TEISINGUMO TEISMO (antroji kolegija) SPRENDIMAS

2008 m. vasario 28 d. *

Byloje C-2/07

pareiškėją, prašantį leidimo vykdyti privatų projektą, arba valstybės instituciją, kuri projektą inicijuoja;

2006 m. gruodžio 14 d. dėl *Cour de cassation* (Belgija) sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2007 m. sausio 4 d., pagal EB sutarties 234 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Paul Abraham ir kt.

prieš

Région wallonne,

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

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

* Proceso kalba: prancūzų.

Société nationale des voies aériennes-Belgocontrol,

Belgijos Karalystę,

Cargo Airlines Ltd,

TEISINGUMO TEISMAS (antroji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas C. W. A. Timmermans, teisėjai L. Bay Larsen, K. Schiemann, P. Kūris ir J.-C. Bonichot (pranešėjas),

generalinė advokatė J. Kokott,
posėdžio sekretorius M.-A. Gaudissart, skyriaus vadovas,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2007 m. spalio 18 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs rašytines pastabas, pateiktas:

— Abraham ir kt., atstovaujamų advokatų L. Misson, L. Wysen, X. Close bei *Rechtsanwältin* A. Kettels,

— Beaujean ir kt., atstovaujamų advokatų L. Cambier ir M. t'Serstevens,

— Dehalleux ir kt., atstovaujamų advokato L. Cambier,

— Descamps ir kt., atstovaujamų advokato A. Lebrun,

— Valonijos regiono, atstovaujamo advokato F. Haumont,

— *La Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset*, atstovaujamos advokato P. Ramquet,

— *T.N.T. Express Worldwide (Euro Hub) SA*, atstovaujamos advokatų P. Henfling ir V. Bertrand,

— Belgijos vyriausybės, atstovaujamos A. Hubert ir C. Pochet, padedamų advokato vyriausybės, atstovaujamos T. Boček,

— Europos Bendrijų Komisijos, atstovaujamos M. Konstantinidis ir J.-B. Laignelot,

išklausęs 2007 m. lapkričio 29 d. posėdyje pateiktą generalinės advokatės išvadą,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą yra susijęs su 1985 m. birželio 27 d. Tarybos direktyvos dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo (OL L 175, p. 40, toliau – Direktyva 85/337) iki jos pakeitimo 1997 m. kovo 3 d. Tarybos direktyva 97/11/EB (OL L 73, p. 5, toliau – Direktyva 97/11) galiojusios redakcijos, pirmiausia su jos I priedo 7 punkto ir II priedo 12 punkto, aiškinimu.

2 Šis prašymas buvo pateiktas nagrinėjant bylą tarp daugelio šalia Lježo-Bierset (Belgija) oro uosto gyvenančių asmenų ir Valonijos regiono, *La Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset*, *T.N.T. Express Worldwide (Euro Hub) SA* (toliau – *T.N.T. Express Worldwide*), *Société nationale des voies aériennes Belgocontrol*, Belgijos Karalystės ir *Cargo Airines Ltd.* dėl triukšmo, kurį lėmė krovinių centro šiame oro uoste įkūrimas.

Teisinis pagrindas

Bendrijos teisės aktai

3 Nagrinėjamu atveju atsižvelgiant tik į pirminę Direktyvos 85/337 redakciją, pagal 1 straipsnio 1 dalį ji yra taikoma vertinant valstybės ir privačius projektus, galinčius daryti reikšmingą poveikį aplinkai.

4 To paties straipsnio 2 dalyje numatyta:

„Šioje direktyvoje:

„projektas“ reiškia:

— statybos darbus bei kitų objektų ar veiklos planų įgyvendinimą,

— kitokius įsikišimus į natūralią aplinką ir gamtovaizdį, įskaitant mineralinių išteklių gavybą;

„užsakovas“ reiškia:

pareiškėją, prašantį leidimo vykdyti privatų projektą, arba valstybės instituciją, kuri projektą inicijuoja;

„sutikimas dėl planuojamos veiklos“ reiškia:

kompetentingos institucijos sprendimą, kuris suteikia užsakovui teisę įgyvendinti projektą.“

5 Direktyvos 85/337 2 straipsnio 1 dalis numato: „Valstybės narės imasi visų priemonių, reikalingų užtikrinti, kad prieš duodant sutikimą būtų atliekamas projektų, galinčių daryti reikšmingą poveikį aplinkai, be kita ko, dėl savo pobūdžio, masto ar vietos poveikio aplinkai vertinimas. Šie projektai nurodyti 4 straipsnyje“ (Pataisytas vertimas).

6 3 straipsnyje aprašytas poveikio aplinkai vertinimo objektas:

„Vertinant poveikį aplinkai, atsižvelgiant į kiekvieną konkretų atvejį ir remiantis 4–11 straipsniais, nustatomi, apibūdinami ir įvertinami tiesioginiai ir netiesioginiai projekto poveikiai šiems aplinkos komponentams:

— žmonėms, gyvūnijai ir augmenijai,

— dirvožemiui, vandeniui, orui, klimatui ir kraštovaizdžiui,

— sąveikai tarp pirmajame ir antrajame punktuose nurodytų veiksnių,

— materialinėms vertybėms ir kultūros paveldui.“

7 4 straipsnyje išskirti du projektų tipai.

8 4 straipsnio 1 dalyje numatyta, jog, remiantis 2 straipsnio 3 dalimi, I priede išvardytų rūšių projektų vertinimas privalomas pagal 5–10 straipsnių nuostatas. Tarp projektų, patenkančių į 4 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, I priedo 7 punkte numatyta ir „<…> oro uostų, kurių pagrindinis pakilimo takas yra 2100 m ir ilgesnis, <…> statyba“.

9 7 punkte esančioje antrojoje išnašoje patikslinama, jog „šioje direktyvoje „oro uostas“ reiškia oro uostus, kurie atitinka 1944 m. Čikagos konvencijoje, steigiančioje Tarptautinę civilinės aviacijos organizaciją, įtvirtintą apibrėžimą (14 priedas)“.

10 Dėl kitų rūšių projektų Direktyvos 85/337 4 straipsnio 2 dalis numato:

„II priede išvardytų rūšių projektų vertinimas privalomas pagal 5–10 straipsnius, kai valstybės narės mano, kad to reikalauja projektų charakteristikos.

Šiam tikslui valstybės narės gali, be kita ko, nurodyti konkrečių projektų rūšis, kurių vertinimas privalomas, arba nustatyti kriterijus ir (arba) ribas, būtinas norint nustatyti, kuriems iš II priede išvardytų rūšių projektų vertinimas privalomas remiantis 5–10 straipsniais.“

11 Kaip vienas iš šių į 4 straipsnio 2 dalies taikymo sritį patenkančių projektų, II priedo 10 punkto b papunktyje yra numatytas „<…> oro uostų kilimo takų tiesimas <…> (jei projektai neįtraukti į I priedą)“, o to paties priedo 12 punkte minimas ir „I priede išvardytų projektų pakeitimas“.

12 Direktyvos 85/337 5–9 straipsniuose, į kuriuos daroma nuoroda šios direktyvos 4 straipsnyje, iš esmės įtvirtintos tokios nuostatos: 5 straipsnis numato, kokią esminę informaciją privalo pateikti užsakovas; 6 straipsnis įpareigoja valstybes nares imtis reikalingų priemonių, kad suinteresuotosios institucijos ir visuomenė būtų informuotos bei galėtų pareikšti savo nuomonę prieš pradedant įgyvendinti projektą; 8 straipsnis kompetentingas institucijas įpareigoja atsižvelgti į informaciją, gautą atliekant vertinimo procedūrą, o 9 straipsnis numato kompetentingų institucijų pareigą informuoti visuomenę apie priimtą sprendimą ir su juo susijusias sąlygas.

Nacionalinės teisės aktai

13 Valonijos regione iki 2002 m. spalio 1 d. poveikio aplinkai vertinimas buvo reglamentuojamas 1985 m. rugsėjo 11 d. Dekretu ir jį įgyvendinančiu 1991 m. spalio 31 d. Nutarimu.

14 Šie teisės aktai numatė, jog 1985 m. rugsėjo 11 d. Dekreto I priede, kuriuo perkeliamas Direktyvos 85/337 I priedo sąrašas, bei 1991 m. spalio 31 d. Nutarimo II priede

nurodytų projektų poveikio aplinkai vertinimas atliekamas *ex officio*. Projektų, kurių vertinimas *ex officio* neprivalomas, atžvilgiu buvo taikoma pranešimo apie išankstinį jų poveikį aplinkai procedūra.

15 Remiantis 1985 m. rugsėjo 11 d. Dekreto I priedu, oro uostų, kurių pagrindinis pakilimo takas yra 1200 m ir ilgesnis, statybos poveikio aplinkai vertinimas yra privalomas. Be to, remiantis 1991 m. spalio 31 d. Nutarimo II priedu, privalomas taip pat ir oro uostų, kurių pagrindinis pakilimo takas yra 1200 m ir ilgesnis, įskaitant egzistuojančių pakilimo takų prailginimą už šios 1200 m ribos, bei sportinių aerodromų statybos poveikio aplinkai vertinimas.

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

16 Šalia Lježo-Bierset oro uosto gyvenantys asmenys skundžiasi dėl triukšmo, ypač naktį, kurį sukėlė buvusio karinio oro uosto pertvarkymas ir nuo 1996 m. jame pradėta krovinių gabenimo oru bendrovių veikla.

17 Siekiant sudaryti sąlygas Lježo-Bierset oro uostą eksploatuoti visą parą ir 365 dienas per metus, 1996 m. vasario 26 d. tarp Valonijos regiono, bendrovės *La Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset* ir bendrovės *T.N.T. Express Worldwide* sudarytas susitarimas, kuriame numatyta atlikti kai kuriuos su šio oro uosto infrastruktūros pertvarkymu susijusius darbus. Oro uoste buvo nutiesti ir praplatinti pakilimo takai, pastatytas skrydžių valdymo bokštas bei įrengti išvažiavimo takai ir parkavimo zonos. Tačiau pagrindinis 3297 m ilgio pakilimo takas liko nepakeistas.

18 Tam, kad būtų galima vykdyti šiuos darbus, buvo gauti planavimo ir eksploatacijos leidimai.

19 Belgijos teisme nagrinėjamoje pagrindinėje byloje svarstomi atsakomybės klausimai. Ieškovai reikalauja tariamai patirtos žalos atlyginimo dėl, jų nuomone, didelio triukšmo, kurį lėmė oro uosto pertvarkymas.

20 Esant tokioms faktinėms aplinkybėms buvo kreiptasi į *Cour de cassation* paduodant kasacinį skundą dėl 2004 m. birželio 29 d. *Cour d'appel de Liège* (Belgija) priimto sprendimo.

21 Manydamas, jog nagrinėjamas teisinis ginčas kelia Bendrijos teisės aiškinimo klausimų, *Cour de cassation* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir Teisingumo Teismui pateikti tokius prejudicinius klausimus:

„1. Ar viešosios valdžios institucijų ir privačios įmonės sutartis, pasirašyta siekiant, jog ši įmonė galėtų veikti oro uoste su ilgesniu nei 2100 metrų pakilimo taku, kurioje tiksliai aprašomi pakilimo tako pritaikymo jo neilginant ir skrydžių valdymo bokšto statybos darbai, kurie bus vykdomi, kad dideli lėktuvai galėtų skraidyti 24 valandas per parą ir 365 dienas per metus, ir kurioje numatyti tiek naktiniai, tiek dieniniai skrydžiai nuo šios įmonės veiklos pradžios, yra projektas Direktyvos 85/337 <…>, taikytos prieš jos pakeitimą Direktyva 97/11 <…>, prasme?

2. Ar esamo oro uosto infrastruktūros pakeitimo darbai, siekiant pritaikyti prie planuojamo dieninių ir naktinių skrydžių skaičiaus padidėjimo, neilginant pakilimo tako, atitinka projekto, kurio atžvilgiu reikalaujama atlikti poveikio vertinimą pagal Direktyvos 85/337 <…>, taikytos prieš jos pakeitimą Direktyva 97/11 <…>, 1, 2 ir 4 straipsnius, sąvoką?

3. Kadangi planuojamas oro uosto veiklos apimties padidinimas tiesiogiai Direktyvos 85/337 <…> prieduose nėra numatytas, ar valstybė narė vis tiek turi atsižvelgti į šį padidinimą, kai ji nagrinėja potencialų šio oro uosto infrastruktūros pakeitimo, siekiant jį pritaikyti prie išplėstos veiklos, poveikį aplinkai?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

22 Pirmuoju prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas klausia, ar tokia sutartis, kokia nagrinėjama pagrindinėje byloje, yra „projektas“ Direktyvos 85/337 prasme.

23 Į šį klausimą reikia atsakyti neigiamai. Iš pačios Direktyvos 85/337 1 straipsnio 2 dalies formuluotės matyti, jog žodis „projektas“ yra susijęs su fiziniais darbais ar fiziniu įsikišimu. Todėl susitarimo, neatsižvelgiant į tai, ar jame numatytas daugmaž tikslus atliktinų darbų aprašymas, negalima laikyti projektu Direktyvos 85/337 prasme.

24 Vis dėlto, siekdamas duoti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui naudingą atsakymą, Teisingumo Teismas gali nagrinėti ir tas Bendrijos teisės normas, kurių nacionalinis teismas savo klausime nepaminėjo (žr. 1986 m. kovo 20 d. Sprendimo *Tissier*, 35/85, Rink. p. 1207, 9 punktą).

25 Nagrinėjamoje byloje prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui reikia pažymėti, jog jis pats, remdamasis nacionalinės teisės aktais, turi nustatyti, ar tokia sutartis, kokia nagrinėjama pagrindinėje byloje, yra ir sutikimas dėl planuojamos veiklos Direktyvos 85/337 1 straipsnio 2 dalies prasme, t. y. toks kompetentingos institucijos sprendimas, kuris suteikia užsakovui teisę įgyvendinti atitinkamą projektą (šiuo klausimu žr. 1998 m. birželio 18 d. Sprendimo *Gedeputeerde Staten van Noord-Holland*, C-81/96, Rink. p. I-3923, 20 punktą). Taip būtų tokiu atveju, jei pagal nacionalinę teisę šis sprendimas galėtų būti laikomas kompetentingos institucijos ar institucijų sprendimu, kuriuo užsakovui būtų suteikta teisė įgyvendinti statybos darbus bei kitus objektus ar veiklos planus arba įsikišti į natūralią aplinką ir gamtovaizdį.

26 Be to, jei nacionalinė teisė numato kelių etapų procedūrą suteikiant leidimą planuojamai veiklai, projekto poveikio aplinkai vertinimas iš esmės turi būti atliekamas kuo greičiau, kad būtų nustatytos ir įvertintos visos galimos pasekmės aplinkai (žr. 2004 m. sausio 7 d. Sprendimo *Wells*, C-201/02, Rink. p. I-723, 53 punktą). Todėl tais atvejais, kai vienas iš šių etapų yra pagrindinis sprendimas, o kitas – sprendimas dėl įgyvendinimo, kur negalima peržengti pagrindiniame sprendime nustatytų parametrų ribų, galimos šio projekto pasekmės aplinkai turi būti nustatytos ir įvertintos vykdant su pagrindiniu sprendimu susijusią procedūrą. Tik tuo atveju, jei šios pasekmės nenustatomos iki procedūros, susijusios su sprendimu dėl įgyvendinimo, pradžios, toks vertinimas turi būti atliekamas vykdant šią procedūrą (minėto sprendimo *Wells* 52 punktas).

27 Galiausiai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui reikia priminti, kad negalima nukrypti nuo teisės akto tikslo išskaidant projektus į atskiras dalis ir kad neatsižvelgimas į jų kumuliacines pasekmes praktikoje neturi pasireikšti tuo, jog visų jų vertinimas nebus privalomas, nors jie kartu gali turėti didelį poveikį aplinkai Direktyvos 85/337 2 straipsnio 1 dalies prasme (šiuo klausimu žr. 1999 m. rugsėjo 21 d. Sprendimo *Komisija prieš Airiją*, C-392/96, Rink. p. I-5901, 76 punktą).

28 Todėl į pirmąjį klausimą reikia atsakyti, kad, nepaisant to, jog tokia sutartis, kokia nagrinėjama pagrindinėje byloje, nėra projektas Direktyvos 85/337 prasme, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, remdamasis nacionalinės teisės aktais, pats turi nustatyti, ar tokia sutartis yra ir sutikimas dėl planuojamos veiklos Direktyvos 85/337 1 straipsnio 2 dalies prasme. Tokiomis aplinkybėmis reikia patikrinti, ar toks sutikimas yra procedūros, susidedančios iš kelių etapų ir apimančios pagrindinį sprendimą bei sprendimą dėl įgyvendinimo, dalis ir ar reikia atsižvelgti į kumuliatyvų kelių projektų efektą, visapusiškai vertinant jų poveikį aplinkai.

Dėl antrojo klausimo

29 Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar su jau pastatyto oro uosto, kurio pagrindinis pakilimo takas yra ilgesnis nei 2100 m, infrastruktūros pakeitimu susiję darbai patenka į Direktyvos 85/337 pirminės redakcijos II priedo 12 punkto nuostatų taikymo sritį, atsižvelgiant į I priedo 7 punkto nuostatas.

30 Remiantis iki pakeitimo Direktyva 97/11 galiojusiu II priedo 12 punktu, projektu 4 straipsnio 2 dalies prasme reikia laikyti ir „I priede išvardytų projektų pakeitimą“. Šio priedo 7 punkte savo ruožtu minima „<…> oro uostų, kurių pagrindinis pakilimo takas yra 2100 m ir ilgesnis, <…> statyba“.

31 *La Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset*, *T.N.T. Express Worldwide* ir Belgijos Karalystė teigia, jog iš šios direktyvos redakcijos vienareikšmiškai išplaukia, kad čia turimi omenyje tik pakeitimai „statant“ oro uostą, kurio pagrindinis pakilimo takas yra 2100 m ir ilgesnis, o ne pakeitimai, atliekami jau pastatytame oro uoste.

32 Vis dėlto Teisingumo Teismas daugelyje ankstesnių bylų yra nusprendęs, jog Direktyvos 85/337 taikymo sritis ir tikslas – labai platūs (šiuo klausimu žr. 1996 m. spalio 24 d. Sprendimo *Kraaijeveld ir kt.*, C-72/95, Rink. p. I-5403, 31 punktą ir 1999 m. rugsėjo 16 d. Sprendimo *WWF ir kt.*, C-435/97, Rink. p. I-5613, 40 punktą). Todėl pačiam Direktyvos 85/337 tikslui prieštarautų tai, jeigu jau pastatyto oro uosto infrastruktūros pagerinimo ar padidinimo darbai nepatektų į šios direktyvos II priedo taikymo sritį, remiantis tuo, kad Direktyvos 85/337 I priede minima „oro uostų statyba“, o ne „oro uostai“ kaip tokie. Toks aiškinimas iš esmės leistų nesilaikyti iš Direktyvos 85/337 kylančių pareigų visų jau pastatyto oro uosto pakeitimo darbų, neatsižvelgiant į jų apimtį, atžvilgiu, todėl šiuo požiūriu Direktyvos 85/337 II priedas taptų visiškai neveiksmingas.

33 Dėl šios priežasties kartu skaitomi II priedo 12 ir I priedo 7 punktai turi būti aiškinami taip, kad jie taip pat apima jau pastatyto oro uosto pakeitimo darbus.

34 Tokiam aiškinimui jokiu būdu neprieštarauja tai, jog Direktyva 97/11 pakeitė Direktyvos 85/337 II priedo 12 punktą nauju 13 punktu, kuriame „bet kurių I ir II prieduose išvardytų ir jau įgyvendintų, įgyvendinamų ar leistų įgyvendinti projektų pakeitimas ar išplėtimas“ aiškiai laikomas projektu pagal Direktyva 97/11 pakeistą Direktyvos 85/337 4 straipsnio 2 dalies redakciją, o II priedo 12 punkte minėtas tik „I priede išvardytų projektų pakeitimas“. Šiuo požiūriu Direktyva 97/11 įtvirtinta nauja šio teisės akto redakcija, kurios ketvirtoje konstatuojamojoje dalyje atkreipiamas dėmesys į patirtį, įgytą atliekant poveikio aplinkai vertinimą, ir pabrėžiama būtinybė įtvirtinti nuostatas, skirtas išaiškinti, papildyti bei pagerinti vertinimo procedūros taisykles, siekiama tik patikslinti Direktyvos 85/337 pirminės redakcijos, kaip ją reikėjo suvokti, turinį. Todėl Bendrijos įstatymų leidėjo įsikišimas neleidžia *a contrario* aiškinti pirminės direktyvos redakcijos.

35 Be to, aplinkybė, kad pagrindinėje byloje aptariami darbai nėra susiję su pagrindinio pakilimo tako ilgiu, nėra svarbi atsakant į klausimą, ar šie darbai patenka į Direktyvos 85/337 II priedo 12 punkto taikymo sritį. Sąvoka „oro uostas“ Direktyvos 85/337 I priedo 7 punkte yra apibrėžiama darant nuorodą į 1944 m. Čikagos konvencijos, steigiančios Tarptautinę civilinės aviacijos organizaciją, 14 priede įtvirtintą apibrėžimą. Remiantis šiuo priedu, „aerodromas yra nustatytas žemės arba vandens paviršiaus plotas (įskaitant visus statinius, įrenginius ir įrangą), iš dalies arba visiškai skirtas orlaiviams atskristi, išskristi ir manevruoti“.

36 Iš to išplaukia, kad visi su oro uosto pastatais, įrenginiais ar įranga susiję darbai turi būti laikomi oro uosto darbais. Todėl taikant kartu skaitomus Direktyvos 85/337 II priedo 12 ir I priedo 7 punktus, oro uosto, kurio pagrindinis pakilimo takas yra 2100 m ir ilgesnis, pakeitimo darbais reikia laikyti ne tik pakilimo takų pailginimą, bet ir visus su šio oro uosto pastatais, įrenginiais ar įranga susijusius darbus, kai jie, be kita ko, dėl savo pobūdžio, masto ar savybių gali būti laikomi pačio oro uosto

pakeitimo darbais. Tai ypač pasakytina apie darbus, kuriais siekiama smarkiai išplėsti oro uosto veiklą bei padidinti skrydžių skaičių.

37 Galiausiai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui reikia priminti, kad nors Direktyvos 85/337 4 straipsnio 2 dalies antroji pastraipa ir suteikia valstybėms narėms diskreciją nurodyti konkrečių projektų rūšis, kurių vertinimas privalomas, arba nustatyti kriterijus ir (arba) ribas, tokia diskrecija yra apribota šios direktyvos 2 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta pareiga atlikti projektų, galinčių daryti reikšmingą poveikį aplinkai, be kita ko, dėl savo pobūdžio, masto ar vietos poveikio aplinkai vertinimą (minėto sprendimo *Kraaijeveld* ir kt. 50 punktas).

38 Todėl valstybė narė, kuri kriterijus ir (arba) ribas nustatytų atsižvelgdama tik į šių projektų mastą, bet ne į jų pobūdį ar vietą, peržengtų jai suteiktą diskreciją pagal Direktyvos 85/337 2 straipsnio 1 ir 4 straipsnio 4 dalis.

39 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi pats įsitikinti, ar kompetentingos institucijos teisingai įvertino, ar turėjo būti atliktas pagrindinėje byloje nagrinėjamų darbų poveikio aplinkai vertinimas.

40 Todėl į antrąjį klausimą reikia atsakyti taip, kad kartu skaitomos pirminės Direktyvos 85/337 redakcijos II priedo 12 ir I priedo 7 punktų nuostatos apima ir su jau pastatyto oro uosto infrastruktūra susijusius pakeitimo darbus, neilginant pakilimo

takų, kai tokie darbai, be kita ko, dėl savo pobūdžio, masto ar savybių gali būti laikomi pačio oro uosto pakeitimo darbais. Tai ypač pasakytina apie darbus, kuriais siekiama smarkiai išplėsti oro uosto veiklą ir padidinti skrydžių skaičių. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi pats įsitikinti, ar kompetentingos institucijos teisingai įvertino, ar turėjo būti atliktas pagrindinėje byloje aptariamų darbų poveikio aplinkai vertinimas.

Dėl trečiojo klausimo

41 Trečiuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar kompetentingos institucijos, siekdamos nustatyti, ar turi būti atliekamas Direktyvos 85/337 II priedo 12 punkte nurodyto projekto poveikio aplinkai vertinimas, privalo atsižvelgti į oro uosto veiklos apimties didinimą.

42 Kaip nurodyta šio sprendimo 32 punkte, Teisingumo Teismas daugelyje ankstesnių bylų yra nusprendęs, jog Direktyvos 85/337 taikymo sritis ir tikslas – labai platūs. Be to, nepaisant to, jog Direktyvos 85/337 4 straipsnio 2 dalies antroji pastraipa suteikia valstybėms narėms diskreciją nurodyti konkrečių projektų rūšis, kurių vertinimas privalomas, arba nustatyti kriterijus ir (arba) ribas, tokia diskrecija yra apribota šios direktyvos 2 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta pareiga atlikti projektų, galinčių daryti reikšmingą poveikį aplinkai, be kita ko, dėl savo pobūdžio, masto ar vietos poveikio aplinkai vertinimą. Šiuo atžvilgiu Direktyva 85/337 siekiama, kad būtų atliekamas visapusis projektų ar jų pakeitimo poveikio aplinkai vertinimas.

43 Situacija būtų pernelyg supaprastinta ir prieštarautų tokiam požiūriui, jei atliekant projekto ar jo pakeitimo poveikio aplinkai vertinimą būtų atsižvelgiama tik į tiesioginį šiuo projektu numatytų darbų poveikį aplinkai, bet ne į poveikį aplinkai, kuris gali būti sukeltas naudojant ir eksploatuojant objektus, sukurtus šiais darbais.

44 Be to, pats Direktyvos 85/337 3 straipsnyje pateiktas veiksnių, į kuriuos reikia atsižvelgti, sąrašas, be kita ko, apimantis projekto poveikį žmonėms, gyvūnijai ir augmenijai, dirvožemiui, vandeniui, orui ar kultūros paveldui, parodo, jog poveikis aplinkai, kurį vertinti Direktyva 85/337 siekiama sudaryti sąlygas, yra susijęs ne tik su numatomų darbų, bet visų pirma su įgyvendintinų projektų poveikiu.

45 Todėl Teisingumo Teismas dėl projekto, kuriuo norėta padvigubinti jau egzistuojančią geležinkelio liniją, nusprendė, kad toks projektas gali turėti svarbų poveikį aplinkai Direktyvos 85/337 prasme, nes jis, be kita ko, gali sukelti didelį triukšmą (2004 m. rugsėjo 16 d. Sprendimo *Komisija prieš Ispaniją*, C-227/01, Rink. p. I-8253, 49 punktas). Tačiau byloje, kurioje buvo priimtas šis sprendimas, didelį triukšmą lėmė ne geležinkelio linijos dvigubinimo darbai, bet numatomas geležinkelio transporto apimties augimas, kuriam sąlygas sudarė būtent šie geležinkelio linijos dvigubinimo darbai. Tą patį reikia pasakyti apie pagrindinėje byloje nagrinėjamą projektą, kuriuo siekiama padidinti oro uosto veiklos apimtį ir kartu skrydžių intensyvumą.

46 Todėl į trečiąjį klausimą reikia atsakyti taip, kad kompetentingos institucijos turi atsižvelgti į oro uosto veiklos išplėtimą, kai jos nagrinėja jo infrastruktūros pakeitimų, reikalingų atsižvelgiant į tokį išplėtimą, poveikį aplinkai.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

47 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (antroji kolegija) nusprendžia:

1. Nepaisant to, jog tokia sutartis, kokia nagrinėjama pagrindinėje byloje, nėra projektas 1985 m. birželio 27 d. Tarybos direktyvos dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo prasme, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pats turi nustatyti, remdamasis nacionalinės teisės aktais, ar tokia sutartis yra ir sutikimas dėl planuojamos veiklos Direktyvos 85/337 1 straipsnio 2 dalies prasme. Šiuo atveju reikia patikrinti, ar toks sutikimas yra procedūros, susidedančios iš kelių etapų ir apimančios pagrindinį sprendimą bei sprendimą dėl įgyvendinimo, dalis ir ar reikia atsižvelgti į kumuliatyvų kelių projektų efektą, globaliai įvertinant jų poveikį aplinkai.

2. Kartu skaitomos pirminės Direktyvos 85/337 redakcijos II priedo 12 ir I priedo 7 punktų nuostatos apima ir su jau pastatyto oro uosto infrastruktūra susijusius pakeitimo darbus, neilginant pakilimo takų, kai tokie darbai, be kita ko, dėl savo pobūdžio, masto ar savybių gali būti laikomi pačio oro

uosto pakeitimo darbais. Tai ypač pasakytina apie darbus, kuriais siekiama smarkiai išplėsti oro uosto veiklą ir padidinti skrydžių skaičių. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi pats įsitikinti, ar kompetentingos institucijos teisingai įvertino, ar turėjo būti atliktas pagrindinėje byloje aptariamų darbų poveikio aplinkai vertinimas.

3. Kompetentingos institucijos turi atsižvelgti į oro uosto veiklos išplėtimą, kai jos nagrinėja jo infrastruktūros pakeitimų, reikalingų atsižvelgiant į tokį išplėtimą, poveikį aplinkai.

Parašai.