A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (második tanács)

2008. február 28. *

A C-2/07. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Cour de cassation (Belgium) a Bírósághoz 2007. január 4-én érkezett, 2006. december 14-i határozatával terjesztett elő az előtte

Paul Abraham és társai

és

a **Région wallonne**,

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

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

* Az eljárás nyelve: francia.

a **Société nationale des voies aériennes-Belgocontrol,**

az **État belge,**

valamint

a **Cargo Airlines Ltd**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (második tanács),

tagjai: C. W. A. Timmermans tanácselnök, L. Bay Larsen, K. Schiemann, P. Kūris és J.-C. Bonichot (előadó) bírák,

főtanácsnok: J. Kokott,
hivatalvezető: M. -A. Gaudissart egységvezető,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2007. október 18-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– P. Abraham és társai képviseletében L. Misson, L. Wysen és X. Close ügyvédek, valamint A. Kettels Rechtsanwältin,

– R. Beaujean és társai képviseletében L. Cambier és M. t'Serstevens ügyvédek,

– E. Dehalleux és társai képviseletében L. Cambier ügyvéd,

– P. Descamps és társai képviseletében A. Lebrun ügyvéd,

– a Région wallonne képviseletében F. Haumont ügyvéd,

– a Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset képviseletében P. Ramquet ügyvéd,

– a T. N. T. Express Worldwide (Euro Hub) SA képviseletében P. Henfling és V. Bertrand ügyvédek,

– a belga kormány képviseletében A. Hubert és C. Pochet, meghatalmazotti minőségben, segítőjük: F. Haumont ügyvéd,

– a cseh kormány képviseletében T. Boček, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Közösségek Bizottsága képviseletében M. Konstantinidis és J.-B. Laignelot, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2007. november 29-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló, 1985. június 27-i 85/337/EGK tanácsi irányelvnek (HL L 175., 40. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 1. kötet, 248. o., a továbbiakban: 85/337 irányelv) és különösen annak I. melléklete 7. pontjának és II. melléklete 12. pontjának az 1997. március 3-i 97/11/EK tanácsi irányelvet (HL L 73., 5. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 3. kötet, 151. o., a továbbiakban: 97/11 irányelv) megelőző korábbi változatának az értelmezésére vonatkozik.

2 Ezt a kérelmet egyrészt a Liège-Bierset (Belgium) repülőtér melletti szomszédos lakosok és másrészt a Région wallone, a Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège Bierset, a T. N. T. Express Worldwide (Euro Hub) SA (a továbbiakban: T. N. T. Express Worldwide), a Société nationale des voies aériennes belgocontrol, a belga állam és a Cargo Airlines Ltd között az e repülőtéren történő légi árufuvarozási központ felépítésével kapcsolatos zajártalom tárgyában indult peres eljárás keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

A közösségi szabályozás

3 A 85/337 irányelv eredeti változata az irányelv 1. cikkének (1) bekezdése alapján azoknak a köz- és magánprojekteknek a környezeti hatásvizsgálatára vonatkozik, amelyek várhatóan jelentős hatást gyakorolnak a környezetre.

4 Ugyanezen cikke (2) bekezdése értelmében:

„Jelen irányelv alkalmazásában:

»projekt«:

– épületek vagy egyéb létesítmények kivitelezése,

– egyéb beavatkozások a természetes környezetbe és tájba, beleértve az ásványkincsek kiaknázását is;

»projektgazda«:

egy magánprojektre vonatkozó engedély kérelmezője vagy egy projektet kezdeményező állami hatóság;

»engedély«:

a hatáskörrel rendelkező hatóság vagy hatóságok olyan döntése, amely feljogosítja a projektgazdát a projekt elvégzésére.”

5 A 85/337 irányelv 2. cikkének (1) bekezdése alapján „[a] tagállamok meghoznak minden olyan intézkedést, amely ahhoz szükséges, hogy az engedély megadása előtt többek között a jellegüknél, méretüknél vagy elhelyezkedésüknél fogva a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló projektek esetében hatásvizsgálatot végezzenek. Ezeket a projekteket a 4. cikk határozza meg.”

6 A 3. cikk leírja a környezeti hatásvizsgálat tárgyát:

„A környezeti hatásvizsgálat minden egyedi esetre vonatkozóan a 4–11. cikkel összhangban megfelelő módon azonosítja, leírja és értékeli az egyes projektek közvetlen és közvetett hatásait a következő tényezőkre vonatkozóan:

– emberek, állat- és növényvilág,

– talaj, víz, levegő, éghajlat és a táj,

– az első és a második franciabekezdésben említett tényezők közötti kölcsönhatás,

– anyagi javak és a kulturális örökség."

7 A 4. cikk a projektek két típusát különbözteti meg:

8 A 4. cikk (1) bekezdése előírja, hogy a 2. cikk (3) bekezdése alapján [helyesen: a 2. cikk (3) bekezdésének sérelme nélkül] az I. mellékletben felsorolt osztályokba tartozó projekteket vizsgálatnak vetik alá ugyanezen irányelv 5–10. cikkével összhangban. A 85/337 irányelv 4. cikkének (1) bekezdése alá tartozó projektek között az I. melléklet 7. pontja a következőt említi: „[…] 2100 m vagy azt meghaladó hosszúságú fő kifutópályával rendelkező repülőterek (2) építése."

9 Az e 7. pontra vonatkozó lábjegyzet a lap alján meghatározza, hogy „[e]nnek az irányelvnek az alkalmazásában a »repülőtér« olyan repülőtér, amely megfelel az 1944-ben megkötött, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet létrehozó Chicagói Egyezmény szerinti meghatározásnak (14. melléklet)."

10 A projektek másik típusával kapcsolatban a 85/337 irányelv 4. cikkének (2) bekezdése a következőket írja elő:

„A II. mellékletben felsorolt osztályokba tartozó projekteket vizsgálatnak vetik alá az 5–10. cikkel összhangban, amennyiben a tagállamok úgy ítélik meg, hogy azok jellemzői ezt megkövetelik.

A tagállamok ebből a célból többek között megállapítják azoknak a projekteknek a jellegét, amelyek vizsgálatra kötelezettek, vagy meghatározhatják, hogy a II. mellékletben felsorolt osztályokba tartozó projektek milyen kritériumok és/vagy küszöbértékek alapján minősülnek vizsgálatra kötelezettnek az 5–10. cikkel összhangban."

11 Az irányelv 4. cikkének (2) bekezdése alá tartozó projektekre tekintettel az irányelv II. melléklete 10. pontjának d) alpontja a következőt említi: „[…] repülőterek építése (kivéve, ha az I. mellékletben már szerepel)" és ugyanezen melléklet 12. pontjában a következő szerepel: „az I. mellékletben szereplő […] projektek módosításai".

12 A 85/337 irányelv 5–9. cikke, amelyre ezen irányelv hivatkozik, lényegében a következőket írja elő: a 85/337 irányelv 5. cikke pontosítja azokat a minimális információkat, amelyeket a projektgazdának kell szolgáltatnia, a 6. cikk megállapítja többek között a projektgazdának a hatóságok és a lakosság tájékoztatására vonatkozó kötelezettségét, a 8. cikk említi az eljárni jogosult hatóságok azon kötelezettségét, hogy vegyék figyelembe a hatásvizsgálat keretében kapott információkat, és a 9. cikk megállapítja az eljárni jogosult hatóságok azon kötelezettségét, hogy tájékoztassák a nyilvánosságot a meghozott döntésről és az ahhoz kapcsolódó esetleges feltételekről.

A nemzeti szabályozás

13 A vallon régióban a környezeti hatásvizsgálatokat 2002. október 1-ig az 1985. szeptember 11-i rendelet és annak az 1991. október 31-i végrehajtási rendelete szabályozta.

14 E jogszabályok rendelkeztek arról, hogy az 1985. szeptember 11-i rendelet I. mellékletében felsorolt, a 85/337 irányelv I. mellékletének jegyzékéből átvett projekteket,

valamint az 1991. október 31-i végrehajtási rendelet II. mellékletében említett projekteket hivatalból környezeti hatásvizsgálatnak kell alávetni. Az egyéb projektek esetében, amelyeknél nem rendelkeztek hivatalból történő hatásvizsgálatról, csak környezeti hatásuk előzetes értékeléséről szóló értesítést írtak elő.

15 Az 1985. szeptember 11-i rendelet I. mellékletével összhangban a legalább 2100 méter hosszú kifutópályával rendelkező repülőterek építését kötelező alávetni környezeti hatásvizsgálatnak. Az 1991. október 31-i végrehajtási rendelet II. melléklete alapján ezenkívül a legalább 1200 méter hosszú kifutópályával rendelkező repülőterek építését, beleértve a meglévő kifutópályák e küszöbérték feletti meghosszabbítását, valamint a sportrepülőtereket, szintén környezeti hatásvizsgálatnak kell alávetni.

Az alapügy és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

16 A Liège-Bierset repülőtér melletti lakosok az e korábbi katonai repülőtér átalakításából, valamint annak az 1996 óta légi árufuvarozást végző társaságok által történő használatából származó – gyakran éjszakai – zajártalomra panaszkodnak.

17 1996. február 26-án a vallon régió, a Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège Bierset és a T.N.T. Express Worldwide között aláírt megállapodás e repülőtér számos infrastrukturális módosításáról rendelkezett annak az év 365 napján napi 24 órában történő használatának lehetővé tétele céljából. Különösen a kifutópályákat fejlesztették és szélesítették ki. Építettek továbbá egy irányítótornyot, új kifutópálya-lehajtókat és parkolóhelyeket is. A kifutópályák 3297 méteres hosszát azonban változatlanul hagyták.

18 A munkálatok végrehajtásához az építési és működési engedélyeket is megadták.

19 A belga nemzeti bíróság előtt folyó jogvitában a felelősség kérdéséről van szó: az alapügy felperesei ugyanis kártérítést követeltek a repülőtér átalakításához kapcsolódó, állítólag komoly zajártalom által okozott, szerintük elszenvedett kárért.

20 Ilyen körülmények között terjesztettek elő a belga Cour de Cassation előtt felülvizsgálat iránti kérelmet a liège-i fellebbviteli bíróság 2004. június 29-i ítélete ellen.

21 Mivel úgy vélte, hogy az előtte folyó jogvita felveti a közösségi jog értelmezésének a kérdését, a Cour de Cassation úgy döntött, hogy felfüggeszti az eljárást, és a következő kérdéseket terjeszti előzetes döntéshozatalra a Bíróság elé:

„1) […] a 85/337 […] irányelvnek az 1997. március 3-i 97/11/EGK irányelvvel történt módosítását megelőzően alkalmazandó szövege értelmében projektnek minősül-e az a megállapodás, amely azzal a céllal jött létre egy állami szerv és egy magánvállalkozás között, hogy ez utóbbit arra ösztönözze, hogy egy 2100 métert meghaladó hosszúságú kifutópályával rendelkező repülőtér területén tevékenységet kezdjen, és amely tartalmazza a kifutópálya átalakítására – de nem meghosszabbítására – és egy irányítótorony építésére vonatkozó, infrastrukturális munkálatok pontos leírását annak érdekében, hogy lehetővé tegye óriásrepülőgépek napi 24 órában és az év 365 napján történő le- és felszállását, és amely a vállalkozás tevékenységének megkezdésétől kezdve éjszakai és nappali járatokat is tervez indítani?

2) Megfelelnek-e az éjszakai és nappali járatok számának tervezett növelése érdekében egy meglévő repülőtér infrastruktúrájának módosítására irányuló munkálatok – a kifutópálya meghosszabbítása nélkül – annak a projektfogalomnak, amelyre vonatkozóan a […] 85/337 […] irányelvnek a […] 97/11 […] irányelvvel történt módosítását megelőzően alkalmazandó szövegének 1., 2. és 4. cikke hatásvizsgálatot ír elő?

3) Bár a repülőtéri tevékenységek tervezett növelése kifejezetten nem szerepel a 85/337 […] irányelv mellékleteiben, a tagállamnak mégis figyelembe kell-e vennie ezt a növelést, amikor annak érdekében vizsgálja az e repülőtér infrastruktúrájában elvégzendő módosítások környezetre gyakorolt esetleges hatását, hogy a repülőtér ezt a többlettevékenységet befogadja?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

22 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság ezt szeretné tudni, hogy egy olyan megállapodás, mint az alapügyben szóban forgó, „projektnek” minősül-e a 85/337 irányelv értelmében.

23 Erre a kérdésre nemleges választ kell adni. A 85/337 irányelv 1. cikkének (2) bekezdéséből ugyanis kitűnik, hogy a „projekt” fogalma fizikai munkálatokra és beavatkozásokra vonatkozik. Valamely megállapodást nem lehet tehát a 85/337 irányelv értelmében vett projektnek tekintetni, függetlenül annak a kérdésétől, hogy e megállapodás tartalmazza-e a kivitelezendő munkálatok többé-kevésbé pontos leírását.

24 Azonban a Bíróság annak érdekében, hogy az előzetes döntéshozatalra kérdést előterjesztő bíróságnak hasznos választ adjon, figyelembe vehet olyan közösségi jogi normákat, amelyekre a nemzeti bíróság kérdésében nem hivatkozott (lásd többek között a 35/85. sz. Tissier-ügyben 1986. március 20-án hozott ítélet [EBHT 1986., 1207. o.] 9. pontját).

25 A jelen ügyben jelezni kell a kérdést előterjesztő bíróságnak, hogy az ő feladata az alkalmazandó nemzeti jogszabályok alapján annak meghatározása, hogy egy olyan megállapodás, mint az alapügyben szóban forgó, tartalmaz-e a 85/337 irányelv 1. cikke (2) bekezdésének értelmében vett engedélyt, vagyis a hatáskörrel rendelkező hatóság olyan döntését, amely feljogosítja a projektgazdát a szóban forgó projekt elvégzésére (lásd e tekintetben a C-81/96. sz. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland ügyben 1998. június 18-án hozott ítélet [EBHT 1998., 3923. o.] 20. pontját). Ez lenne a helyzet akkor, ha ezt a nemzeti jog alapján a hatáskörrel rendelkező hatóság vagy hatóságok olyan döntésének lehetne tekinteni, amely feljogosítja a projektgazdát épületek vagy egyéb létesítmények kivitelezésére, vagy a természetes környezetbe és tájba történő egyéb beavatkozásokra.

26 Továbbá ha a nemzeti jog több szakaszból álló engedélyezési eljárást ír elő, valamely projekt környezeti hatásvizsgálatát főszabály szerint akkor kell elvégezni, amint meghatározhatók és megvizsgálhatók a projekt által várhatóan a környezetre gyakorolt hatások (lásd a C-201/02. sz. Wells-ügyben 2004. január 7-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-723. o.] 53. pontját). Így ha az egyik szakasz az alaphatározat és a másik a végrehajtási határozat, amely nem haladhatja meg az alaphatározat által meghatározott paramétereket, a projekt által várhatóan a környezetre gyakorolt hatásokat az alaphatározatra vonatkozó eljárás során kell azonosítani és megvizsgálni. Ha ezek a hatások csak a végrehajtási határozatra vonatkozó eljárás során azonosíthatók, akkor kell a vizsgálatot ez utóbbi eljárás során elvégezni (a fent hivatkozott Wells-ügyben hozott ítélet 52. pontja).

27 Végül emlékeztetni kell a kérdést előterjesztő bíróságot arra, hogy a szabályozás célja nem kerülhető meg a projektek felaprózódása által, és hogy azok halmozott hatása figyelembevételének elmulasztása nem járhat azzal a következménnyel, hogy a projekteket összességükben kivonják a hatásvizsgálat alól, miközben azok együtt, a 85/337 irányelv 2. cikkének (1) bekezdése értelmében a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorolnak (lásd e tekintetben a C-392/96. sz., Bizottság kontra Írország ügyben 1999. szeptember 21-én hozott ítélet [EBHT 1999., I-5901. o.] 76. pontját).

28 Következésképpen az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy egy olyan megállapodás, mint az alapügyben szóban forgó, nem minősül ugyan a 85/337 irányelv értelmében vett projektnek, a kérdést előterjesztő bíróságnak a feladata az alkalmazandó nemzeti jogszabályok alapján annak meghatározása, hogy ez a megállapodás tartalmaz-e a 85/337 irányelv 1. cikke (2) bekezdésének értelmében vett engedélyt. Ilyen körülmények között meg kell vizsgálni, hogy ez az engedély egy több szakaszból álló, alaphatározatot és végrehajtási határozatokat tartalmazó eljárás része-e, és hogy figyelembe kell-e venni több olyan projektnek a halmozott hatását, amelyek környezeti hatását összességében kell értékelni.

A második kérdésről

29 A második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kérdezi, hogy egy már megépített, 2100 méternél hosszabb kifutópályával rendelkező repülőtér infrastruktúrájával kapcsolatos munkálatok a 85/337 irányelv II. melléklete 12. pontja rendelkezései – összefüggésben ugyanezen irányelv I. melléklete 7. pontjának rendelkezéseivel – eredeti változatának alkalmazási körébe tartoznak-e.

30 A II. melléklet 12. pontjának a 97/11 irányelvet megelőző változata alapján „az I. mellékletben szereplő projektek módosításai" a 4. cikk (2) bekezdése szerinti projektnek minősülnek. Ezen I. melléklet 7. pontja a „[…] 2100 m vagy azt meghaladó hosszúságú fő kifutópályával rendelkező repülőterek építését" említi.

31 A Belga Királyság, a Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège Bierset és a T.N.T. Express Worldwide azt állítja, hogy e megfogalmazásból szükségszerűen következik, hogy a módosítások csak olyan repülőtér „építésére" vonatkoznak, amely 2100 m vagy azt meghaladó hosszúságú fő kifutópályával rendelkezik, és nem pedig egy meglévő repülőtéren végrehajtott módosításokra.

32 A Bíróság azonban számos alkalommal megállapította, hogy a 85/337 irányelv alkalmazási köre kiterjedt és célkitűzései széleskörűek (lásd e tekintetben a C-72/95. sz. Kraaijeveld és társai ügyben 1996. október 24-én hozott ítélet [EBHT 1996., I-5403. o.] 31. pontját és a C-435/97. sz. WWF és társai ügyben 1999. szeptember 16-án hozott ítélet [EBHT 1999., I-5613. o.] 40. pontját). E tekintetben még a 85/337 irányelv céljával is ellentétes lenne az, ha kivonnánk a II. mellékletének alkalmazási köréből a már megépített repülőtér infrastruktúrájának a fejlesztésével és növelésével kapcsolatos munkálatokat arra való hivatkozással, hogy a 85/337 irányelv I. melléklete a „repülőterek építését" és nem a „repülőteret" mint olyat említi. Egy ilyen értelmezés ugyanis lehetővé tenné, hogy a 85/337 irányelvből fakadó kötelezettségek alól kivonják a már meglévő repülőtér módosításához kapcsolódó összes építési munkát, ezen munkálatok mértékétől függetlenül, ami így e ponton kiüresítené a 85/337 irányelv II. mellékletét.

33 Következésképpen a II. melléklet 12. pontjának rendelkezéseit, összefüggésben az I. melléklet 7. pontjának rendelkezéseivel, úgy kell tekinteni, hogy azok magukban foglalják a már megépített repülőtér módosításához kapcsolódó munkálatokat is.

34 Ezt az értelmezést semmiképpen sem kérdőjelezheti meg az a körülmény, hogy a 97/11 irányelv által a 85/337 irányelv II. melléklete 12. pontjának helyébe egy új 13. pont lépett, amely kifejezetten a 97/11 irányelvvel módosított 85/337 irányelv 4. cikkének (2) bekezdésében említett projektként határozza meg „[a]z I. és II. mellékletben felsorolt már engedélyezett, kivitelezett vagy kivitelezés alatt lévő projektek bármely […] megváltoztatását vagy bővítését", míg a II. melléklet 12. pontja kizárólag „az I. mellékletben szereplő […] projektek módosításaira" szorítkozik. A 97/11 irányelvvel elfogadott új változat, amelynek a (4) preambulumbekezdése utal a környezeti hatásvizsgálatok elvégzésével kapcsolatos tapasztalatokra, és kiemeli a vizsgálati eljárások előírásainak tisztázásához, kiegészítéséhez és javításához rendelkezések bevezetésének a szükségességét, e ponton csak világosabban rámutat a 85/337 irányelv eredeti változatának alkalmazási körére. Ezért a közösségi jogalkotó beavatkozásából nem lehet az irányelv eredeti változatával ellentétes értelmezésre következtetni.

35 Ezenkívül az a körülmény, hogy az alapügyben szóban forgó munkálatok nem érintik a kifutópálya hosszát, nincs hatással arra a kérdésre, hogy e munkálatok a 85/337 irányelv II. melléklete 12. pontjának alkalmazási körébe tartoznak-e. A 85/337 irányelv I. mellékletének 7. pontja ugyanis pontosan meghatározza a „repülőtér" fogalmát, utalva az 1944. december 7-én megkötött, a nemzetközi polgári repülésre vonatkozó Chicagói Egyezmény szerinti meghatározásra. E melléklet alapján: „[a] repülőtér szárazföldön vagy vízen meghatározott olyan terület (beleértve az épületeket, létesítményeket és felszereléseket), amelyet teljesen vagy részben légi járatok érkeztetésére, indítására vagy azok földi mozgatásaira szánnak."

36 Ebből következik, hogy egy repülőtér épületeit, létesítményeit vagy felszereléseit érintő minden munkálatot a repülőtéren mint olyanon végzett munkának kell tekinteni. A 85/337 irányelv I. mellékletének 7. pontjával összefüggésben a II. melléklet 12. pontjának alkalmazásában ez azt jelenti, hogy a legalább 2100 méter hosszú kifutópályával rendelkező repülőtér módosításához kapcsolódó munkálatok így nem csak azok a munkálatok, amelyeknek a kifutópálya meghosszabbítása a céljuk, hanem

minden olyan munkálat is, amely e repülőtér épületeit, létesítményeit vagy felszereléseit érinti, amennyiben azok – különösen jellegükből, jelentőségükből és jellegzetességeikből adódóan – maga a repülőtérnek a módosítását érintik. Ez különösen vonatkozik olyan munkálatokra, amelyeknek célja a repülőtér tevékenységének és a légi közlekedésnek a jelentős mértékű növelése.

37 Végül emlékeztetni kell a kérdést előterjesztő bíróságot arra, hogy ugyan a 85/337 irányelv 4. cikke (2) bekezdésének második albekezdése mérlegelési mozgásteret biztosít a tagállamoknak, hogy meghatározzák a projektek egyes típusait, amelyeket vizsgálatnak vetnek alá vagy az alkalmazandó kritériumokat és/vagy küszöbértékeket, e mérlegelési mozgásteret korlátozza az említett irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében szereplő azon kötelezettség, hogy a jellegüknél, méretüknél vagy elhelyezkedésüknél fogva a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló projektek esetében hatásvizsgálatot végezzenek (a fent hivatkozott Kraaijeveld és társai ügyben hozott ítélet 50. pontja).

38 Ezért valamely tagállam, amely úgy rögzíti a kritériumokat és/vagy a küszöbértékeket, hogy a projekteknek csak a méretét veszi figyelembe, és figyelmen kívül hagyja azok jellegét és elhelyezkedését, átlépi a 85/337 irányelv 2. cikkének (1) bekezdése és 4. cikkének (2) bekezdése alapján rendelkezésére álló mérlegelési mozgásteret.

39 A kérdést előterjesztő bíróság feladata, hogy meggyőződjön arról, hogy az illetékes hatóságok helyesen értékelték-e azt, hogy az alapügyben szóban forgó munkálatokat alá kell-e vetni környezeti hatásvizsgálatnak.

40 Következésképpen a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy a II. melléklet 12. pontja rendelkezései – összefüggésben a 85/337 irányelv I. melléklete 7. pontjának rendelkezéseivel – eredeti változatának alkalmazási körébe tartoznak egy már

megépített repülőtér infrastruktúrájával kapcsolatos, a kifutópálya meghosszabbítását nem érintő munkálatok is, amennyiben e munkálatok különösen jellegükből, jelentőségükből és jellegzetességeikből adódóan magának a repülőtérnek a módosítását érintik. Ez különösen vonatkozik olyan munkálatokra, amelyeknek célja a repülőtér tevékenységének és a légi közlekedésnek a jelentős mértékű növelése. A kérdést előterjesztő bíróság feladata, hogy meggyőződjön arról, hogy az illetékes hatóságok helyesen értékelték-e azt, hogy az alapügyben szóban forgó munkálatokat alá kell-e vetni környezeti hatásvizsgálatnak.

A harmadik kérdésről

41 Harmadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt szeretné tudni, hogy az illetékes hatóságok kötelesek-e figyelembe venni valamely repülőtér tevékenységeinek tervezett növelését annak meghatározása céljából, hogy a 85/337 irányelv II. mellékletének 12. pontjában említett projektet alá kell-e vetni környezeti hatásvizsgálatnak.

42 Ahogy a jelen ítélet 32. pontjában kimondta, a Bíróság már számos alkalommal megállapította, hogy a 85/337 irányelv alkalmazási köre kiterjedt és célkitűzései széleskörűek. Ezenkívül ugyan az irányelv 4. cikkének (2) bekezdése mérlegelési mozgásteret biztosít a tagállamoknak, hogy meghatározzák a projektek egyes típusait, amelyeket vizsgálatnak vetnek alá vagy az alkalmazandó kritériumokat és/vagy küszöbértékeket, e mérlegelési mozgásteret korlátozza az említett irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében szereplő azon kötelezettség, hogy a jellegüknél, méretüknél vagy elhelyezkedésüknél fogva a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló projektek esetében hatásvizsgálatot végezzenek. E tekintetben a 85/337 irányelv a projektek vagy módosításaik átfogó környezeti hatásvizsgálatát foglalja magában.

43 Egyszerűsítésnek minősülne és e megközelítéssel ellentétes lenne, ha valamely projekt vagy módosítása környezeti hatásvizsgálata során kizárólag maguknak a tervezett munkálatoknak a közvetlen hatásait vennénk figyelembe anélkül, hogy számolnánk azokkal a környezeti hatásokkal, amelyek várhatóan e munkálatok által megvalósított létesítmények használatából és üzemeltetéséből adódhatnak.

44 Továbbá a 85/337 irányelv 3. cikke alapján figyelembe veendő elemek felsorolása, mint a projektnek a többek között az emberekre, az állat- és növényvilágra, a talajra, a vízre, a levegőre, az éghajlatra és a tájra vagy a kulturális örökségre gyakorolt hatása, önmagában azt mutatja, hogy a környezeti hatás esetében, amelynek a vizsgálatát a 85/337 irányelvnek lehetővé kell tennie, nemcsak a tervezett munkálatok hatásairól van szó, hanem a főleg a megvalósítandó projekt hatásáról is.

45 A Bíróság ezért egy olyan projekttel kapcsolatban, amely egy már létező pálya megkettőzését érintette, megállapította, hogy egy ilyen jellegű projekt a 85/337 irányelv értelmében várhatóan jelentős hatást gyakorol a környezetre, mivel többek között jelentős hanghatással járhat (a C-227/01. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2004. szeptember 16-án hozott ítélet [EBHT 2004., I-8253. o.] 49. pontja). Azonban az ezen ítélet alapját képező ügyben a jelentős hanghatást nem a pálya megkettőzésének munkálatai okozták, hanem a vasúti forgalom tervezett növelése, amelyet éppen a vasúti pálya megkettőzésének munkálatai tettek lehetővé. Ugyanennek érvényesnek kell lennie egy olyan projekttel kapcsolatban is, mint az alapügyben szóban forgó, amely egy repülőtér tevékenységét és ezáltal a légi forgalom növelését kívánja lehetővé tenni.

46 Ezért a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy az illetékes hatóságoknak figyelembe kell venniük a repülőtér tevékenységének tervezett növelését, amikor annak érdekében vizsgálják az e repülőtér infrastruktúrájában elvégzendő módosítások környezetre gyakorolt esetleges hatását, hogy a repülőtér ezt a többlettevékenységet befogadja-e.

A költségekről

47 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (második tanács) a következőképpen határozott:

1) Egy olyan megállapodás, mint az alapügyben szóban forgó, nem minősül ugyan az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló, 1985. június 27-i 85/337/EGK tanácsi irányelv eredeti változatának értelmében vett projektnek, a kérdést előterjesztő bíróságnak a feladata az alkalmazandó nemzeti jogszabályok alapján annak meghatározása, hogy ez a megállapodás tartalmaz-e a 85/337 irányelv 1. cikke (2) bekezdésének értelmében vett engedélyt. Ilyen körülmények között meg kell vizsgálni, hogy ez az engedély egy több szakaszból álló, alaphatározatot és végrehajtási határozatokat tartalmazó eljárás része-e, és hogy figyelembe kell-e venni több olyan projektnek a halmozott hatását, amelyek környezeti hatását összességében kell értékelni.

2) A II. melléklet 12. pontja rendelkezései – összefüggésben a 85/337 irányelv I. melléklete 7. pontjának rendelkezéseivel – eredeti változatának alkalmazási körébe tartoznak egy már megépített repülőtér infrastruktúrájával kapcsolatos, a kifutópálya meghosszabbítását nem érintő munkálatok is,

amennyiben e munkálatok különösen jellegükből, jelentőségükből és jellegzetességeikből adódóan magának a repülőtérnek a módosítását érintik. Ez különösen vonatkozik olyan munkálatokra, amelyeknek célja a repülőtér tevékenységének és a légi közlekedésnek a jelentős mértékű növelése. A kérdést előterjesztő bíróság feladata, hogy meggyőződjön arról, hogy az illetékes hatóságok helyesen értékelték-e azt, hogy az alapügyben szóban forgó munkálatokat alá kell-e vetni környezeti hatásvizsgálatnak.

3) Az illetékes hatóságoknak figyelembe kell venniük a repülőtér tevékenységének tervezett növelését, amikor megvizsgálják az e repülőtér infrastruktúrájában a többlettevékenység befogadása céljából végzendő módosítások környezetre gyakorolt esetleges hatását.

Aláírások