TIESAS SPRIEDUMS (otrā palāta)

2008. gada 28. februārī *

Lieta C-2/07

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši EKL 234. pantam, ko *Cour de cassation* (Beļģija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2006. gada 14. decembrī un kas Tiesā reģistrēts 2007. gada 4. janvārī, tiesvedībā

***Paul Abraham* u.c.**

pret

Région wallonne,

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

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

* Tiesvedības valoda — franču.

Société nationale des voies aériennes-Belgocontrol,

État belge,

Cargo Airlines Ltd.

TIESA (otrā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs K. V. A. Timmermanss [*C. W. A. Timmermans*], tiesneši L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*], K. Šīmans [*K. Schiemann*], P. Kūris un Ž. K. Bonišo [*J.-C. Bonichot*] (referents),

ģenerāladvokāte J. Kokote [*J. Kokott*],
sekretārs M. A. Godisārs [*M.-A. Gaudissart*], nodaļas vadītājs,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2007. gada 18. oktobra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— Abraāma [*Abraham*] u.c. vārdā — L. Misons [*L. Misson*], L. Vīsens [*L. Wysen*] un K. Klozs [*X. Close*], advokāti, kā arī A. Ketelsa [*A. Kettels*], *Rechtsanwältin*,

— Božana [*Beaujean*] u.c. vārdā — L. Kambjē [*L. Cambier*] un M. t'Serstevens [*M. t'Serstevens*], advokāti,

— Deallē [*Dehalleux*] u.c. vārdā — L. Kambjē, advokāts,

— Dekampa [*Descamps*] u.c. vārdā — A. Lebrēns [*A. Lebrun*], advokāts,

— Valonijas reģiona vārdā — F. Omons [*F. Haumont*], advokāts,

— Ljēžas-Bjersē [*Liège-Bierset*] lidostas attīstības un veicināšanas sabiedrības vārdā — P. Ramkē [*P. Ramquet*], advokāts,

— *T.N.T. Express Worldwide (Euro Hub) SA* vārdā — P. Henflings [*P. Henfling*] un V. Bertrāna [*V. Bertrand*], advokāti,

— Beļģijas valdības vārdā — A. Ibēra [*A. Hubert*] un K. Pošē [*C. Pochet*], pārstāves, kurām palīdz F. Omons, advokāts,

— Čehijas valdības vārdā — T. Bočeks [*T. Boček*], pārstāvis,

— Eiropas Kopienu Komisijas vārdā — M. Konstantinidis [*M. Konstantinidis*] un Ž. B. Leņelo [*J.-B. Laignelot*], pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokātes secinājumus 2007. gada 29. novembra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu attiecas uz Padomes 1985. gada 27. jūnija Direktīvas 85/337/EEK par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu (OV L 175, 40. lpp., turpmāk tekstā — "Direktīva 85/337") redakcijas, kas bija pirms Padomes 1997. gada 3. marta Direktīvas 97/11/EK (OV L 73, 5. lpp., turpmāk tekstā — "Direktīva 97/11") izdarītajiem grozījumiem, un īpaši tās I pielikuma 7. punkta un II pielikuma 12. punkta interpretāciju.

2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp daudziem iedzīvotājiem, kas dzīvo Ljēžas-Bjersē (Beļģija) lidostas apkaimē, un Valonijas reģionu, Ljēžas-Bjersē lidostas attīstības un veicināšanas sabiedrību, *T.N.T. Express Worldwide (Euro Hub) SA* (turpmāk tekstā — "*T.N.T. Express Worldwide*"), Nacionālo gaisa ceļu sabiedrību *Belgocontrol*, Beļģijas valsti un *Cargo Airlaines Ltd* par troksni, ko izraisa šajā lidostā iekārtotais gaisa pārvadājumu centrs.

Atbilstošās tiesību normas

Kopienu tiesiskais regulējums

3 Šeit piemērojamā Direktīva 85/337 tās sākotnējā redakcijā saskaņā ar tās 1. panta 1. punktu attiecas uz to valsts un privāto projektu ietekmes uz vidi novērtējumu, kuriem, iespējams, ir nozīmīga ietekme uz vidi.

4 Atbilstoši tā paša panta 2. punktam:

"Šajā direktīvā:

"projekts" nozīmē:

— celtniecības darbu vai citu ierīkošanu vai programmu izpildi,

— citu iejaukšanos dabiskajā apkārtnē un ainavā, to skaitā iejaukšanos, kas saistīta ar minerālo resursu ieguvi;

"attīstītājs" nozīmē:

atļaujas pieprasītāju privātam projektam vai valsts iestādi, kas ierosina projektu;

"attīstības piekrišana" nozīmē:

kompetentās iestādes vai iestāžu lēmumu, kas piešķir attīstītājam tiesības turpināt projektu."

5 Direktīvas 85/337 2. panta 1. punktā ir noteikts: "Dalībvalstis nosaka visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka, pirms saskaņošanas, tos projektus, kuriem var būt būtiska ietekme [uz vidi] *inter alia* to rakstura, izmēra vai atrašanās vietas dēļ, pakļauj novērtējumam attiecībā uz to ietekmi. Šie projekti ir definēti 4. pantā."

6 3. pantā raksturots ietekmes uz vidi novērtējuma priekšmets:

"Ekoloģiskā [ietekmes uz vidi] ekspertīze nosaka, raksturo un novērtē noteiktā veidā, ņemot vērā katru atsevišķu gadījumu un saskaņā ar 4. līdz 11. pantu, projekta tiešo un netiešo ietekmi uz šādiem faktoriem:

— dzīvām būtnēm, faunu un floru,

— augsni, ūdeni, gaisu, klimatu un ainavu,

— mijiedarbību starp faktoriem, kas minēti pirmajā un otrajā ievilkumā,

— materiālos labumus un kultūras mantojumu."

7 4. pantā izšķirti divu veidu projekti.

8 4. panta 1. punkts paredz, ka saskaņā ar 2. panta 3. punktu to veidu projektus, kas uzskaitīti I pielikumā, pakļauj novērtējumam saskaņā ar šīs pašas direktīvas 5. līdz 10. pantu. Starp projektiem, kas izriet no [Direktīvas 85/337] 4. panta 1. punkta, I pielikuma 7. punkts paredz "tādu lidostu būvi [..] (2), kam pamata skrejceļa garums ir 2100 m un vairāk."

9 Zemsvītras atsauce Nr. 2, kas attiecas uz šo 7. punktu, precizē, ka "[šai] direktīvā "lidosta" nozīmē lidostas, kas atbilst definīcijai 1944. gada Čikāgas Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas dibināšanas konvencijā (14. pielikums)."

10 Attiecībā uz citu veidu projektiem Direktīvas 85/337 4. panta 2. punkts paredz:

"To veidu projektus, kas uzskaitīti II pielikumā, pakļauj novērtējumam saskaņā ar 5. līdz 10. pantu, ja dalībvalstis uzskata, ka šo projektu pazīmes to pieprasa.

Šim nolūkam dalībvalstis var *inter alia* noteikt konkrētus projektu veidus, kas ir pakļaujami novērtējumam, vai arī tās var noteikt kritērijus un/vai pakāpi, kas vajadzīga, lai noteiktu, kuri no to veidu projektiem, kas uzskaitīti II pielikumā, ir pakļaujami novērtējumam saskaņā ar 5. līdz 10. pantu."

11 Attiecībā uz tiem pašiem projektiem, kas izriet no direktīvas 4. panta 2. punkta, šīs direktīvas II pielikuma 10. punkta d) apakšpunkts paredz "lidostu [būvi] (projekti, kas nav uzskaitīti I pielikumā)" un tā paša pielikuma 12. punkts atsaucas uz "I pielikumā iekļauto projektu grozījumiem".

12 Direktīvas 85/337 5. līdz 9. pants, uz kuriem atsaucas šīs direktīvas 4. pants, pēc būtības paredz: 5. pants precizē minimālo informācijas daudzumu, ko sniedz projekta īstenotājs, 6. pants paredz pienākumu attīstītājam informēt iestādes un sabiedrību, 8. pants kompetentajām iestādēm uzliek pienākumu ņemt vērā informāciju, kas iegūta novērtēšanas procedūras ietvaros, un 9. pants kompetentajām iestādēm nosaka pienākumu informēt sabiedrību par pieņemto lēmumu, kā arī iemesliem un apsvērumiem, ar kuriem pamatots lēmums.

Valsts tiesiskais regulējums

13 Valonijas reģionā projektu ietekmes uz vidi novērtējumu līdz 2002. gada 1. oktobrim regulēja 1985. gada 11. septembra dekrēts un tā 1991. gada 31. oktobra izpildes rīkojums.

14 Šie tiesību akti paredzēja, ka par projektiem, kas minēti 1985. gada 11. septembra dekrēta I pielikumā, kas pārņem Direktīvas 85/337 I pielikumu, un 1991. gada

31. oktobra rīkojuma II pielikumā, pēc paša iniciatīvas bija jāveic ietekmes uz vidi novērtējums. Par citiem projektiem, kuriem pēc paša iniciatīvas nebija paredzēts veikt ietekmes uz vidi novērtējumu, bija tikai jāveic iepriekšējs apraksts par ietekmi uz vidi.

15 Saskaņā ar 1985. gada 11. septembra dekrēta I pielikumu par lidostu būvi, kuru pamata skrejceļa garums ir vismaz 2100 m, obligāti ir jāveic ietekmes uz vidi novērtējums. Turklāt saskaņā ar 1991. gada 31. oktobra rīkojuma II pielikumu par lidostu būvi, kuru pamata skrejceļa garums ir 1200 m vai vairāk, ieskaitot esošo skrejceļu pagarināšanu, pārsniedzot šo robežu, kā arī izklaides pasākumiem paredzētajām lidostām tāpat ir jāveic ietekmes uz vidi novērtējums.

Pamata prāva un prejudiciālie jautājumi

16 Ljēžas-Bjersē lidostas apkaimes iedzīvotāji sūdzas par troksni, pārsvarā naktīs, ko rada šī pārveidotā bijusī militārā lidosta, un par to, ka kopš 1996. gada to izmanto kravu gaisa pārvadājumu sabiedrības.

17 1996. gadā parakstītais līgums starp Valonijas reģionu, Ljēžas-Bjersē lidostas attīstības un veicināšanas sabiedrību un *T.N.T. Express Worldwide* paredzēja veikt virkni šīs lidostas infrastruktūras izmaiņu, lai to varētu izmantot 24 stundas diennaktī un 365 dienas gadā. Tika iekārtoti un paplašināti arī pamata skrejceļi. Tāpat tika uzbūvēts kontroles tornis, kā arī jauni pievedceļi skrejceļu nobrauktuvēm un stāvvietu zonas. Toties 3297 m garais pamata skrejceļš palika neskarts.

18 Tāpat tika piešķirtas būvniecības un ekspluatācijas atļaujas, lai šos darbus varētu veikt.

19 Beļģijas valsts tiesā izskatāmā prāva ir par atbildību: patiesībā pamata prāvā prasītāji pieprasīja atlīdzināt zaudējumus, kurus tie ir cietuši no lieliem trokšņiem, kas, viņuprāt, saistīti ar lidostas restrukturizāciju.

20 Šajā sakarā Beļģijas *Cour de cassation* [Kasācijas tiesā] tika iesniegta kasācijas sūdzība par Ljēžas *Cour d'appel* [Apelācijas tiesas] 2004. gada 29. jūnija spriedumu.

21 Uzskatot, ka tai iesniegtais strīds skar Kopienu tiesību interpretāciju, *Cour de cassation* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai vienošanās, kas saista valsts iestādes ar privātu uzņēmumu un kas parakstīta ar mērķi, lai šis uzņēmums sāktu savu darbību lidostā, kuras [pamata] skrejceļa garums pārsniedz 2100 m, un kurā precīzi aprakstīti tajā paredzētie īstenojamie infrastruktūras darbi, kas attiecas uz skrejceļa pielāgošanu bez tā pagarināšanas un kontroles torņa celtniecību, lai nodrošinātu lielu kravas lidmašīnu lidojumus 24 stundas diennaktī un 365 dienas gadā, kas paredz gan nakts, gan arī dienas lidojumus, sākot no brīža, kad uzņēmums sāks savu darbību, ir projekts saskaņā ar Direktīvu 85/337 [..] redakcijā, kāda bija piemērojama, pirms to grozīja ar Direktīvu 97/11 [..]?

2) Vai darbi, kas veikti, mainot esošas lidostas infrastruktūru, lai to piemērotu plānotajam nakts un dienas lidojumu skaita palielinājumam, nepagarinot tās [skrejceļu], atbilst tāda projekta jēdzienam, kuram saskaņā ar Direktīvas 85/337 [..], redakcijā, kāda bija piemērojama, pirms to grozīja ar Direktīvu 97/11 [..], 1., 2. un 4. pantu jāveic ietekmes uz vidi novērtējums?

3) Lai gan Direktīvas 85/337 [..] pielikumos tieši netiek aplūkota plānota lidostas darbības palielināšana, vai dalībvalstij tomēr ir jāņem vērā šis palielinājums, kad tā izskata šīs lidostas infrastruktūrā veikto izmaiņu, kuru mērķis ir nodrošināt šo darbības pieaugumu, iespējamo ietekmi uz vidi?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

22 Savā pirmajā jautājumā iesniedzējtiesa jautā, vai tāda vienošanās, kāda ir pamata prāvā, ir uzskatāma par "projektu" Direktīvas 85/337 izpratnē.

23 Uz šo jautājumu ir jāatbild noliedzoši. Patiesībā no Direktīvas 85/337 1. panta 2. punktā lietotajiem terminiem izriet, ka termins "projekts" nozīmē darbus vai fizisku iejaukšanos. Līdz ar to vienošanos nevarētu uzskatīt par projektu Direktīvas 85/337 izpratnē neatkarīgi no tā, vai šī vienošanās ietver vairāk vai mazāk precīzu realizējamo darbu aprakstu.

24 Tomēr, lai sniegtu iesniedzējtiesai, kas tai ir uzdevusi prejudiciālu jautājumu, noderīgu atbildi, Tiesai, iespējams, jāņem vērā Kopienas tiesību normas, uz kurām sava jautājuma formulējumā valsts tiesa nav atsaukusies (skat. it īpaši 1986. gada 20. marta spriedumu lietā 35/85 *Tissier*, *Recueil*, 1207. lpp., 9. punkts).

25 Šajā lietā iesniedzējtiesai ir jānorāda, ka tai, pamatojoties uz piemērojamajām valsts tiesībām, vajadzētu noteikt, vai tāda vienošanās, kāda ir pamata prāvā, ietver atļauju Direktīvas 85/337 1. panta 2. punkta izpratnē, proti, kompetentās iestādes lēmumu, kas piešķir attīstītājam tiesības īstenot attiecīgo projektu (šajā sakarā skat. 1998. gada 18. jūnija spriedumu lietā C-81/96 *Gedeputeerde Staten van Noord-Holland*, *Recueil*, I-3923. lpp., 20. punkts). Tas tā būtu, ja, piemērojot valsts tiesības, šo lēmumu varētu uzskatīt par kompetentās iestādes vai iestāžu lēmumu, kas piešķir attīstītājam tiesības izpildīt celtniecības darbus vai citu ierīkošanu vai programmu vai iejaukšanos dabiskajā apkārtnē vai ainavā.

26 Turklāt, ja valsts tiesības paredz, ka projekta apstiprināšanas procedūra norit vairākos posmos, ietekmes uz vidi novērtējums projektam principā ir jāveic, līdzko ir iespējams identificēt un izvērtēt, kādu ietekmi šis projekts atstātu uz vidi (skat. 2004. gada 7. janvāra spriedumu lietā C-201/02 *Wells*, *Recueil*, I-723. lpp., 53. punkts). Tādējādi, līdzko vienā no posmiem pieņem galveno lēmumu, bet otrā īstenošanas lēmumu, ar kuru nevar pārsniegt galvenajā lēmumā noteikto kritēriju robežas, projekta varbūtējā ietekme uz vidi ir jākonstatē un jāizvērtē galvenā lēmuma pieņemšanas procedūras laikā. Tikai tad, ja šo ietekmi var konstatēt vienīgi īstenošanas lēmuma pieņemšanas laikā, ietekmes uz vidi novērtējums būtu jāveic šīs pēdējās procedūras laikā (iepriekš minētais spriedums lietā *Wells*, 52. punkts).

27 Visbeidzot, iesniedzējtiesai ir jāatgādina, ka noteikumu mērķi nevajadzētu apiet ar projekta sadalīšanu vairākos projektos, un tam, ka netiek ņemta vērā to kopējā ietekme, nevajadzētu praksē radīt rezultātu, ka par tiem kopumā nav pienākuma veikt ietekmes uz vidi novērtējumu, lai gan, ja tos skata kopumā, tiem ir būtiska ietekme uz vidi Direktīvas 85/337 2. panta 1. punkta izpratnē (šajā sakarā skat. 1999. gada 21. septembra spriedumu lietā C-392/96 Komisija/Īrija, *Recueil*, I-5901. lpp., 76. punkts).

28 Tādējādi uz pirmo jautājumu ir jāatbild — lai gan tāda vienošanās, kāda ir pamata prāvā, nav uzskatāma par projektu Direktīvas 85/337 izpratnē, iesniedzējtiesai, pamatojoties uz piemērojamajām valsts tiesībām, ir jānosaka, vai šāda vienošanās ietver atļauju Direktīvas 85/337 1. panta 2. punkta izpratnē. Šajā kontekstā ir jāpārbauda, vai projekta apstiprināšanas procedūra norit vairākos posmos, kas ietver galveno lēmumu un īstenošanas lēmumus, un vai ir jāņem vērā vairāku projektu kopīgā ietekme, kuru ietekmes uz vidi novērtējums ir jāvērtē kopumā.

Par otro jautājumu

29 Ar savu otro jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai infrastruktūras darbi jau uzbūvētā lidostā, kuras pamata skrejceļa garums jau ir vairāk nekā 2100 m garš, ietilpst Direktīvas 85/337 sākotnējās redakcijas II pielikuma 12. punkta noteikumu, skatot tos kopā ar I pielikuma 7. punktu, piemērošanas jomā.

30 II pielikuma 12. punkta redakcijā, kas bija spēkā pirms Direktīvas 97/11 veiktajiem grozījumiem, izpratnē 4. panta 2. punktā paredzētais projekts ir "grozījumi I pielikumā iekļautajos attīstības projektos". Savukārt šī I pielikuma 7. punkts min "[..] lidostu [būvi] [..], kam pamata skrejceļa garums ir 2100 m vai vairāk."

31 Ljēžas-Bjersē lidostas attīstības un veicināšanas sabiedrība, *T.N.T. Express Worldwide* un Beļģijas Karaliste atbalsta viedokli, ka no šīs redakcijas noteikti izriet, ka domāti ir vienīgi projektu grozījumi lidostu "būvei", kuras pamata skrejceļa garums ir 2100 m vai vairāk un nevis projektu grozījumi jau eksistējošai lidostai.

32 Tomēr Tiesa jau vairākkārt nospriedusi, ka Direktīvas 85/337 piemērošanas joma ir plaša un tās mērķis ir ļoti plašs (šajā sakarā skat. 1996. gada 24. oktobra spriedumu lietā C-72/95 *Kraaijeveld* u.c., *Recueil*, I-5403. lpp., 31. punkts, un 1999. gada 16. septembra spriedumu lietā C-435/97 *WWF* u.c., *Recueil*, I-5613. lpp., 40. punkts). Šajā ziņā tas būtu pretēji Direktīvas 85/337 mērķim no tās II pielikuma piemērošanas jomas izslēgt jau uzceltas lidostas infrastruktūras uzlabošanas vai paplašināšanas darbus tā iemesla dēļ, ka Direktīvas 85/337 I pielikums paredz "lidostu būvi" un nevis "lidostas" kā tādas. Šāda interpretācija būtībā par visiem jau eksistējošas lidostas infrastruktūras izmaiņas darbiem ļautu izvairīties no pienākumiem, kas izriet no Direktīvas 85/337, neatkarīgi no tā, kāds ir šo darbu apjoms un tādējādi zustu jebkāda Direktīvas 85/337 II pielikuma jēga.

33 Tādējādi II pielikuma 12. punkta noteikumi, aplūkojot tos kopskatā ar I pielikuma 7. punktu, ir jāuzskata par tādiem, kas attiecas arī uz jau eksistējošas lidostas infrastruktūras izmaiņas darbiem.

34 Šo interpretāciju nevar atspēkot apstāklis, ka Direktīva 97/11 aizstāja Direktīvas 85/337 II pielikuma 12. punktu ar jaunu 13. punktu, kas īpaši nosaka, ka Direktīvas 85/337, ko groza Direktīva 97/11, 4. panta 2. punktā paredzētais projekts ir "[jebkādas] izmaiņas vai papildinājumi projektos, kas uzskaitīti I vai II pielikumā, kas jau ir apstiprināti, paveikti vai ir veikšanas procesā [..]", bet tajā pat laikā II pielikuma 12. punkts ierobežots ar "[grozījumiem] I pielikumā iekļautajos attīstības projektos". Pēc būtības Direktīvā 97/11 ietvertie grozījumi, kuras 4. apsvērums pasvītro ietekmes uz vidi novērtēšanā gūto pieredzi un uzsver nepieciešamību ieviest noteikumus, lai precizētu, papildinātu un uzlabotu novērtēšanas procedūras noteikumus, šajā ziņā pietiekami skaidri paskaidro Direktīvas 85/337 tvērumu tās sākotnējā redakcijā. Tādējādi no Kopienas likumdevēja veiktajiem grozījumiem nevajadzētu sekot interpretācijai, kas ir *a cotrario* direktīvas sākotnējai redakcijai.

35 Turklāt apstāklis, ka pamata prāvā apskatāmie darbi neattiecas uz pamata skrejceļa garumu, neiespaido jautājuma noskaidrošanu, vai šie darbi attiecas uz Direktīvas 85/337 II pielikuma 12. punkta piemērošanas jomu. Pēc būtības Direktīvas 85/337 I pielikuma 7. punkts precizē jēdzienu "lidosta", norādot uz 1944. gada 7. decembra Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 14. pielikumā sniegto definīciju. Saskaņā ar šo pielikumu "aerodroms ir platība uz zemes vai uz ūdens (tajā skaitā ēkas, instalācijas un aprīkojums), kurus pilnībā vai daļēji paredzēts izmantot paceļoties vai nolaižoties lidaparātiem un to manevriem".

36 No tā var secināt, ka visi darbi, kas saistīti ar kādas lidostas ēkām, instalācijām un aprīkojumiem, ir uzskatāmi par darbiem, kas saistīti ar lidostu kā tādu. Piemērojot Direktīvas 85/337 II pielikuma 12. punktu kopā ar I pielikuma 7. punktu, tas nozīmē, ka darbi, kas izmaina lidostu, kam pamata skrejceļš ir 2100 m vai vairāk, tātad ir

darbi, kas ne tikai pagarinātu skrejceļu, bet arī darbi, kas attiektos uz šīs lidostas ēkām, instalācijām un aprīkojumiem, jo šos darbus tieši pēc to rakstura, svarīguma un pazīmēm varētu uzskatīt par darbiem, kas izmaina pašu lidostu. Tieši tāpat tas attiecas arī uz darbiem, kuru mērķis ir nozīmīgi palielināt lidostas aktivitātes un gaisa pārvadājumus.

37 Visbeidzot, iesniedzējtiesai der atgādināt, ka, lai gan Direktīvas 85/337 4. panta 2. punkta otrā daļa piešķir dalībvalstīm rīcības brīvību noteikt konkrētus projektu veidus, kuriem ir jāveic novērtējums, vai arī tās var noteikt kritērijus un/vai pakāpi, kas ir jāievēro, tam ir šīs direktīvas 2. panta 1. punktā minētie ierobežojumi — novērtēt ietekmi uz vidi tiem projektiem, kuriem var būt būtiska ietekme uz vidi, īpaši ņemot vērā to raksturu, lielumu vai atrašanās vietu (iepriekš minētais spriedums lietā *Kraaijeveld* u.c., 50. punkts).

38 Tādējādi dalībvalsts, kura noteiktu kritērijus un/vai pakāpi, ņemot vērā tikai projektu lielumu, vienlaicīgi neizvērtējot to raksturu un atrašanās vietu, pārkāptu rīcības brīvību, kas tai ir dota saskaņā ar Direktīvas 85/337 2. panta 1. punktu un 4. panta 2. punktu.

39 Iesniedzējtiesai ir jāpārliecinās, ka kompetentās iestādes pareizi novērtēja, vai attiecīgajiem pamata prāvā apskatāmajiem darbiem bija nepieciešams veikt ietekmes uz vidi novērtējumu.

40 Tādējādi uz otro jautājumu ir jāatbild, ka Direktīvas 85/337 sākotnējās redakcijas II pielikuma 12. punkta noteikumi, skatot kopā ar I pielikuma 7. punktu, attiecas arī uz darbiem, kas veikti, mainot esošas lidostas infrastruktūru, nepagarinot pamata

skrejceļu, ja tie, ņemot vērā to raksturu, svarīgumu un pazīmes, ir uzskatāmi par darbiem, kas izmaina pašu lidostu. Tieši tāpat tas attiecas arī uz darbiem, kuru mērķis ir nozīmīgi palielināt lidostas darbību un gaisa pārvadājumus. Iesniedzējtiesai ir jāpārliecinās, ka kompetentās iestādes pareizi novērtēja, vai attiecīgajiem pamata prāvā apskatāmajiem darbiem bija nepieciešams veikt ietekmes uz vidi novērtējumu.

Par trešo jautājumu

41 Ar savu trešo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai kompetentajām iestādēm ir jāņem vērā plānotā lidostas darbības palielināšana, lai varētu noteikt, vai Direktīvas 85/337 II pielikuma 12. punktā minētajam projektam ir jāveic ietekmes uz vidi novērtējums.

42 Kā tas ir teikts šī sprieduma 32. punktā, Tiesa jau vairākkārt nospriedusi, ka Direktīvas 85/337 piemērošanas joma ir plaša un tās mērķis ir ļoti plašs. Turklāt, lai gan direktīvas 4. panta 2. punkta otrā daļa piešķir dalībvalstīm rīcības brīvību noteikt konkrētus projektu veidus, kuriem ir jāveic novērtējums, vai arī tās var noteikt kritērijus un/vai pakāpi, kas ir jāievēro, tam ir šīs direktīvas 2. panta 1. punktā minētie ierobežojumi — novērtēt ietekmi uz vidi tiem projektiem, kuriem var būt būtiska ietekme uz vidi, īpaši ņemot vērā to raksturu, lielumu vai atrašanās vietu. Šajā sakarā Direktīva 85/337 paredz vispārīgu ietekmes uz vidi novērtējumu attiecībā uz projektiem vai to grozījumiem.

43 Tas būtu pārāk vispārīgi un pretēji šādai pieejai, veicot ietekmes uz vidi novērtējumu kādam projektam vai tā grozījumam, novērtēt tikai paredzēto darbu tiešo ietekmi, neņemot vērā ietekmi uz vidi, ko varētu radīt šo darbu rezultātā tapušo objektu lietošana un ekspluatācija.

44 Starp citu, Direktīvas 85/337 3. pantā minētais uzskaitījums elementiem, kuri jāņem vērā, piemēram, projekta ietekme uz dzīvām būtnēm, faunu un floru, augsni, ūdeni, gaisu vai kultūras mantojumu, jau vien atklāj, ka ietekmes uz vidi novērtēšana, kas ir Direktīvas 85/337 mērķis, attiecas ne tikai uz paredzētajiem darbiem, bet arī un īpaši uz īstenojamo projektu.

45 Tiesa jau ir spriedusi saistībā ar sliežu ceļa ierīkošanu līdzās jau esošam sliežu ceļam, ka šādam projektam patiesībā var būt būtiska ietekme uz vidi Direktīvas 85/337 nozīmē, ja tas var radīt, piemēram, lielu troksni (2004. gada 16. septembra spriedums lietā C-227/01 Komisija/Spānija, Krājums, I-8253. lpp., 49. punkts). Taču lietā, par kuru bija spriedums, lielo troksni neradīja darbi sliežu ceļa ierīkošanai līdzās jau esošam sliežu ceļam, bet gan paredzamais dzelzceļa pārvadājumu pieaugums, kas būtu tiešas sekas šiem darbiem, ar kuriem tiek ierīkots sliežu ceļš līdzās jau esošam sliežu ceļam. Tam tāpat vajadzētu attiekties uz tādu projektu, kāds ir apskatāmajā pamata prāvā, kura mērķis ir palielināt lidostas darbību un līdz ar to gaisa pārvadājumu intensitāti.

46 Tādējādi uz trešo jautājumu ir jāatbild, ka kompetentajām iestādēm ir jāņem vērā plānotā lidostas darbības palielināšana, kad tās vērtē lidostas infrastruktūras izmaiņu, kuru mērķis ir nodrošināt šo darbību pieaugumu, ietekmi uz vidi.

Par tiesāšanās izdevumiem

47 Attiecībā uz lietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Tiesāšanās izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto lietas dalībnieku tiesāšanās izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (otrā palāta) nospriež:

1) lai gan tāda vienošanās, kāda ir pamata prāvā, nav uzskatāma par projektu Padomes 1985. gada 27. jūnija Direktīvas 85/337/EEK par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu izpratnē, iesniedzējtiesai, pamatojoties uz piemērojamajām valsts tiesībām, ir jānosaka, vai šāda vienošanās ietver atļauju Direktīvas 85/337 1. panta 2. punkta izpratnē. Šajā kontekstā ir jāpārbauda, vai projekta apstiprināšanas procedūra norit vairākos posmos, kas ietver galveno lēmumu un īstenošanas lēmumus, un vai ir jāņem vērā vairāku projektu kopīgā ietekme, kuru ietekmes uz vidi novērtējums ir jāvērtē kopumā;

2) Direktīvas 85/337 sākotnējās redakcijas II pielikuma 12. punkta noteikumi, skatot kopā ar I pielikuma 7. punktu, attiecas arī uz darbiem, kas veikti, mainot esošas lidostas infrastruktūru, nepagarinot pamata skrejceļu, ja tie, ņemot vērā to raksturu, svarīgumu un pazīmes, ir uzskatāmi par darbiem,

kas izmaina pašu lidostu. Tieši tāpat tas attiecas arī uz darbiem, kuru mērķis ir nozīmīgi palielināt lidostas aktivitātes un gaisa pārvadājumus. Iesniedzējtiesai ir jāpārliecinās, ka kompetentās iestādes pareizi novērtēja, vai attiecīgajiem pamata prāvā apskatāmajiem darbiem bija nepieciešams veikt ietekmes uz vidi novērtējumu;

3) kompetentajām iestādēm ir jāņem vērā plānotā lidostas darbības palielināšana, kad tās vērtē lidostas infrastruktūras izmaiņu, kuru mērķis ir nodrošināt šo aktivitāšu pieaugumu, ietekmi uz vidi.

[Paraksti]