EUROOPA KOHTU OTSUS (teine koda)

28. veebruar 2008 *

Kohtuasjas C-2/07,

mille ese on EÜ artikli 234 alusel la Cour de cassationi (Belgia) 14. detsembri 2006. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 4. jaanuaril 2007, menetluses

Paul Abraham jt

versus

Region wallonne,

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

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

* Kohtumenetluse keel: prantsuse.

Société nationale des voies aériennes-Belgocontrol,

Belgia riik,

Cargo Airlines Ltd,

EUROOPA KOHUS (teine koda),

koosseisus: koja esimees C. W. A. Timmermans, kohtunikud L. Bay Larsen, K. Schiemann, P. Kūris ja J.-C. Bonichot (ettekandja),

kohtujurist: J. Kokott,
kohtusekretär: osakonnajuhataja M.-A. Gaudissart,

arvestades kirjalikus menetluses ja 18. oktoobri 2007. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

– P. Abraham jt, esindajad: advokaadid L. Misson, L. Wysen ja X. Close ning *Rechtsanwältin* A. Kettels,

– R. Beaujean jt, esindajad: advokaadid L. Cambier ja M. t'Serstevens,

– E. Dehalleux jt, esindaja: advokaat L. Cambier,

– P. Descamps jt, esindaja: advokaat A. Lebrun,

– Vallooni piirkond, esindaja: advokaat F. Haumont,

– Société de développement ja de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, esindaja: P. Ramquet,

– T. N. T. Express Worldwide (Euro Hub) SA, esindajad: advokaadid P. Henfling ja V. Bertrand,

– Belgia valitsus, esindajad: A. Hubert ja C. Pochet, keda abistas advokaat F. Haumont,

– Tšehhi valitsus, esindaja: T. Boček,

– Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: M. Konstantinidis ja J.-B. Laignelot,

olles 29. novembri 2007. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb nõukogu 27. juuni 1985. aasta direktiivi 85/337/EMÜ teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta (EÜT L 175, lk 40; ELT eriväljaanne 15/01, lk 248; edaspidi „direktiiv 85/337") tõlgendamist redaktsioonis, mis kehtis enne selle muutmist nõukogu 3. märtsi 1997. aasta direktiiviga 97/11/EÜ (EÜT L 73, lk 5; ELT eriväljaanne 15/03, lk 151; edaspidi „direktiiv 97/11"), ja eelkõige kõnesoleva direktiivi I lisa punkti 7 ja II lisa punkti 12 tõlgendamist.

2 Taotlus esitati Vallooni piirkonnas Liège-Bierseti (Belgia) lennuvälja naabruses elavate isikute ning Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierseti, T.N.T. Express Worldwide (Euro Hub) SA (edaspidi „T.N.T. Express Worldwide"), Société nationale des voies aériennes belgocontrol, Belgia riigi ja Cargo Airlines Ltd vahelises kohtuvaidluses, mis puudutas sellele lennuväljale rajatud kaubaveolendude keskusega tekitatud mürareostust.

Õiguslik raamistik

Ühenduse õigus

3 Direktiiv 85/337, mida siinkohal kohaldatakse selle algses redaktsioonis, käsitleb artikli 1 lõike 1 kohaselt tõenäoliselt olulise keskkonnamõjuga riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamist.

4 Sama artikli lõike 2 kohaselt:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

projekt –

– ehitiste või muude käitiste püstitamine või kavade teostamine,

– muu sekkumine looduskeskkonda ja maastikku, kaasa arvatud maavarade kaevandamine;

arendaja –

eraprojekti loa taotleja või projekti algatav riigiasutus;

teostusluba –

pädeva asutuse või pädevate asutuste otsus, mis annab arendajale õiguse projekti teostamiseks.”

5 Direktiivi 85/337 artikli 2 lõike 1 kohaselt võtavad „[l]iikmesriigid […] kõik vajalikud meetmed tagamaks, et enne loa andmist hinnatakse muu hulgas oma laadi, mahu või asukoha tõttu keskkonda oluliselt mõjutada võivaid projekte. Sellised projektid on määratletud artiklis 4.”

6 Artikkel 3 piiritleb keskkonnamõju hindamise eseme:

„Keskkonnamõju hindamisel täpsustatakse projekti otsene ja kaudne mõju järgmistele teguritele ning kirjeldatakse ja hinnatakse neid sobival viisil ning asjaolude ja artiklite 4–11 kohaselt:

– inimesed, loomastik ja taimestik,

– pinnas, vesi, õhk, ilmastik ja maastik,

– esimeses ja teises taandes nimetatud tegurite vastastikune mõju,

– aineline vara ja kultuuripärand.”

7 Artiklis 4 on eristatud kahte tüüpi projekte.

8 Artikli 4 lõige 1 nõuab, et kui artikli 2 lõikest 3 ei tulene teisiti, hinnatakse I lisas loetletud klassidesse kuuluvaid projekte artiklite 5–10 kohaselt. Projektide seas, mis kuuluvad direktiivi 85/337 artikli 4 lõike 1 kohaldamisalasse, on I lisa punkti 7 kohaselt ka „vähemalt 2100 m peamaandumisrajaga lennuväljade (2) ehitamine”.

9 Punkti 7 kohta käiv joonealune viide (2) täpsustab, et „[k]äesoleva direktiivi kohaldamisel tähendab „lennu[väli]” lennuvälja, mis vastab 1944. aasta Chicago konventsioonis (millega asutati Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon) sisalduvale määratlusele (lisa 14).”

10 Muud tüüpi projektide kohta näeb direktiivi 85/337 artikli 4 lõige 2 ette järgmist:

„II lisas loetletud klassidesse kuuluvaid projekte hinnatakse artiklite 5–10 kohaselt, kui liikmesriigid leiavad, et nende omadused seda eeldavad.

Selleks võivad liikmesriigid muu hulgas täpsustada teatavad hinnatavate projektide liigid või kehtestada kriteeriumid ja/või künnised, mis on vajalikud selleks, et kindlaks määrata, milliseid II lisas loetletud klassidesse kuuluvaid projekte hinnatakse artiklite 5–10 kohaselt."

11 Direktiivi artikli 4 lõike 2 kohaldamisalasse kuuluvate projektide seas nimetab II lisa punkti 10 alapunkt d „lennuväljade ehitami[st] (I lisaga hõlmamata projektid)" ja sama lisa punkt 12 mainib „I lisaga hõlmatud arendusprojektide muudatus[i]".

12 Direktiivi 85/337 artiklid 5–9, millele selle artikkel 4 osundab, sätestavad põhiliselt järgmist: artikkel 5 täpsustab minimaalse teabe, mida arendaja peab esitama, artikkel 6 sätestab arendaja kohustuse teavitada asjaomaseid ametiasutusi ja üldsust, artikkel 8 kohustab pädevaid ametiasutusi arvestama keskkonnamõju hindamise menetluses kogutud teabega ning artikkel 9 kehtestab pädevatele ametiasutustele kohustuse teavitada asjaomast üldsust vastuvõetud otsusest ja sellele lisatud tingimustest.

Siseriiklik õigus

13 Vallooni piirkonnas reguleeris 1. oktoobrini 2002 projektide keskkonnamõju hindamist 11. septembri 1985. aasta dekreet ja selle 31. oktoobri 1991. aasta rakendusmäärus.

14 Need õigusaktid sätestasid, et projektide puhul, mis on loetletud 11. septembri 1985. aasta dekreedi I lisas, mis kordab direktiivi 85/337 I lisa nimekirja, ja

31. oktoobri 1991. aasta rakendusmääruse II lisas, on keskkonnamõju hindamine otseselt õigusaktidest tulenevalt kohustuslik. Ülejäänud projektide kohta, mille puhul ei olnud kehtestatud otseselt õigusaktidest tulenevat keskkonnamõju hindamise kohustust, tuli üksnes esitada keskkonnamõju eelneva hindamise teatis.

15 11. septembri 1985. aasta dekreedi I lisa kohaselt on vähemalt 2100-meetrise maandumisrajaga lennuväljade ehitamise korral keskkonnamõju hindamine kohustuslik. Lisaks tuleb keskkonnamõju 31. oktoobri 1991. aasta määruse II lisa kohaselt hinnata ka nende lennuväljade ehitamise puhul, mille maandumisraja pikkus on vähemalt 1200 meetrit, sealhulgas olemasolevate maandumisradade pikendamisel üle selle pikkuse, samuti harrastuslennuväljade ehitamisel.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

16 Liège-Bierseti lennuvälja naabruses elavad isikud kaebavad müra üle, mida esineb sageli ka öösel ning mis on tingitud selle endise sõjaväelennuvälja ümberehitamisest ja kasutamisest alates 1996. aastast kaubaveolendudega tegelevate äriühingute poolt.

17 Vallooni piirkonna ja Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierseti ja T.N.T Express Worldwide'i vahel 26. veebruaril 1996 sõlmitud kokkulepe nägi ette selle lennuvälja infrastruktuuri ümberehitustööd, et võimaldada selle ööpäevaringset kasutamist 365 päeval aastas. Muu hulgas remonditi ja laiendati ka maandumisradasid. Rajati lennujuhtimistorn, uued maandumisrajalt mahasõidu teed ja parkimisalad. Maandumisraja pikkus, mis oli 3297 meetrit, jäi aga samaks.

18 Väljastati ka ehitus- ja kasutusload, et võimaldada nende ehitustööde elluviimist.

19 Belgia kohtus pooleliolev kohtuasi käsitleb vastutust: põhikohtuasja hagejad nõuavad, et hüvitataks kahju, mida nende hinnangul on põhjustanud nende arvates tõsised häiringud, mis on seotud lennuvälja ümberehitusega.

20 Neil asjaoludel esitati Belgia Cour de cassationile kassatsioonkaebus Liège'i cour d'appeli 29. juuni 2004. aasta otsuse peale.

21 Leides, et tema menetluses olevas kohtuvaidluses on tõusetunud küsimused ühenduse õiguse tõlgendamise kohta, otsustas Cour de cassation menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas avaliku võimu organite ja eraõigusliku ettevõtja vaheline kokkulepe, mis on allkirjastatud eesmärgiga, et see ettevõtja alustaks tegevust pikema kui 2100-meetrise maandumisrajaga lennuväljal ning milles on täpselt kirjeldatud infrastruktuuritöid, mida viiakse ellu seoses maandumisraja remontimisega seda seejuures pikendamata ja seoses lennujuhtimistorni ehitamisega, et võimaldada transpordilennukite ööpäevaringseid lende 365 päeval aastas, ning mis näeb selle ettevõtja tegevuse alustamisest alates ette nii öiseid kui päevaseid lende, on projekt vastavalt […] direktiivile 85/337 […], nagu seda kohaldati enne nõukogu 3. märtsi 1997. aasta direktiiviga 97/11/EMÜ [(EÜT L 73, lk 5)] tehtud muudatusi?

2. Kas ümberehitustööd, mida tehakse olemasoleva lennuvälja infrastruktuuris selleks, et kohandada seda öiste ja päevaste lendude kavandatava sagenemisega, ilma et pikendataks maandumisrada, vastavad sellise projekti mõistele, mille puhul on kohustuslik keskkonnamõju hindamine […] direktiivi 85/337 […] – nagu seda kohaldati enne […] direktiiviga 97/11 tehtud muudatusi – artiklite 1, 2 ja 4 tähenduses?

3. Kas liikmesriik peab hoolimata sellest, et lennuvälja tegevuse kavandatavat intensiivistumist ei ole […] direktiivi 85/337 […] lisades otseselt nimetatud, seda siiski arvesse võtma, kui ta hindab lennuvälja infrastruktuuris selle lisategevuse võimaldamiseks tehtavate muudatuste võimalikku mõju keskkonnale?"

Eelotsuse küsimused

Esimene küsimus

22 Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas niisugune kokkulepe, nagu on vaidluse all põhikohtuasjas, on „projekt" direktiivi 85/337 tähenduses.

23 Sellele küsimusele tuleb vastata eitavalt. Juba direktiivi 85/337 artikli 1 lõike 2 sõnastusest tuleneb, et mõiste „projekt" puhul on silmas peetud kehalist mõõdet omavaid ehitustöid või tegevusi. Kokkulepet ei saa järelikult pidada projektiks direktiivi 85/337 tähenduses ja tähtsust ei oma ka see, et kokkulepe sisaldab teostatavate tööde enamvähem täpset kirjeldust.

24 Euroopa Kohus võib aga eelotsuse küsimuse esitanud kohtule tarviliku vastuse andmiseks võtta arvesse ka ühenduse õigusnorme, millele siseriiklik kohus ei ole küsimuses viidanud (vt eelkõige 20. märtsi 1986. aasta otsus kohtuasjas 35/85: Tisser, EKL 1986, lk 1207, punkt 9).

25 Käesolevas kohtuasjas tuleb eelotsusetaotluse esitanud kohtu tähelepanu juhtida asjaolule, et ta peab kohaldatava siseriikliku õiguse alusel kindlaks tegema, kas niisugune kokkulepe, nagu on vaidluse all põhikohtuasjas, kujutab endast tegevusluba direktiivi 85/337 artikli 1 lõike 2 tähenduses ehk pädeva asutuse otsust, mis annab arendajale õiguse projekti teostamiseks (18. juuni 1998. aasta otsus kohtuasjas C-81/96: Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, EKL 1998, lk I-3923, punkt 20). Nõnda oleks see juhul, kui seda otsust võiks liikmesriigi õiguse kohaselt pidada pädeva asutuse või pädevate asutuste otsuseks, mis annab arendajale õiguse ehitiste või muude käitiste püsitamiseks või kavade teostamiseks või muul viisil maastiku või looduskeskkonna muutmiseks.

26 Kui siseriikliku õigusega nähakse ette mitmeetapiline tegevusloa andmise menetlus, tuleb projekti keskkonnamõju hindamine üldjuhul läbi viia niipea, kui on võimalik kindlaks määrata ja hinnata kõiki mõjusid, mida see projekt võib keskkonnale avaldada (vt 7. jaanuari 2004. aasta otsus kohtuasjas C-201/02: Wells, EKL 2004, lk I-723, punkt 53). Kui ühes nendest etappidest tehakse peamine otsus ja teises etapis täidesaatev otsus, mis ei või väljuda peamise otsusega määratletud piiridest, siis tuleb mõju, mida projekt võib keskkonnale avaldada, kindlaks määrata ja hinnata peamise otsuse tegemise menetluses. Ainult juhul, kui mõju on võimalik kindlaks määrata alles rakendusotsuse vastuvõtmise menetluses, tuleb hindamine läbi viia selle menetluse raames (eespool viidatud kohtuotsus Wells, punkt 52).

27 Viimasena tuleb eelotsusetaotluse esitanud kohtule meelde tuletada, et regulatsiooni eesmärgist ei tohi mööda hiilida projektide osadeks jaotamise kaudu ja et nende kumulatiivse mõjuga arvestamata jätmise praktilise tulemusena ei või nad jääda hindamiskohustusest täielikult kõrvale, samas kui tervikuna võivad nad keskkonda oluliselt mõjutada direktiivi 85/337 artikli 2 lõike 1 tähenduses (vt selle kohta 21. septembri 1999. aasta otsus kohtuasjas C-392/96: komisjon *vs*. Iirimaa, EKL 1999, lk I-5901, punkt 76).

28 Esimesele küsimusele tuleb järelikult vastata, et kuivõrd niisugune kokkulepe, nagu on vaidluse all põhikohtuasjas, ei ole „projekt" direktiivi 85/337 tähenduses, peab eelotsusetaotluse esitanud kohus kohaldatava siseriikliku õiguse alusel kindlaks tegema, kas selline kokkulepe kujutab endast tegevusluba direktiivi 85/337 artikli 1 lõike 2 tähenduses. Neil asjaoludel tuleb uurida, kas see tegevusluba on osa mitmeetapilisest menetlusest, mis koosneb ühest peamisest otsusest ja rakendusotsustest, ning kas tuleb arvestada kumulatiivse mõjuga, mida avaldavad erinevad projektid, mille mõju keskkonnale tuleb hinnata tervikuna.

Teine küsimus

29 Teise küsimusega küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt seda, kas infrastruktuuri ehitustööd juba valmis ehitatud lennuväljal, mille maandumisrada on juba pikem kui 2100 meetrit, kuuluvad direktiivi 85/337 algse redaktsiooni II lisa punkti 12 kohaldamisalasse koosmõjus I lisa punktiga 7.

30 II lisa punkti 12 kohaselt redaktsioonis, mis kehtis enne direktiivi 97/11, kuuluvad artikli 4 lõike 2 kohaldamisalasse „I lisaga hõlmatud arendusprojektide muudatused". I lisa punkt 7 nimetab aga „vähemalt 2100 m peamaandumisrajaga lennuväljade ehitam[ist]".

31 Belgia Kuningriik, Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset ja T.N.T. Express Worldwide väidavad, et sellest redaktsioonist järeldub otseselt, et mõeldud on üksnes muudatusi vähemalt 2100 m peamaandumisrajaga lennuväljade „ehitamisel", aga mitte juba olemasoleva lennuvälja muutmist.

32 Euroopa Kohus on siiski mitmel korral märkinud, et direktiivi 85/337 kohaldamisala on ulatuslik ja eesmärk väga lai (vt selle kohta 24. oktoobri 1996. aasta otsus kohtuasjas C-72/95: Kraaijeveld jt, EKL 1996, lk I-5403, punkt 31, ja 16. septembri 1999. aasta otsus kohtuasjas C-435/97: WWF jt, EKL 1999, lk I-5613, punkt 40). Direktiivi 85/337 eesmärgiga oleks seega vastuolus, kui juba valmis ehitatud lennuvälja infrastruktuuri parendamise või laiendamise tööd jäetaks välja selle II lisa kohaldamisalast põhjendusega, et direktiivi 85/337 I lisas on nimetatud „lennuväljade ehitamist", mitte „lennuvälju". Niisugune tõlgendus võimaldaks direktiivist 85/337 tulenevaid kohustusi vältida igasuguste olemasoleval lennuväljal tehtavate ümberehitustööde puhul nende ulatusest hoolimata ning seega kaotaks direktiivi 85/337 II lisa selles küsimuses igasuguse mõtte.

33 Järelikult hõlmab II lisa punkt 12 koosmõjus I lisa punktiga 7 ka juba valmis ehitatud lennuvälja ümberehitustöid.

34 Seda tõlgendust ei muuda asjaolu, et direktiiv 97/11 asendas direktiivi 85/337 II lisa punkti 12 uue punktiga 13, mis nimetab direktiiviga 97/11 muudetud direktiivi 85/337 artikli 4 lõikega 2 hõlmatud projektina sõnaselgelt „[j]uba loa saanud või valminud või käimasolevate I või II lisas loetletud tööde muutmi[st] või laiendami[st] […]", samas kui II lisa punkt 12 piirdus „I lisaga hõlmatud arendusprojektide muudatus[tega]". Direktiiviga 97/11 vastu võetud uus redaktsioon, mille põhjendus 4 rõhutab keskkonnamõju hindamisel omandatud kogemusi ning vajadust kehtestada sätted, mis selgitaksid, täiendaksid ja parandaksid menetlust reguleerivaid eeskirju, üksnes sõnastab selgemalt direktiivi 85/337 algse redaktsiooni kohaldamisala selles küsimuses. Ühenduse seadusandja sekkumisest ei või seega tuletada direktiivi algredaktsiooni *a contrario* tõlgendust.

35 Peale selle ei mõjuta tõsiasi, et põhikohtuasjas vaidluse all olevad ehitustööd ei puuduta maandumisraja pikkust, nende kuulumist direktiivi 85/337 II lisa punkti 12 kohaldamisalasse. Direktiivi 85/337 I lisa punkt 7 täpsustab mõistet „lennuväli" ja osutab 7. detsembril 1944. aastal Chicagos sõlmitud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni lisas 14 antud määratlusele. Nimetatud lisa kohaselt on „[l]ennuväli […] maa- või veeala koos ehitiste, seadmete ja varustusega, mis on ette nähtud õhusõidukite saabumiseks, väljumiseks ja maal või veel liikumiseks".

36 Sellest järeldub, et kõiki töid, mis puudutavad lennuvälja ehitisi, seadmeid ja varustust, tuleb lugeda lennuvälja puudutavateks töödeks. Direktiivi 85/337 II lisa punkti 12 kohaldamise seisukohast koosmõjus I lisa punktiga 7 tähendab see, et vähemalt 2100-meetrise maandumisrajaga lennuvälja ümberehitustööd ei ole seega mitte üksnes maandumisraja pikendamise tööd, vaid kõik tööd, mis puudutavad selle lennuvälja ehitisi, seadmeid ja varustust, kui neid võib oma laadi, mahu või tunnuste

poolest pidada lennuvälja enda ümberehituseks. Nii on see muu hulgas tööde puhul, mille eesmärk on laiendada märgatavalt lennuvälja tegevust ja suurendada lennuliiklust.

37 Viimasena tuleb eelotsusetaotluse esitanud kohtule meelde tuletada, et direktiivi 85/337 artikli 4 lõike 2 teine lõik annab küll liikmesriikidele hindamisruumi hinnatavate projektide liikide täpsustamiseks või kriteeriumide ja/või künniste kehtestamiseks, kuid sellel on oma piirid, mis tulenevad artikli 2 lõikes 1 sätestatud kohustusest hinnata kõigi muu hulgas oma laadi, mahu või asukoha tõttu keskkonda oluliselt mõjutada võivate projektide keskkonnamõju (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus Kraaijeveld jt, punkt 50).

38 Seega väljub liikmesriik, kes kehtestab kriteeriumid ja/või künnised, mis lähtuvad üksnes projektide mahust, arvestamata nende laadi või asukohta, talle direktiivi 85/337 artikli 2 lõikega 1 ja artikli 4 lõikega 2 antud hindamisruumi piiridest.

39 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu kohustus on veenduda, et pädevad ametiasutused on õigesti hinnanud, kas põhikohtuasjas vaidluse all olevate tööde puhul on vaja läbi viia keskkonnamõju hindamine.

40 Järelikult tuleb teisele küsimusele vastata, et direktiivi 85/337 algse redaktsiooni II lisa punktis 12 koosmõjus I lisa punktiga 7 on silmas peetud ka ümberehitustöid, mida tehakse olemasoleva lennuvälja infrastruktuuris maandumisrada pikendamata,

kui neid võib oma laadi, mahu või tunnuste poolest pidada lennuvälja enda ümberehituseks. Nii on see muu hulgas tööde puhul, mille eesmärk on laiendada märgatavalt lennuvälja tegevust ja suurendada lennuliiklust. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu kohustus on veenduda, et pädevad ametiasutused on õigesti hinnanud, kas põhikohtuasjas vaidluse all olevate tööde puhul on vaja läbi viia keskkonnamõju hindamine.

Kolmas küsimus

41 Kolmanda küsimusega küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt seda, kas pädevatel ametiasutustel on kohustus võtta arvesse lennuvälja tegevuse kavandatavat intensiivistumist, et teha kindlaks, kas direktiivi 85/337 II lisa punktis 12 nimetatud projekti puhul tuleb läbi viia keskkonnamõju hindamine.

42 Euroopa Kohus on mitmel korral meelde tuletanud, nagu on märgitud ka käesoleva kohtuotsuse punktis 32, et direktiivi 85/337 kohaldamisala on ulatuslik ja selle eesmärk väga lai. Peale selle annab direktiivi 85/337 artikli 4 lõike 2 teine lõik küll liikmesriikidele hindamisruumi teatavate hinnatavate projektide liikide täpsustamiseks või kriteeriumide ja/või künniste kehtestamiseks, kuid sellel on oma piirid, mis tulenevad artikli 2 lõikes 1 sätestatud kohustusest hinnata kõigi selliste projektide keskkonnamõju, mis võivad keskkonda oluliselt mõjutada muu hulgas oma laadi, mahu või asukoha tõttu. Direktiivis 85/337 on seega keskendutud projektide või nende muudatuste mõju terviklikule hindamisele.

43 Oleks liialt lihtsustav ja selle lähenemisega vastuolus, kui projekti või selle muudatuse keskkonnamõju hindamisel arvestataks üksnes kavandatavate tööde otseste mõjudega, võtmata arvesse keskkonnamõjusid, mida võivad avaldada nende tööde tulemuste kasutamine ja käitamine.

44 Ühtlasi kinnitab ka direktiivi 85/337 artiklis 3 esitatud loetelu keskonnamõju hindamisel arvesse võetavatest teguritest, nagu projekti mõju inimestele, loomadele, taimedele, pinnasele, veele, õhule või kultuuripärandile, et keskkonnamõju, mille hindamise võimaldamisele direktiiv 85/337 on suunatud, ei ole üksnes kavandatavate tööde mõju, vaid eelkõige ka teostatava projekti mõju.

45 Euroopa Kohus on nii leidnud juba olemasoleva raudtee kaherööpmeliseks muutmise kohta, et seda laadi projektil võib olla keskkonnale oluline mõju direktiivi 85/337 tähenduses, kuna see võib tekitada muu hulgas märkimisväärset müra (16. septembri 2004. aasta otsus kohtuasjas C-227/01: komisjon *vs.* Hispaania, EKL 2004, lk I-8253, punkt 49). Selle kohtuotsuse aluseks olevas asjas ei tekitanud märkimisväärset müra mitte raudtee kaherööpmeliseks muutmise tööd, vaid raudteeliikluse oodatav sagenemine, mida võimaldasid just need raudtee kaherööpmeliseks muutmise tööd. Sama peab kehtima ka niisuguse projekti puhul, mis on vaidluse all põhikohtuasjas ja mille eesmärk on võimaldada lennuvälja tegevuse laiendamist ja sellest tulenevalt lennuliikluse intensiivistumist.

46 Kolmandale küsimusele tuleb seega vastata, et pädevatel ametiasutustel on kohustus võtta arvesse lennuvälja tegevuse kavandatavat intensiivistumist, kui nad hindavad lisategevuse võimaldamiseks lennuvälja infrastruktuuris tehtavate muudatuste mõju keskkonnale.

Kohtukulud

47 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule märkuste esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (teine koda) otsustab:

1. Kuivõrd niisugune kokkulepe, nagu on vaidluse all põhikohtuasjas, ei ole „projekt" nõukogu 27. juuni 1985. aasta direktiivi 85/337/EMÜ teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta tähenduses, peab eelotsusetaotluse esitanud kohus kohaldatava siseriikliku õiguse alusel kindlaks tegema, kas selline kokkulepe kujutab endast tegevusluba direktiivi 85/337 artikli 1 lõike 2 tähenduses. Neil asjaoludel tuleb uurida, kas see tegevusluba on osa mitmeetapilisest menetlusest, mis koosneb ühest peamisest otsusest ja rakendusotsustest, ning kas tuleb arvestada kumulatiivse mõjuga, mida avaldavad erinevad projektid, mille mõju keskkonnale tuleb hinnata tervikuna.

2. Direktiivi 85/337 algse redaktsiooni II lisa punktis 12 koosmõjus I lisa punktiga 7 on silmas peetud ka ümberehitustöid, mida tehakse olemasoleva lennuvälja infrastruktuuris maandumisrada pikendamata, kui neid võib oma laadi, mahu või tunnuste poolest pidada lennuvälja enda ümberehituseks.

Nii on see muu hulgas tööde puhul, mille eesmärk on laiendada märgatavalt lennuvälja tegevust ja suurendada lennuliiklust. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu kohustus on veenduda, et pädevad ametiasutused on õigesti hinnanud, kas põhikohtuasjas vaidluse all olevate tööde puhul on vaja läbi viia keskkonnamõju hindamine.

3. Pädevatel ametiasutustel on kohustus võtta arvesse lennuvälja tegevuse kavandatavat intensiivistumist, kui nad hindavad lisategevuse võimaldamiseks lennuvälja infrastruktuuris tehtavate ümberehituste mõju keskkonnale.

Allkirjad