DOMSTOLENS DOM (andra avdelningen)

den 28 februari 2008 *

I mål C-2/07,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 234 EG, framställd av Cour de cassation (Belgien) genom beslut av den 14 december 2006, som inkom till domstolen den 4 januari 2007, i målet

Paul Abraham m.fl.

mot

Région wallonne,

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

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

* Rättegångsspråk: franska.

Société nationale des voies aériennes-Belgocontrol,

État belge,

Cargo Airlines Ltd,

meddelar

DOMSTOLEN (andra avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden C.W.A. Timmermans samt domarna L. Bay Larsen, K. Schiemann, P. Kūris och J.-C. Bonichot (referent),

generaladvokat: J. Kokott,
justitiesekreterare: enhetschefen M.-A. Gaudissart,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 18 oktober 2007,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— P. Abraham m.fl., genom L. Misson, L. Wysen och X. Close, avocats, samt genom A. Kettels, Rechtsanwältin,

— R. Beaujean m.fl., genom L. Cambier och M. t'Serstevens, avocats,

— E. Dehalleux m.fl., genom L. Cambier, avocat,

— P. Descamps m.fl., genom A. Lebrun, avocat,

— Région wallonne, genom F. Haumont, avocat,

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

— T.N.T. Express Worldwide (Euro Hub) SA, genom P. Henfling och V. Bertrand, avocats,

— Belgiens regering, genom A. Hubert och C. Pochet, båda i egenskap av ombud, biträdda av F. Haumont, avocat,

— Tjeckiens regering, genom T. Boček, i egenskap av ombud,

— Europeiska gemenskapernas kommission, genom M. Konstantinidis och J.-B. Laignelot, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 29 november 2007 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av rådets direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt (EGT L 175, s. 40; svensk specialutgåva, område 15, volym 6, s. 226) (nedan kallat direktiv 85/337), i dess lydelse före ändringen genom rådets direktiv 97/11/EG av den 3 mars 1997 (EGT L 73, s. 5) (nedan kallat direktiv 97/11), och i synnerhet punkt 7 i bilaga 1 och punkt 12 i bilaga 2 till detta direktiv.

2 Begäran har framställts i ett mål mellan flera boende vid flygplatsen Liège-Bierset (Belgien) i Région wallonne (Vallonien), å ena sidan, och Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, T.N.T. Express Worldwide (Euro Hub) SA (nedan kallat T.N.T. Express Worldwide), Société nationale des voies aériennes Belgocontrol, État belge (Belgiska staten) och Cargo Airlines Ltd, å andra sidan, angående de bullerstörningar som uppkommit genom anläggandet, på denna flygplats, av ett flygfraktcenter.

Tillämpliga bestämmelser

De gemenskapsrättsliga bestämmelserna

3 Artikel 1.1 i direktiv 85/337, här i dess ursprungliga lydelse, skall tillämpas vid bedömningen av miljöeffekterna av sådana offentliga och privata projekt som kan antas medföra betydande påverkan på miljön.

4 Artikel 1.2 i direktiv 97/11 har följande lydelse:

”I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

Projekt:

— utförande av byggnads- eller anläggningsarbeten eller andra installationer eller arbeten,

— andra ingrepp i den naturliga omgivningen och i landskapet, inklusive mineralutvinning.

Exploatör:

den som ansöker om tillstånd för ett privat projekt eller den offentliga myndighet som tar initiativ till ett projekt.

Tillstånd:

den ansvariga myndighetens eller de ansvariga myndigheternas beslut, som ger exploatören rätt att genomföra projektet.”

5 Enligt artikel 2.1 i direktiv 85/337 skall ”medlemsstaterna … vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att projekt som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan bland annat på grund av sin art, storlek eller lokalisering blir föremål för en bedömning av denna påverkan innan tillstånd ges. De projekt som skall omfattas av sådan bedömning anges i artikel 4.”

6 Artikel 3, i vilken föremålet för bedömningen av miljöpåverkan beskrivs, har följande lydelse:

”Bedömningen av miljöpåverkan skall i varje enskilt fall och i enlighet med artikel 4–11 på ett lämpligt sätt identifiera, beskriva och bedöma de direkta och indirekta effekterna av ett projekt beträffande

— människor, fauna och flora,

— mark, vatten, luft, klimat och landskap,

— samspelet mellan faktorerna i första och andra strecksatsen,

— materiella tillgångar och kulturarv.”

7 I artikel 4 görs det skillnad på två typer av projekt.

8 Enligt artikel 4.1 skall, om inte annat följer av artikel 2.3, projekt inom de grupper som redovisas i bilaga 1 till direktivet bli föremål för en bedömning (miljökonsekvensbeskrivning) i enlighet med artiklarna 5–10 i samma direktiv. Enligt punkt 7 i bilaga 1 är ”[a]nläggning av … flygplatser med en banlängd av 2 100 m eller mer” ett av de projekt som omfattas av artikel 4.1 i direktiv 85/337.

9 Fotnot 2, avseende denna punkt 7, har följande lydelse: ”I detta direktiv avses med flygplats sådana flygplatser som stämmer med definitionen i 1944 års Chicagokonvention om upprättandet av Internationella civilflygorganisationen (bilaga 14).”

10 Vad gäller andra typer av projekt föreskrivs följande i artikel 4.2 i direktiv 85/337:

”Projekt inom de grupper som redovisas i bilaga 2 skall bli föremål för en bedömning (miljökonsekvensbeskrivning) i enlighet med artikel 5–10 när medlemsstaterna anser att detta krävs på grund av projektets karaktär.

I detta syfte kan medlemsstaterna bland annat bestämma att en bedömning skall göras för vissa typer av projekt eller fastställa sådana kriterier eller gränsvärden som krävs för att avgöra vilka projekt, hänförliga till de grupper som anges i bilaga 2, som skall bli föremål för en bedömning enligt artikel 5–10.”

11 I enlighet med dessa projekt som följer av artikel 4.2 i direktiv 85/337 avses i punkt 10 d i bilaga 2 till direktivet ”[a]nläggning av … flygfält (projekt som inte anges i bilaga 1)” och i punkt 12 i samma bilaga nämns ”[ä]ndringar av projekt som avses i bilaga 1”.

12 I artiklarna 5–9 i direktiv 85/337, till vilka det hänvisas i artikel 4 i detta direktiv, föreskrivs i huvudsak följande: I artikel 5 definieras de minimiuppgifter som exploatören skall tillhandahålla. I artikel 6 föreskrivs att medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att berörda myndigheter och den berörda allmänheten ges tillfälle att yttra sig innan projektet påbörjas. I artikel 8 framgår att de behöriga myndigheterna skall beakta de uppgifter som har inhämtats under bedömningsförfarandet. Genom artikel 9 åläggs den behöriga myndigheten en skyldighet att informera allmänheten om det beslut som har fattats och om de villkor som eventuellt är knutna till detta beslut.

Den nationella lagstiftningen

13 I Vallonien reglerades bedömningen av projekts miljöpåverkan fram till den 1 oktober 2002 genom ett dekret av den 11 september 1985 och genom dess genomförandeförordning av den 31 oktober 1991.

14 I dessa författningar föreskrevs att de projekt som nämndes i bilaga 1 till dekretet av den 11 september 1985, i vilken förteckningen i bilaga 1 till direktiv 85/337 återgavs,

och i bilaga 2 till förordningen av den 31 oktober 1991 ex officio skulle bli föremål för en miljökonsekvensbeskrivning. Övriga projekt, för vilka det inte föreskrevs att någon miljökonsekvensbeskrivning skulle upprättas ex officio, behövde endast föregås av en sammanfattande bedömning av vilken påverkan de kunde få på miljön.

15 I enlighet med bilaga 1 till dekretet av den 11 september 1985 skulle anläggningen av flygplatser med en banlängd av minst 2 100 m obligatoriskt bli föremål för en miljökonsekvensbeskrivning. Dessutom skulle anläggningen av flygplatser med en banlängd av 2 100 m eller mer, inberäknat förlängningen av redan existerande banor där den nya banlängden överstiger 2 100 m, liksom även flygplatser för fritidsflyg, i enlighet med bilaga 2 till förordningen av den 31 oktober 1991, också undergå en miljökonsekvensbeskrivning.

Tvisten i målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

16 De boende vid flygplatsen Liège-Bierset klagade över buller, ofta nattetid, som uppstått till följd av att denna gamla militära flygplats omstrukturerats och sedan år 1996 tagits i bruk av flygfraktbolag.

17 Den 26 februari 1996 slöt Vallonien, Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset och T.N.T. Express Worldwide avtal om att utföra vissa ändringsarbeten på denna flygplats infrastruktur för att kunna använda den dygnet runt och 365 dagar om året. Start- och landningsbanorna byggdes bland annat om och breddades. Ett kontrolltorn och nya avfarter samt parkeringsområden anlades också. Banlängden, 3 297 m, ändrades emellertid inte.

18 Bygglov och tillstånd att bedriva verksamhet utfärdades också för att arbetena skulle kunna påbörjas.

19 Målet vid den belgiska domstolen rör skadeståndsrättsliga frågor. Klagandena i det ursprungliga målet har nämligen begärt ersättning för den skada de anser sig ha lidit till följd av den olägenhet, enligt deras mening allvarlig, som uppstått till följd av ombyggnationen av flygplatsen.

20 Det var mot denna bakgrund som ett överklagande av den dom som Cour d'appel i Liège meddelade den 29 juni 2004 gavs in till belgiska Cour de cassation.

21 Eftersom Cour de cassation fann att det mål som anhängiggjorts vid den gav upphov till frågor om gemenskapsrättens tolkning, beslöt den att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till EG-domstolen:

"1) Utgör ett avtal som ingåtts mellan en myndighet och ett privat företag ett projekt i den mening som avses i rådets direktiv 85/337 …, i den lydelse som var tillämplig innan det ändrades genom … direktiv 97/11 …, då avtalet ingåtts i syfte att etablera företaget på en flygplats vars banlängd överstiger 2 100 m och innehåller en exakt beskrivning av de infrastrukturarbeten som kommer att genomföras för att utvidga banan – utan att denna härigenom förlängs – och för att uppföra ett kontrolltorn i syfte att möjliggöra flygningar med wide-bodyflygplan dygnet runt och 365 dagar per år, samt genom vilket det framgår att flygningar såväl dagtid som nattetid planeras från och med att detta företag blir operationellt?

2) Skall en ändring av infrastrukturen på en befintlig flygplats, i syfte att anpassa denna till det förväntat ökade antalet flygningar under såväl nattetid som dagtid men utan att banlängden förlängs, anses utgöra ett projekt för vilket det skall göras en miljökonsekvensbeskrivning enligt artiklarna 1, 2 och 4 i … direktiv 85/337, i den lydelse som var tillämplig innan direktivet ändrades genom … direktiv 97/11?

3) Skall medlemsstaten, även om den tilltagande verksamhet som kunde förväntas på flygplatsen inte direkt omfattas av bilagan till direktiv 85/337, ändå beakta denna ökning då den prövar den potentiella miljöpåverkan av de ändringar som görs av flygplatsens infrastruktur för att möta den ökade verksamheten?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

22 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida ett sådant avtal som är i fråga i målet vid den nationella domstolen utgör ett projekt i den mening som avses i direktiv 85/337.

23 Denna fråga påkallar ett nekande svar. Det framgår nämligen av själva ordalydelsen i artikel 1.2 i direktiv 85/337 att med ordet projekt skall förstås fysiska arbeten och ingrepp. Ett avtal skall därför inte anses utgöra ett projekt i den mening som avses i direktiv 85/337, oavsett om detta avtal innehåller en mer eller mindre exakt beskrivning av de planerade arbetena.

24 Domstolen kan emellertid, för att ge den hänskjutande domstolen ett användbart svar, vara tvungen att beakta gemenskapsbestämmelser som den nationella domstolen inte har hänvisat till i sin fråga (se, bland annat, dom av den 20 mars 1986 i mål 35/85, Tissier, REG 1986, s. 1207, punkt 9).

25 I förevarande mål skall den hänskjutande domstolen göras uppmärksam på att det ankommer på den att på grundval av tillämpliga nationella bestämmelser avgöra om det ifrågavarande avtalet innehåller ett sådant tillstånd som avses i artikel 1.2 i direktiv 85/337, det vill säga ett beslut av den ansvariga myndigheten som ger exploatören rätt att genomföra projektet i fråga (se, för ett liknande resonemang, dom av den 18 juni 1998 i mål C-81/96, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, REG 1998, s. I-3923, punkt 20). Detta skulle vara fallet om beslutet, med tillämpning av nationell lagstiftning, skulle kunna anses vara ett sådant beslut av den eller de behöriga myndigheterna som ger exploatören rätt att utföra byggnads- eller anläggningsarbeten eller andra installationer eller arbeten eller andra ingrepp i den naturliga omgivningen och i landskapet.

26 När det dessutom i nationell rätt föreskrivs att tillståndsprocessen skall äga rum i flera etapper skall bedömningen av miljöpåverkan i princip göras så snart det är möjligt att identifiera och bedöma projektets samtliga effekter på miljön (se dom av den 7 januari 2004 i mål C-201/02, Wells, REG 2004, s. I-723, punkt 53). När en av dessa etapper utgörs av ett huvudsakligt beslut och den andra av ett beslut om verkställande som inte kan överskrida de parametrar som fastställts i det huvudsakliga beslutet, skall de effekter som projektet kan få på miljön följaktligen identifieras och bedömas under handläggningen av det huvudsakliga beslutet. Endast om dessa effekter kan identifieras först under handläggningen inför beslut om verkställande skall bedömningen göras under denna handläggning (se domen i det ovannämnda målet Wells, punkt 52).

27 Domstolen erinrar slutligen den hänskjutande domstolen om att bestämmelsernas syfte inte kan kringgås genom en uppdelning av projekten och att underlåtenhet att ta hänsyn till den kumulativa effekten av projekt inte får leda till att samtliga projekt av en viss typ i praktiken undantas från skyldigheten att göra en bedömning av miljöpåverkan även om de sammantagna kan medföra en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i artikel 2.1 i direktiv 85/337 (se, för ett liknande resonemang, dom av den 21 september 1999 i mål C-392/96, kommissionen mot Irland, REG 1999, s. I-5901, punkt 76).

28 Den första frågan skall således besvaras enligt följande: Även om ett sådant avtal som är i fråga i målet vid den nationella domstolen inte utgör ett projekt i den mening som avses i direktiv 85/337, ankommer det på denna domstol att på grundval av tillämpliga nationella bestämmelser avgöra om ett sådant avtal innehåller ett tillstånd i den mening som avses i artikel 1.2 i direktiv 85/337. I detta sammanhang skall det prövas huruvida detta tillstånd ingår i ett förfarande i flera etapper som utgörs av ett huvudsakligt beslut och beslut om verkställande, och om hänsyn skall tas till den kumulativa effekten av flera projekt vars miljöpåverkan skall bedömas som en helhet.

Den andra frågan

29 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida arbeten som utförs på infrastrukturen på en redan befintlig flygplats, med en banlängd på mer än 2 100 m, omfattas av tillämpningsområdet för punkt 12 i bilaga 2 jämförd med punkt 7 i bilaga 1 till direktiv 85/337, i dess ursprungliga lydelse.

30 Enligt punkt 12 i bilaga 2 till direktiv 85/337, i dess lydelse före ändringen genom rådets direktiv 97/11, skall ”[ä]ndringar av projekt som avses i bilaga 1” betraktas som projekt i den mening som avses i artikel 4.2. I punkt 7 i bilaga 1 nämns å sin sida ”[a]nläggning av … flygplatser … med en banlängd av 2 100 m eller mer”.

31 Société de développement et de promotion de l’aéroport de Liège-Bierset, T.N.T. Express Worldwide och Konungariket Belgien har gjort gällande att det endast är ändringar av ”anläggningen” av en flygplats med en banlängd av 2 100 m eller mer som avses i denna formulering och inte de ändringar som utförs på redan existerande flygplatser.

32 Domstolen har emellertid vid ett flertal tillfällen slagit fast att tillämpningsområdet för direktiv 85/337 är vidsträckt och att dess ändamål är mycket omfattande (se dom av den 24 oktober 1996 i mål C-72/95, Kraaijeveld m.fl., REG 1996, s. I-5403, punkt 31, och av den 16 september 1999 i mål C-435/97, WWF m.fl., REG 1999, s. I-5613, punkt 40). Domstolen konstaterar i detta avseende att det skulle strida mot själva syftet med direktiv 85/337 att från tillämpningsområdet för bilaga 2 undanta arbeten som utförs för att förbättra eller bygga ut infrastrukturen på en redan befintlig flygplats, på grund av att det i bilaga 1 till direktiv 85/337 är ”anläggning av flygplatser” som avses och inte ”flygplatser” i sig. En sådan tolkning skulle nämligen kunna leda till att samtliga ändringsarbeten på en redan existerande flygplats, oavsett omfattningen av dessa arbeten, inte omfattades av de krav som följer av direktiv 85/337, och i detta avseende således tömma bilaga 2 till direktiv 85/337 på hela dess innebörd.

33 Följaktligen skall bestämmelserna i punkt 12 i bilaga 2 jämförda med bestämmelserna i punkt 7 i bilaga 1 anses avse även ändringsarbeten på en redan befintlig flygplats.

34 En sådan tolkning påverkas inte på något vis av den omständigheten att punkt 12 i bilaga 2 till direktiv 85/337 genom direktiv 97/11 har ersatts med en punkt 13, enligt vilken ”[a]lla förändringar eller utvidgningar av projekt som förtecknas i bilaga I eller bilaga II, vilka redan har godkänts, utförts eller håller på att utföras” utgör sådana projekt som avses i artikel 4.2 i direktiv 85/337, i dess lydelse enligt direktiv 97/11. I punkt 12 i bilaga 2 avsågs endast ”[ä]ndringar av projekt som avses i bilaga 1”. Den nya formuleringen i och med direktiv 97/11 – i skäl 4 betonas erfarenheter av miljökonsekvensbeskrivningar och framhålls det nödvändiga i att införa bestämmelser för att förtydliga, komplettera och förbättra reglerna för bedömningsförfarandet – utgör i detta avseende endast ett sätt att ytterligare förtydliga räckvidden av direktiv 85/337 i dess ursprungliga lydelse. Gemenskapslagstiftarens ingripande skall således inte leda till att direktivets ursprungliga lydelse tolkas *e contrario*.

35 Den omständigheten att det inte är banlängden som är föremålet för de arbeten som är i fråga i målet vid den nationella domstolen saknar dessutom betydelse för frågan huruvida dessa arbeten omfattas av tillämpningsområdet för punkt 12 i bilaga 2 till direktiv 85/337. I punkt 7 i bilaga 1 till direktiv 85/337 definieras nämligen begreppet flygplats genom en hänvisning till bilaga 14 till Chicagokonventionen av den 7 december 1944 om internationell civil luftfart. Enligt denna bilaga är ”en flygplats … ett område på land eller vatten (inklusive byggnader, installationer och utrustning) som helt eller delvis är avsett för start eller landning av luftfartyg och för manövrering av dessa på marken”.

36 Av detta följer att samtliga arbeten som utförs på en flygplats byggnader, installationer eller utrustning skall betraktas som arbeten som utförs på själva flygplatsen. Vad gäller tillämpningen av punkt 7 i bilaga 1 jämförd med punkt 12 i bilaga 2 till direktiv 85/337, innebär detta att ändringsarbeten på en flygplats med en banlängd på 2 100 m eller mer således inte bara inbegriper arbeten som utförs för att förlänga banan utan alla arbeten som utförs på en flygplats byggnader, installationer eller

utrustning, om dessa kan anses – bland annat på grund av deras karaktär, betydelse och särdrag – utgöra en ändring av flygplatsen i sig. Detta är bland annat fallet med arbeten som utförs i syfte att på ett väsentligt sätt kunna öka flygplatsens verksamhet och flygtrafiken.

37 Den hänskjutande domstolen erinras slutligen om att även om medlemsstaterna genom artikel 4.2 andra stycket i direktiv 85/337 tilldelas en befogenhet att företa en skönsmässig bedömning för att bestämma vilka slag av projekt som skall undergå en bedömning av miljöpåverkan eller för att fastställa de kriterier och/eller gränsvärden som skall iakttas, begränsas denna befogenhet av skyldigheten enligt artikel 2.1 i detta direktiv att göra en miljökonsekvensbeskrivning för projekt som kan medföra en betydande miljöpåverkan, bland annat på grund av sin art, storlek eller lokalisering (se domen i det ovannämnda målet Kraaijeveld m.fl., punkt 50).

38 En medlemsstat som fastställer kriterier och/eller gränsvärden som endast beaktar projektens storlek, utan att även ta hänsyn till projektens art och lokalisering, överskrider således den befogenhet att företa en skönsmässig bedömning som föreskrivs i artiklarna 2.1 och 4.2 i direktiv 85/337.

39 Det ankommer på den hänskjutande domstolen att försäkra sig om att de behöriga myndigheterna korrekt har bedömt huruvida det skall göras en miljökonsekvensbeskrivning för de arbeten som är i fråga i det nationella målet.

40 Den andra frågan skall således besvaras enligt följande: I punkt 12 i bilaga 2 jämförd med punkt 7 i bilaga 1 till direktiv 85/337, i dess ursprungliga lydelse, avses också sådana ändringsarbeten som utförs på en existerande flygplats infrastruktur utan

förlängning av banlängden, om de på grund av sin art, betydelse och beskaffenhet kan anses utgöra en ändring av själva flygplatsen. Detta är bland annat fallet med arbeten som utförs i syfte att på ett väsentligt sätt kunna öka flygplatsens verksamhet och flygtrafiken. Det ankommer på den hänskjutande domstolen att försäkra sig om att de behöriga myndigheterna korrekt har bedömt huruvida de arbeten som är i fråga i målet vid den nationella domstolen skall undergå en bedömning av vilken påverkan de kan ha på miljön.

Den tredje frågan

41 Den hänskjutande domstolen har ställt den tredje frågan för att få klarhet i huruvida de behöriga myndigheterna är skyldiga att beakta den förväntade ökningen av en flygplats verksamhet för att avgöra huruvida ett sådant projekt som avses i punkt 12 i bilaga 2 till direktiv 85/337 skall bli föremål för en bedömning av vilken påverkan det kan ha på miljön.

42 Såsom angetts i punkt 32 ovan, har domstolen ett flertal gånger slagit fast att tillämpningsområdet för direktiv 85/337 är vidsträckt och mycket omfattande. Dessutom, även om medlemsstaterna genom artikel 4.2 andra stycket i direktivet tilldelas en befogenhet att företa en skönsmässig bedömning för att bestämma vilka slag av projekt som skall bli föremål för en bedömning eller för att fastställa de kriterier och/eller gränsvärden som skall iakttas, begränsas denna befogenhet av skyldigheten, enligt artikel 2.1 i detta direktiv, att göra en miljökonsekvensbeskrivning för projekt som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, bland annat på grund av sin art, storlek eller lokalisering. I detta avseende är direktiv 85/337 förbundet med en helhetsbedömning av den miljöpåverkan som projekt eller ändringen av dessa har.

43 Det skulle vara alltför förenklande och strida mot denna utgångspunkt att, för att bedöma den miljöpåverkan som ett projekt eller ändringen av detta har, endast beakta de direkta effekterna av de planerade arbetena i sig utan att beakta den miljöpåverkan som skulle kunna uppstå genom användandet och utnyttjandet av de konstruktioner som uppstår genom dessa arbeten.

44 Uppräkningen i artikel 3 i direktiv 85/337 av de detaljer som skall beaktas – såsom projektets effekter på bland annat människa, fauna och flora, mark, vatten, luft eller kulturarv – visar för övrigt i sig att den bedömning som direktiv 85/337 har till syfte att möjliggöra inte endast omfattar miljöpåverkan av de förväntade arbetena utan även och framför allt miljöpåverkan av de projekt som skall genomföras.

45 Domstolen har på samma sätt slagit fast att ett projekt avseende anläggandet av ett extra spår parallellt med ett befintligt järnvägsspår kan medföra en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i direktiv 85/337, eftersom det bland annat kan orsaka betydande bullerstörningar (se dom av den 16 september 2004 i mål C-227/01, kommissionen mot Spanien, REG 2004, s. I-8253, punkt 49). I det mål som gav upphov till denna dom orsakades inte de betydande bullerstörningarna av arbetet med att anlägga ett extra spår parallellt med det befintliga järnvägsspåret utan i stället av den förutsägbara ökningen av järnvägstrafiken, en ökning som möjliggjordes just genom dessa arbeten med att anlägga ett extra spår. Samma sak torde gälla ett sådant projekt som är i fråga i målet vid den nationella domstolen, vars syfte är att öka verksamheten på en flygplats och således intensiteten i flygtrafiken.

46 Den tredje frågan skall således besvaras enligt följande: De behöriga myndigheterna skall beakta den tilltagande verksamhet som kan förväntas på flygplatsen när de undersöker effekten på miljön av de ändringar som gjorts på flygplatsens infrastruktur för att kunna bemöta denna ökade verksamhet.

Rättegångskostnader

47 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (andra avdelningen) följande:

1) Även om ett sådant avtal som är i fråga i målet vid den nationella domstolen inte utgör ett projekt i den mening som avses i rådets direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av miljöpåverkan av vissa offentliga och privata projekt, ankommer det på denna domstol att på grundval av tillämpliga nationella bestämmelser avgöra om ett sådant avtal innehåller ett tillstånd i den mening som avses i artikel 1.2 i direktiv 85/337. I detta sammanhang skall det prövas huruvida detta tillstånd ingår i ett förfarande i flera etapper som utgörs av ett huvudsakligt beslut liksom av beslut om verkställande, och om hänsyn skall tas till den kumulativa effekten av flera projekt vars miljöpåverkan skall bedömas som en helhet.

2) I punkt 12 i bilaga 2 jämförd med punkt 7 i bilaga 1 till direktiv 85/337, i dess ursprungliga lydelse, avses också sådana ändringsarbeten som utförs på en existerande flygplats infrastruktur utan förlängning av banlängden, om de på grund av sin art, betydelse och beskaffenhet kan anses utgöra en ändring

av själva flygplatsen. Detta är bland annat fallet med arbeten som utförs i syfte att på ett väsentligt sätt kunna öka flygplatsens verksamhet och flygtrafiken. Det ankommer på den hänskjutande domstolen att försäkra sig om att de behöriga myndigheterna korrekt har bedömt huruvida de arbeten som är i fråga i målet vid den nationella domstolen skall undergå en bedömning av vilken påverkan de kan ha på miljön.

3) De behöriga myndigheterna skall beakta den tilltagande verksamhet som kan förväntas på flygplatsen när de undersöker effekten på miljön av de ändringar som gjorts på flygplatsens infrastruktur för att kunna bemöta denna ökade verksamhet.

Underskrifter