellään 4 artiklassa.”

6 Direktiivin 3 artiklassa kuvataan ympäristövaikutusten arvioinnin tavoitetta seuraavasti:

”Ympäristövaikutusten arvioinnilla tunnistetaan, kuvataan ja arvioidaan tarkoituksenmukaisella tavalla, kussakin yksittäistapauksessa ja 4–11 artiklan mukaisesti, hankkeen suorat ja välilliset vaikutukset seuraaviin tekijöihin:

– ihmisiin, eläimiin ja kasveihin,

– maaperään, veteen, ilmaan, ilmastoon ja maisemaan,

– ensimmäisessä ja toisessa luetelmakohdassa mainittujen tekijöiden vuorovaikutukseen,

– aineelliseen omaisuuteen ja kulttuuriperintöön.”

7 Direktiivin 4 artiklassa erotetaan kahdentyyppisiä hankkeita.

8 Direktiivin 4 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jollei direktiivin 2 artiklan 3 kohdassa säädetystä muuta johdu, liitteessä I mainittuihin luokkiin kuuluvat hankkeet arvioidaan saman direktiivin 5–10 artiklan mukaisesti. Direktiivin 85/337 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin hankkeisiin kuuluu direktiivin liitteessä I olevassa 7 kohdassa tarkoitettu ”vähintään 2 100 metriä [nousu- ja lasku]kiitoradaltaan pitkien lentokenttien (2) rakentaminen.”

9 Tähän 7 kohtaan liittyvässä alaviitteessä (2) todetaan, että lentokentällä tarkoitetaan tässä direktiivissä vuodelta 1944 olevan Chicagon yleissopimuksen, jolla perustettiin kansainvälinen siviili-ilmailuliitto, mukaista määritelmää lentokentistä (liite 14).

10 Direktiivin 85/337 4 artiklan 2 kohdassa säädetään muiden hanketyyppien osalta seuraavaa:

”Liitteessä II mainittuihin luokkiin kuuluvat hankkeet arvioidaan 5–10 artiklan mukaisesti, jos jäsenvaltiot toteavat niiden laadun sitä vaativan.

Tätä varten jäsenvaltiot voivat erityisesti määritellä, että tietyntyyppiset hankkeet on arvioitava tai niille on vahvistettava arviointiperusteet tai rajat, jotka ovat tarpeen päätettäessä, mitkä liitteessä II mainittuihin luokkiin kuuluvat hankkeet arvioidaan 5–10 artiklan mukaisesti.”

11 Näinä samoina direktiivin 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuina hankkeina direktiivin liitteessä II olevan 10 kohdan d alakohdassa mainitaan ”lentokenttien rakentaminen (muut kuin liitteessä I mainitut)” ja samassa liitteessä olevassa 12 kohdassa mainitaan ”liitteessä I mainittujen hankkeiden muutokset”.

12 Direktiivin 85/337 5–9 artikla, joihin direktiivin 4 artiklassa viitataan, sisältävät pääasiallisesti seuraavaa: 5 artiklassa täsmennetään, mitkä vähimmäistiedot hankkeen toteuttajan on toimitettava; 6 artiklassa muun muassa velvoitetaan hankkeen toteuttaja antamaan viranomaisille ja yleisölle tieto hankkeesta; 8 artiklassa toimivaltaiset viranomaiset velvoitetaan ottamaan huomioon arviointimenettelyssä saadut tiedot ja 9 artiklassa toimivaltaiset viranomaiset velvoitetaan tiedottamaan yleisölle tehdystä päätöksestä ja siihen mahdollisesti liittyvistä ehdoista.

Kansallinen säännöstö

13 Vallonian hallintoalueella hankkeiden ympäristövaikutusten arviointia säänneltiin 1.10.2002 saakka 11.9.1985 annetulla asetuksella ja sen 31.10.1991 annetulla täytäntöönpanopäätöksellä.

14 Näiden säädösten mukaan 11.9.1985 annetun asetuksen liitteessä I, jossa toistetaan direktiivin 85/337 liitteessä I oleva luettelo, ja sen 31.10.1991 annetun

täytäntöönpanopäätöksen liitteessä II mainittujen hankkeiden ympäristövaikutukset tutkitaan viran puolesta. Muista hankkeista, joiden osalta ei ole säädetty ympäristövaikutusten tutkimisesta viran puolesta, on vain tehtävä ennakolta lyhyt selostus ympäristövaikutusten arvioinnista.

15 Asetuksen, joka on annettu 11.9.1985, liitteen I mukaisesti vähintään 2 100 metriä pääkiitoradaltaan pitkien lentokenttien rakentaminen edellyttää väistämättä ympäristövaikutusten arviointia. Lisäksi ja 31.10.1991 tehdyn päätöksen liitteen II mukaisesti vähintään 1 200 metriä pääkiitoradaltaan pitkien lentokenttien rakentaminen, johon lasketaan kuuluvaksi myös jo olemassa olevan vähintään 1 200 metriä pitkän nousu- ja laskukiitoradan pidentäminen yli viimeksi mainitun raja-arvon, sekä vapaa-ajan ilmailuun käytettävän lentokentän rakentaminen edellyttää ympäristövaikutusten arviointia.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

16 Liège-Bierset'n lentokentän lähialueiden asukkaat ovat valittaneet meluhaitoista, joita esiintyy usein öiseen aikaan ja jotka aiheutuvat siitä, että tämä entinen sotilaslentokenttä on uudistettu ja sitä ovat vuodesta 1996 alkaen käyttäneet lentorahtitoimintaa harjoittavat yhtiöt.

17 Vallonian hallintoalueen, Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset ja T. N. T. Express Worldwide allekirjoittivat 26.2.1996 sopimuksen, jossa sovittiin tietyistä tämän lentokentän infrastruktuurin muutostöistä, jotta lentokenttää voitaisiin käyttää ympäri vuorokauden vuoden jokaisena päivänä. Nousu- ja laskukiitoratoja esimerkiksi muutettiin ja levennettiin. Lentokentälle rakennettiin myös lennonjohtotorni, uusia ulosmenoliittymiä ja pysäköintialueita. Pääkiitoradan pituus, 3 297 metriä, jäi sitä vastoin ennalleen.

18 Näiden töiden aloittamista varten saatiin myös rakennuslupa ja lentoaseman pitolupa.

19 Belgialaisessa kansallisessa tuomioistuimessa vireillä oleva riita-asia koskee kysymystä vastuusta: pääasian kantajat ovat vaatineet korvausta vahingosta, jonka he väittävät kärsineensä lentokentän uudistamiseen liittyvistä haitoista, jotka ovat heidän mukaansa vakavia.

20 Cour d'appel de Liègen 29.6.2004 antamasta tuomiosta tehtiin tässä yhteydessä kassaatio-valitus Belgian Cour de cassationiin.

21 Koska Cour de cassation katsoi, että sen käsiteltäväksi saatettuun asiaan liittyi yhteisön oikeuden tulkintaa koskevia kysymyksiä, se päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Kun viranomaisia ja yksityisyritystä sitova sopimus on allekirjoitettu siinä tarkoituksessa, että tämä yritys aloittaa toiminnan lentokentällä, jonka [nousu- ja lasku]kiitorata on yli 2 100 metriä pitkä, ja kun sopimuksessa on täsmällinen kuvaus infrastruktuuritöistä, joiden yhteydessä kiitorataa muutetaan ilman, että sitä pidennetään, ja rakennetaan lennonjohtotorni, jotta laajarunkoiset lentokoneet voisivat liikennöidä ympäri vuorokauden vuoden jokaisena päivänä, ja kun sopimuksen mukaan aloitetaan sekä yö- että päivälennot tämän yrityksen aloitettua lentokentällä toimintansa, onko tällainen sopimus – – direktiivissä 85/337, sellaisena kuin sitä sovellettiin ennen – – direktiivillä 97/11 tehtyjä muutoksia, tarkoitettu hanke?

2) Vastaavatko olemassa olevan lentokentän infrastruktuuriin kohdistuvat muutostyöt, joilla on tarkoitus mukauttaa tämä lentokenttä suunniteltuun yö- ja päivälentojen määrän kasvuun ilman, että [nousu- ja lasku]kiitorataa pidennetään, sellaisen hankkeen käsitettä, jonka ympäristövaikutukset on arvioitava – – direktiivin 85/337, sellaisena kuin sitä sovellettiin ennen siihen – – direktiivillä 97/11 tehtyjä muutoksia, 1, 2 ja 4 artiklassa tarkoitetulla tavalla?

3) Koska – – direktiivin 85/337 liitteissä ei suoraan mainita lentokentän toiminnan suunniteltua lisäämistä, onko jäsenvaltion kuitenkin otettava huomioon tämä toiminnan lisääminen, kun se arvioi lentokentän infrastruktuureihin lisääntyvän toiminnan mahdollistamiseksi tehtävien muutosten mahdollisia ympäristövaikutuksia?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

22 Kansallinen tuomioistuin haluaa ensimmäisellä kysymyksellään selvittää, onko pääasiassa kysymyksessä olevan kaltainen sopimus direktiivissä 85/337 tarkoitettu hanke.

23 Tähän kysymykseen on vastattava kieltävästi. Itse direktiivin 85/337 1 artiklan 2 kohdasta nimittäin ilmenee, että sanalla hanke tarkoitetaan fyysisiä töitä tai fyysistä kajoamista. Sopimusta ei näin ollen voida pitää direktiivissä 85/337 tarkoitettuna hankkeena riippumatta siitä, sisältyykö tähän sopimukseen enemmän tai vähemmän täsmällinen kuvaus toteutettavista töistä.

24 Voidakseen antaa ennakkoratkaisupyynnön esittäneelle tuomioistuimelle hyödyllisen vastauksen yhteisöjen tuomioistuin saattaa kuitenkin joutua ottamaan huomioon sellaisia yhteisön oikeuden säännöksiä, joihin kansallinen tuomioistuin ei ole viitannut kysymyksessään (ks. erityisesti asia 35/85, Tissier, tuomio 20.3.1986, Kok. 1986, s. 1207, 9 kohta).

25 Käsiteltävänä olevassa asiassa kansalliselle tuomioistuimelle on todettava, että sen tehtävänä on määrittää sovellettavan kansallisen lainsäädännön perusteella, sisältääkö pääasiassa kysymyksessä olevan kaltainen sopimus direktiivin 85/337 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun luvan, toisin sanoen toimivaltaisen viranomaisen tekemän päätöksen, joka oikeuttaa hankkeen toteuttajan ryhtymään kyseisen hankkeen toteuttamiseen (ks. vastaavasti asia C-81/96, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, tuomio 18.6.1998, Kok. 1998, s. I-3923, 20 kohta). Tilanne on tällainen, jos tätä päätöstä voidaan kansallisen oikeuden mukaisesti pitää toimivaltaisen viranomaisen tai toimivaltaisten viranomaisten päätöksenä, jolla annetaan hankkeen toteuttajalle oikeus ryhtyä rakennustyöhön tai toteuttaa muu laitos tai suunnitelma taikka kajota luonnonympäristöön ja maisemaan.

26 Lisäksi kun kansallisessa lainsäädännössä säädetään, että lupamenettely jakautuu useisiin vaiheisiin, hankkeen ympäristövaikutusten arviointi on lähtökohtaisesti suoritettava heti, kun kaikkien niiden vaikutusten, joita hankkeella voi olla ympäristöön, yksilöiminen ja arvioiminen on mahdollista (ks. asia C-201/02, Wells, tuomio 7.1.2004, Kok. 204, s. I-723, 53 kohta). Näin ollen kun yksi näistä vaiheista on varsinainen päätös ja toinen täytäntöönpanopäätös, joka ei voi mennä varsinaisessa päätöksessä määriteltyjä parametrejä pidemmälle, vaikutukset, joita hankkeella voi olla ympäristöön, on yksilöitävä ja arvioitava varsinaista päätöstä koskevan menettelyn kuluessa. Ainoastaan siinä tapauksessa, että kyseiset vaikutukset voidaan yksilöidä vasta täytäntöönpanopäätöstä koskevassa menettelyssä, arviointi on suoritettava kyseisen menettelyn kuluessa (em. asia Wells, tuomion 52 kohta).

27 Lopuksi on syytä palauttaa kansallisen tuomioistuimen mieleen, ettei säännöstön tarkoitus saa jäädä toteutumatta siksi, että hankkeita pilkotaan, ja että sillä, ettei hankkeiden yhteisvaikutuksia oteta huomioon, ei saa käytännössä olla sitä lopputulosta, että kaikki tietyntyyppiset hankkeet jäävät arviointia koskevan velvoitteen ulkopuolelle, vaikka niillä yhdessä olisi todennäköisesti direktiivin 85/337 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja merkittäviä ympäristövaikutuksia (ks. vastaavasti asia C-392/96, komissio v. Irlanti, tuomio 21.9.1999, Kok. 1999, s. I-5901, 76 kohta).

28 Näin ollen ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että vaikka pääasiassa kysymyksessä olevan kaltainen sopimus ei ole direktiivissä 85/337 tarkoitettu hanke, kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on määrittää sovellettavan kansallisen lainsäädännön perusteella, sisältääkö sopimus direktiivin 85/337 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun luvan. Tässä yhteydessä on tutkittava, jakautuuko lupamenettely useisiin vaiheisiin, joihin kuuluu varsinainen päätös ja täytäntöönpanopäätöksiä, ja onko otettava huomioon useiden sellaisten hankkeiden yhteisvaikutus, joiden ympäristövaikutuksia on arvioitava kokonaisuutena.

Toinen kysymys

29 Kansallinen tuomioistuin haluaa toisella kysymyksellään selvittää, kuuluvatko sellaisen jo rakennetun lentokentän infrastruktuurin muutostyöt, jonka pääkiitoradan pituus on jo yli 2 100 metriä, direktiivin 85/337 alkuperäisen version liitteessä II olevan 12 kohdan säännösten soveltamisalaan, kun niitä luetaan yhdessä kyseisen direktiivin liitteessä I olevan 7 kohdan kanssa.

30 Liitteessä II olevan 12 kohdan, sellaisena kuin se oli ennen direktiivin 97/11 antamista, mukaisesti ”liitteessä I mainittujen hankkeiden muutokset” ovat hankkeita, joita tarkoitetaan 4 artiklan 2 kohdassa. Kyseisessä liitteessä I olevassa 7 kohdassa puolestaan mainitaan ”vähintään 2 100 metriä [nousu- ja lasku]kiitoradaltaan pitkien lentokenttien – – rakentaminen”.

31 Société de développement et de promotion de l’aéroport de Liège-Bierset, T. N. T. Express Worldwide ja Belgian kuningaskunta katsovat, että tästä sanamuodosta seuraa väistämättä, että siinä tarkoitetaan vain vähintään 2 100 metriä pääkiitoradaltaan pitkien lentokenttien rakentamiseen liittyviä muutoksia eikä jo olemassa olevaan lentokenttään tehtäviä muutoksia.

32 Yhteisöjen tuomioistuin on kuitenkin useaan otteeseen todennut, että direktiivin 85/337 soveltamisala on laaja ja sen tavoite on hyvin monimuotoinen (ks. vastaavasti asia C-72/95, Kraaijeveld ym., tuomio 24.10.1996, Kok. 1996, s. I-5403, 31 kohta ja asia C-435/97, WWF ym., tuomio 16.9.1999, Kok. 1999, s. I-5613, 40 kohta). Tältä osin olisi itse direktiivin 85/337 tarkoituksen vastaista jättää direktiivin liitteen II soveltamisalan ulkopuolelle jo rakennetun lentokentän infrastruktuurin parannustai laajennustyöt sillä perusteella, että direktiivin 85/337 liitteessä I mainitaan ”lentokenttien rakentaminen” eikä ”lentokenttiä” sellaisenaan. Tällainen tulkinta mahdollistaisi sen, että kaikki jo olemassa olevan lentokentän muutostyöt jäisivät direktiiviin 85/337 perustuvien velvoitteiden ulkopuolelle riippumatta näiden töiden laajuudesta, ja tekisi siis tältä osin tyhjäksi koko direktiivin 85/337 liitteen II sisällön.

33 Tämän vuoksi liitteessä II olevan 12 kohdan säännösten, luettuina yhdessä liitteessä I olevan 7 kohdan säännösten kanssa, on katsottava koskevan myös jo rakennetun lentokentän muutostöitä.

34 Tätä tulkintaa ei millään tavoin horjuta se, että direktiivin 85/337 liitteessä II oleva 12 kohta korvattiin direktiiviin 97/11 sisältyvällä uudella 13 kohdalla, jossa nimenomaisesti todetaan direktiivin 85/337, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 97/11, 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuksi hankkeeksi ”kaikki muutokset tai laajennukset liitteessä I tai liitteessä II mainittuihin sellaisiin hankkeisiin, joille on jo myönnetty lupa, jotka on jo toteutettu tai joita parhaillaan toteutetaan – –”, kun taas liitteessä II olevassa 12 kohdassa viitattiin vain ”liitteessä I mainittujen hankkeiden muutoksiin”. Uusi sanamuoto, joka sisältyi direktiiviin 97/11, jonka johdanto-osan neljännessä perustelukappaleessa korostetaan ympäristövaikutusten arvioinnista saatua kokemusta ja todetaan, että on tarpeen saattaa voimaan säännöksiä, joiden tarkoituksena on selkeyttää, täydentää ja parantaa arviointimenettelyn sääntöjä, ilmaistaan vain entistäkin selvemmin soveltamisala, joka direktiivin 85/337 alkuperäiselle versiolle tulee antaa. Siitä, että yhteisön lainsäätäjä on toteuttanut toimia, ei näin ollen voida tehdä päätelmää siitä, että direktiivin alkuperäisversiota olisi tulkittava e contrario.

35 Lisäksi sillä, että pääasiassa kysymyksessä olevat työt eivät koske pääkiitoradan pituutta, ei ole merkitystä sen kysymyksen kannalta, kuuluvatko nämä työt direktiivin 85/337 liitteessä II olevan 12 kohdan soveltamisalaan. Direktiivin 85/337 liitteessä I olevassa 7 kohdassa täsmennetään lentokentän käsite siten, että siinä viitataan kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen eli Chicagon yleissopimuksen liitteessä 14 kyseiselle käsitteelle annettuun määritelmään. Tämän liitteen mukaan lentopaikka on määrätty maa- tai vesialue (rakennuksineen, laitteineen ja varusteineen), joka on kokonaan tai osittain järjestetty ilma-alusten saapumista, lähtemistä ja maassa tai vedessä liikkumista varten.

36 Tästä seuraa, että kaikkia lentokentän rakennuksia, laitteita ja varusteita koskevia töitä on pidettävä lentokenttää sellaisenaan koskevina töinä. Direktiivin 85/337 liitteessä II olevan 12 kohdan, kun se luetaan yhdessä kyseisen direktiivin liitteessä I olevan 7 kohdan kanssa, soveltamisen kannalta tämä merkitsee, että sellaisen lentokentän muutostöitä, jonka nousu- ja laskukiitorata on pituudeltaan vähintään 2 100 metriä, eivät ole pelkästään tämän kiitoradan pidentämistä varten tehtävät työt vaan

kaikki tämän lentokentän rakennuksia, laitteita ja varusteita koskevat työt, koska niitä voidaan erityisesti niiden luonteen, merkityksen ja ominaispiirteiden vuoksi pitää itse lentokentän muuttamisena. Näin on erityisesti sellaisten töiden osalta, joilla on tarkoitus lisätä huomattavasti lentokentän toimintaa ja lentoliikenteen määrää.

37 Lopuksi kansallista tuomioistuinta on muistutettava siitä, että vaikka direktiivin 85/337 4 artiklan 2 kohdan toisessa alakohdassa jäsenvaltioille annetaan harkintavaltaa sen määrittelemiseksi, että tietyntyyppiset hankkeet on arvioitava tai niille on vahvistettava arviointiperusteet ja/tai rajat, tätä harkintavaltaa rajoittaa kyseisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa ilmaistu velvollisuus arvioida niiden hankkeiden vaikutukset, joilla etenkin laatunsa, kokonsa tai sijaintinsa vuoksi todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia (em. asia Kraaijeveld ym., tuomion 50 kohta).

38 Näin ollen jäsenvaltio, joka vahvistaa arviointiperusteet ja/tai rajat ottaen huomioon ainoastaan hankkeiden koon mutta ei niiden laatua tai sijaintia, ylittää direktiivin 85/337 2 artiklan 1 kohdan ja 4 artiklan 2 kohdan nojalla sille kuuluvan harkintavallan rajat.

39 Kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on varmistua siitä, että toimivaltaiset viranomaiset ovat arvioineet oikein sen, onko pääasiassa kysymyksessä olevien töiden ympäristövaikutukset arvioitava.

40 Toiseen kysymykseen on näin ollen vastattava, että direktiivin 85/337 alkuperäisversion liitteessä II olevan 12 kohdan säännökset, kun niitä luetaan yhdessä kyseisen direktiivin liitteessä I olevan 7 kohdan säännösten kanssa, koskevat myös

muutostöitä, jotka kohdistuvat jo olemassa olevan lentokentän infrastruktuuriin ilman, että nousu- ja laskukiitorataa pidennetään, koska niitä voidaan erityisesti niiden luonteen, merkityksen ja ominaispiirteiden vuoksi pitää itse lentokentän muuttamisena. Näin on erityisesti sellaisten töiden osalta, joilla on tarkoitus lisätä huomattavasti lentokentän toimintaa ja lentoliikenteen määrää. Kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on varmistua siitä, että toimivaltaiset viranomaiset ovat arvioineet oikein sen, onko pääasiassa kysymyksessä olevien töiden ympäristövaikutukset arvioitava.

Kolmas kysymys

41 Kansallinen tuomioistuin haluaa kolmannella kysymyksellään selvittää, onko toimivaltaisilla viranomaisilla velvollisuus ottaa huomioon lentokentän toiminnan suunniteltu lisääminen, kun ne ratkaisevat, onko direktiivin 85/337 liitteessä II olevassa 12 kohdassa tarkoitetun hankkeen ympäristövaikutukset arvioitava.

42 Kuten tämän tuomion 32 kohdassa on todettu, yhteisöjen tuomioistuin on useaan otteeseen todennut, että direktiivin 85/337 soveltamisala on laaja ja sen tavoite on hyvin monimuotoinen. Lisäksi vaikka direktiivin 4 artiklan 2 kohdan toisessa alakohdassa annetaan jäsenvaltioille harkintavaltaa määritellä, että tietyntyyppiset hankkeet on arvioitava tai niille on vahvistettava arviointiperusteet ja/tai rajat, tätä harkintavaltaa rajoittaa kyseisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa ilmaistu velvollisuus arvioida niiden hankkeiden vaikutukset, joilla etenkin laatunsa, kokonsa tai sijaintinsa vuoksi todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia. Tältä osin direktiivillä pyritään hankkeiden tai niiden muutosten ympäristövaikutusten arviointiin kokonaisuutena.

43 Olisi rajoittavaa ja tämän lähestymistavan vastaista, jos hankkeen tai sen muutoksen ympäristövaikutuksen arvioinnissa otettaisiin huomioon vain itse suunniteltujen töiden suorat ympäristövaikutukset mutta ei niitä ympäristövaikutuksia, joita näiden töiden tulosten käyttämisestä ja hyödyntämisestä voi syntyä.

44 Lisäksi direktiivin 85/337 3 artiklan sisältämä luettelo senkaltaisista huomioon otettavista tekijöistä, kuten hankkeen vaikutus ihmisiin, eläimiin, kasveihin, maaperään, veteen, ilmaan ja kulttuuriperintöön, osoittaa itsessään, että se ympäristövaikutus, jonka arvioinnin mahdollistaminen on direktiivin 85/337 tavoitteena, ei ole vain suunniteltujen töiden vaikutus vaan myös ja erityisesti toteutettavan hankkeen vaikutus.

45 Yhteisöjen tuomioistuin on todennut jo olemassa olevan rautatien eri reiteille jakamista koskevan hankkeen osalta, että tämänkaltaisella hankkeella voi olla direktiivissä 85/337 tarkoitettuja huomattavia ympäristövaikutuksia, koska siitä voi muun muassa aiheutua merkittävästi melua (ks. asia C-227/01, komissio v. Espanja, tuomio 16.9.2004, Kok. 2004, s. I-8253, 49 kohta). Kyseisen tuomion antamiseen johtaneessa asiassa merkittävä meluvaikutus ei aiheutunut jo olemassa olevan rautatien eri reiteille jakamiseen liittyvistä töistä vaan odotettavissa olleesta rautatieliikenteen tiheyden kasvusta, kun tämä kasvu tuli mahdolliseksi nimenomaan eri reiteille jakamiseen liittyvien töiden avulla. Samoin on oltava pääasiassa kysymyksessä olevan kaltaisen hankkeen osalta, jonka tavoitteena on lentokentän toiminnan ja tästä seuraavan lentoliikenteen intensiteetin lisääminen.

46 Kolmanteen kysymykseen on näin ollen vastattava, että toimivaltaisten viranomaisten on otettava huomioon lentokentän toiminnan suunniteltu lisääminen, kun ne arvioivat lentokentän infrastruktuureihin lisääntyvän toiminnan mahdollistamiseksi tehtävien muutosten ympäristövaikutuksia.

Oikeudenkäyntikulut

47 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä yhteisöjen tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla yhteisöjen tuomioistuin (toinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Vaikka pääasiassa kysymyksessä olevan kaltainen sopimus ei ole tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista 27.6.1985 annetussa neuvoston direktiivissä 85/337/ETY tarkoitettu hanke, kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on määrittää sovellettavan kansallisen lainsäädännön perusteella, sisältääkö tällainen sopimus direktiivin 85/337 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun luvan. Tässä yhteydessä on tutkittava, jakautuuko lupamenettely useisiin vaiheisiin, joihin kuuluu varsinainen päätös ja täytäntöönpanopäätöksiä, ja onko otettava huomioon useiden sellaisten hankkeiden yhteisvaikutus, joiden ympäristövaikutuksia on arvioitava kokonaisuutena.

2) Direktiivin 85/337 alkuperäisversion liitteessä II olevan 12 kohdan säännökset, kun niitä luetaan yhdessä kyseisen direktiivin liitteessä I olevan 7 kohdan säännösten kanssa, koskevat myös muutostöitä, jotka kohdistuvat jo olemassa olevan lentokentän infrastruktuuriin ilman, että nousu- ja

laskukiitorataa pidennetään, koska niitä voidaan erityisesti niiden luonteen, merkityksen ja ominaispiirteiden vuoksi pitää itse lentokentän muuttamisena. Näin on erityisesti sellaisten töiden osalta, joilla on tarkoitus lisätä huomattavasti lentokentän toimintaa ja lentoliikenteen määrää. Kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on varmistua siitä, että toimivaltaiset viranomaiset ovat arvioineet oikein sen, onko pääasiassa kysymyksessä olevien töiden ympäristövaikutukset arvioitava.

3) Toimivaltaisten viranomaisten on otettava huomioon lentokentän toiminnan suunniteltu lisääminen, kun ne arvioivat lentokentän infrastruktuureihin lisääntyvän toiminnan mahdollistamiseksi tehtävien muutosten ympäristövaikutuksia.

Allekirjoitukset