ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (druhá komora)

z 28. februára 2008 *

Vo veci C-2/07,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 234 ES, podaný rozhodnutím Cour de cassation (Belgicko) zo 14. decembra 2006 a doručený Súdnemu dvoru 4. januára 2007, ktorý súvisí s konaním:

Paul Abraham a i.

proti

Valónskemu regiónu,

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

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

* Jazyk konania: francúzština.

Société nationale des voies aériennes-Belgocontrol,

Belgicku,

Cargo Airlines Ltd,

SÚDNY DVOR (druhá komora),

v zložení: predseda druhej komory C. W. A. Timmermans, sudcovia L. Bay Larsen, K. Schiemann, P. Kūris a J.-C. Bonichot (spravodajca),

generálna advokátka: J. Kokott,
tajomník: M.-A. Gaudissart, vedúci sekcie,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 18. októbra 2007,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— pán Abraham a i., v zastúpení: L. Misson, L. Wysen a X. Close, advokáti, ako aj A. Kettels, Rechtsanwältin,

— pán Beaujean a i., v zastúpení: L. Cambier a M. t'Serstevens, advokáti,

— pán Dehalleux a i., v zastúpení: L. Cambier, advokát,

— pán Descamps a i., v zastúpení: A. Lebrun, advokát,

— Valónsky región, v zastúpení: F. Haumont, advokát,

— Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, v zastúpení: P. Ramquet, advokát,

— T. N. T. Express Worldwide (Euro Hub) SA, v zastúpení: P. Henfling a V. Bertrand, advokáti,

— belgická vláda, v zastúpení: A. Hubert a C. Pochet, splnomocnené zástupkyne, za právnej pomoci F. Haumont, advokát,

— česká vláda, v zastúpení: T. Boček, splnomocnený zástupca,

— Komisia Európskych spoločenstiev, v zastúpení: M. Konstantinidis a J.-B. Laignelot, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálnej advokátky na pojednávaní 29. novembra 2007,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu smernice Rady 85/337/EHS z 27. júna 1985 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie (Ú. v. ES L 175, s. 40; Mim. vyd. 15/001 s. 248, ďalej len „smernica 85/337“) v znení pred zmenou zavedenou smernicou Rady 97/11/ES z 3. marca 1997 (Ú. v. ES L 73, s. 5; Mim. vyd. 15/003, s. 151, ďalej len „smernica 97/11“) a najmä bodu 7 jej prílohy I a bodu 12 jej prílohy II.

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi väčším počtom majiteľov pozemkov pri letisku Liège-Bierset (Belgicko) a Valónskym regiónom, spoločnosťou Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, spoločnosťou T. N. T. Express Worldwide (Euro Hub) SA (ďalej len „T. N. T. Express Worldwide“), spoločnosťou Société nationale des voies aériennes Belgocontrol, Belgickým kráľovstvom a spoločnosťou Cargo Airlines Ltd z dôvodu veľmi škodlivých vplyvov hluku spôsobených zriadením strediska pre nákladnú leteckú dopravu na tomto letisku.

Právny rámec

Právna úprava Spoločenstva

3 Smernica 85/337 vo veci samej uplatňovaná v pôvodnom znení sa podľa svojho článku 1 ods. 1 týka posudzovania vplyvov tých verejných a súkromných projektov na životné prostredie, ktoré môžu mať pravdepodobne významný vplyv na životné prostredie.

4 Podľa ods. 2 toho istého článku:

„… ‚projekt' znamená:

— realizácia stavieb alebo iných zariadení, alebo plánov [stavebných diel — *neoficiálny preklad*],

— iné zásahy do prírodného prostredia a krajiny, vrátane ťažby nerastných surovín;

‚navrhovateľ' znamená:

žiadateľ o povolenie súkromného projektu alebo verejný orgán, ktorý je iniciátorom projektu;

‚povolenie' je:

rozhodnutie príslušného orgánu alebo orgánov, ktoré oprávňuje navrhovateľa realizovať projekt."

5 Podľa článku 2 ods. 1 smernice 85/337 „členské štáty prijmú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili že pred vydaním povolenia projekty, ktoré pravdepodobne majú významné vplyvy na životné prostredie z dôvodov, okrem iného, ich charakteru, veľkosti alebo umiestnenia, budú posúdené z hľadiska ich vplyvov. Tieto projekty sú definované v článku 4".

6 Článok 3 stanovuje, čo je predmetom posúdenia vplyvov na životné prostredie:

„Posudzovanie vplyvov na životné prostredie identifikuje, popíše a vhodným spôsobom, s prihliadnutím na osobitosti každého jednotlivého prípadu a v súlade s článkami 4 až 11, posúdi priame a nepriame vplyvy projektu na tieto faktory:

— ľudia, živočíchy a rastliny,

— pôda, voda, ovzdušie, podnebie a krajina,

— vzájomné pôsobenie medzi faktormi uvedenými v prvej a druhej zarážke,

— hmotný majetok a kultúrne dedičstvo.“

7 Článok 4 rozlišuje dva typy projektov.

8 Článok 4 ods. 1 stanovuje, že pokiaľ článok 2 ods. 3 nestanovuje inak, typy projektov, uvedené v prílohe I, podliehajú posúdeniu podľa článkov 5 až 10 tejto smernice. Medzi projekty, na ktoré sa vzťahuje článok 4 ods. 1, podľa bodu 7 prílohy I patria „stavby… letísk [2] s hlavnou vzletovou a pristávacou dráhou s dĺžkou 2 100 m a viac“.

9 Poznámka pod čiarou [2] týkajúca sa bodu 7 spresňuje, že „na účely tejto smernice sú ‚letiskom‘ letiská, ktoré vyhovujú definícii podľa Chicagskeho dohovoru zo 7. decembra 1944, ktorým sa ustanovuje Medzinárodná organizácia civilného letectva ICAO (príloha 14)“.

10 Pokiaľ ide o iné typy projektov, článok 4 ods. 2 smernice 85/337 stanovuje:

„Typy projektov, uvedené v prílohe II, podliehajú posúdeniu podľa článkov 5 až 10, ak členské štáty usúdia, že si to vyžaduje ich charakter.

Na tento účel členské štáty môžu, okrem iného, určiť ako predmet posúdenia určité druhy projektov alebo môžu stanoviť kritériá, alebo prahové hodnoty, potrebné na určenie, ktoré typy projektov, uvedených v prílohe II, budú predmetom posúdenia podľa článkov 5 až 10.“

11 Z dôvodu týchto projektov, ktoré patria do článku 4 ods. 2 smernice, sa bod 10 písm. d) prílohy II tejto smernice týka „výstavby… letísk (ktorých projekty nie sú uvedené v prílohe I)“ a bod 12 tejto prílohy uvádza „zmeny územných projektov zaradených v prílohe I“.

12 Články 5 až 9 smernice 85/337 na ktoré odkazuje článok 4 tejto smernice, stanovujú hlavne nasledujúce: článok 5 spresňuje minimálne informácie, ktoré musí predložiť navrhovateľ, článok 6 zakotvuje najmä povinnosť navrhovateľa informovať orgány a verejnosť, článok 8 ukladá príslušným orgánom povinnosť zohľadniť informácie získané v rámci procesu posudzovania a článok 9 zavádza povinnosť príslušných orgánov informovať verejnosť o prijatom rozhodnutí a o podmienkach, ktoré s ním prípadne súvisia.

Vnútroštátna právna úprava

13 Až do 1. októbra 2002 bolo vo Valónskom regióne posudzovanie vplyvov projektov na životné prostredie upravené dekrétom z 11. septembra 1985 a jeho vykonávacím nariadením z 31. októbra 1991.

14 Tieto texty stanovovali, že projekty uvedené v prílohe I dekrétu z 11. septembra 1985, do ktorej bol prevzatý zoznam uvedený v prílohe I smernice 85/337, a v prí-

lohe II nariadenia z 31. októbra 1991 podliehali *ex offo* posúdeniu vplyvov na životné prostredie. Ostatné projekty, v prípade ktorých nebolo povinné uskutočniť posúdenie vplyvov na životné prostredie *ex offo*, boli predmetom len stručného predchádzajúceho posúdenia vplyvov na životné prostredie.

15 Podľa prílohy I dekrétu z 11. septembra 1985 musí byť v prípade stavby pristávacej a vzletovej dráhy letiska s dĺžkou 2 100 m a viac povinne vyhotovená štúdia o vplyvoch na životné prostredie. Okrem toho podľa prílohy II nariadenia z 31. októbra 1991 sa má vyhotoviť štúdia o vplyvoch na životné prostredie v prípade stavby pristávacej a vzletovej dráhy letiska s dĺžkou 1 200 m alebo viac vrátane predĺženia existujúcich dráh nad túto hranicu, ako aj v prípade stavby športových letísk.

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

16 Väčší počet majiteľov pozemkov pri letisku Liège-Bierset sa sťažuje na škodlivé vplyvy hluku, zvlášť nočného, ktoré súvisia s reštrukturalizáciou starého vojenského letiska a jeho využívaním leteckou nákladnou dopravou od roku 1996.

17 V dohode podpísanej 26. februára 1996 medzi Valónskym regiónom, spoločnosťou Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset a spoločnosťou T. N. T. Express Worldwide bol stanovený celý rad stavebných úprav infraštruktúry tohto letiska tak, aby mohlo byť letisko využívané 24 hodín denne a 365 dní v roku. Predovšetkým boli upravené a rozšírené vzletové a pristávacie dráhy. Takisto bola postavená riadiaca veža, ako aj nové výjazdové pruhy z hlavnej dráhy a parkovacie plochy. Vzletová a pristávacia dráha s dĺžkou 3 297 metrov však nebola predĺžená.

18 S cieľom umožniť uskutočnenie týchto prác boli tiež vydané stavebné povolenia a kolaudačné rozhodnutia.

19 Spor pred belgickým vnútroštátnym súdom sa týka otázok zodpovednosti: žalobcovia v konaní vo veci samej v podstate žiadali náhradu škody za ujmu, ktorú utrpeli v dôsledku podľa nich závažných škodlivých vplyvov súvisiacich s reštrukturalizáciou letiska.

20 V rámci tohto sporu bolo na belgický Cour de cassation podané dovolanie proti rozhodnutiu Cour d'appel de Liège z 29. júna 2004.

21 Keďže sa Cour de cassation domnieval, že spor, ktorý mu bol predložený, sa týka otázok výkladu práva Spoločenstva, rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúce prejudiciálne otázky:

„1. Predstavuje dohoda medzi verejnými orgánmi a súkromným podnikom uzavretá so zámerom priviesť tento podnik k tomu, aby sa usadil v priestoroch letiska vybaveného [vzletovou a pristávacou] dráhou s dĺžkou 2 100 m a viac, ktorá obsahuje presný popis prác, ktoré sa majú na infraštruktúre uskutočniť v súvislosti s úpravou dráhy, ktorá sa však nebude predlžovať, a v súvislosti so stavbou riadiacej veže, ktorá má umožniť lety veľkokapacitných lietadiel 24 hodín denne a 365 dní v roku a ktorá predpokladá tak nočné, ako aj denné lety od okamihu uvedenia tohto podniku do prevádzky, projekt v zmysle smernice 85/337… v znení uplatňujúcom sa pred jej zmenou a doplnením smernicou 97/11…?

2. Zodpovedajú stavebné úpravy infraštruktúry letiska s cieľom prispôsobiť existujúce letisko plánovanému zvýšeniu počtu nočných a denných letov, bez predĺženia [vzletovej a pristávacej] dráhy, pojmu projektu vyžadujúceho posudzovanie vplyvov v zmysle článkov 1, 2 a 4 smernice 85/337… v znení uplatňujúcom sa pred jej zmenou a doplnením smernicou 97/11…?

3. Má členský štát brať do úvahy plánované zvýšenie činnosti letiska, i keď sa o tom prílohy smernice 85/337… priamo nezmieňujú, pri posudzovaní možného účinku na životné prostredie pri stavebných úpravách infraštruktúry tohto letiska zameraných na tento nárast činnosti?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

22 Vo svojej prvej otázke sa vnútroštátny súd pýta, či dohoda, o akú ide vo veci samej, je „projektom“ v zmysle smernice 85/337.

23 Na túto otázku treba odpovedať záporne. V podstate zo samotného znenia článku 1 ods. 2 smernice 85/337 vyplýva, že pojem „projekt“ znamená realizáciu stavieb alebo vonkajšie zásahy. Dohodu teda nemožno považovať za projekt v zmysle smernice 85/337, a to bez ohľadu na to, či táto dohoda obsahuje viac či menej konkrétny opis prác, ktoré majú byť realizované.

24 S cieľom poskytnúť vnútroštátnemu súdu, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, užitočnú odpoveď, môže byť Súdny dvor okrem iného vedený k tomu, aby zohľadnil ustanovenia práva Spoločenstva, na ktoré vnútroštátny sudca vo svojej otázke neodkázal (pozri najmä rozsudok z 20. marca 1986, Tissier, 35/85, Zb. s. 1207, bod 9).

25 V prejednávanej veci treba vnútroštátny súd upozorniť na skutočnosť, že musí na základe uplatniteľnej vnútroštátnej právnej úpravy určiť, či dohoda, akou je dohoda vo veci samej, obsahuje povolenie v zmysle článku 1 ods. 2 smernice 85/337, čiže rozhodnutie príslušného orgánu, ktoré oprávňuje navrhovateľa realizovať predmetný projekt (pozri v tomto zmysle rozsudok z 18. júna 1998, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, C-81/96, Zb. s. I-3923, bod 20). Tento prípad by nastal vtedy, ak by rozhodnutie mohlo byť podľa uplatniteľného vnútroštátneho práva považované za rozhodnutie príslušného orgánu alebo orgánov, ktoré oprávňuje navrhovateľa realizovať stavby alebo iné zariadenia alebo stavebné diela alebo iné zásahy do prírodného prostredia a krajiny.

26 Okrem toho, ak vnútroštátne právo zavádza viacetapové povoľovacie konanie, posúdenie vplyvov projektu na životné prostredie treba v podstate uskutočniť hneď, ako je možné určiť a posúdiť všetky vplyvy, ktoré tento projekt pravdepodobne má na životné prostredie (pozri rozsudok zo 7. januára 2004, Wells, C-201/02, Zb. s. I-723, bod 53). V prípade, že jednou z týchto etáp je hlavné rozhodnutie a druhou je vykonávacie rozhodnutie, ktoré nemôže ísť nad rámec skutočností posudzovaných v hlavnom rozhodnutí, potom vplyvy, ktoré projekt pravdepodobne má na životné prostredie, musia byť určené a posúdené počas konania, v ktorom má byť vydané hlavné rozhodnutie. Iba v prípade, že tieto vplyvy je možné určiť až v konaní týkajúcom sa vykonávacieho rozhodnutia, môže sa posudzovanie uskutočniť v rámci tohto posledného konania (rozsudok Wells, už citovaný, bod 52).

27 Napokon treba vnútroštátnemu súdu pripomenúť, že cieľ tejto právnej úpravy nemožno obísť rozdelením projektov a že nezohľadnenie kumulatívneho účinku projektov by nemalo mať za praktický následok skutočnosť, že všetky projekty uniknú povinnosti posúdenia, aj keď ako celok môžu mať v zmysle článku 2 ods. 1 smernice 85/337 významné vplyvy na životné prostredie (pozri v tomto zmysle rozsudok z 21. septembra 1999, Komisia/Írsko, C-392/96, Zb. s. I-5901, bod 76).

28 Vzhľadom na to je potrebné na prvú otázku odpovedať tak, že pokiaľ dohoda, o akú ide vo veci samej, nie je projektom v zmysle smernice 85/337, prináleží vnútroštátnemu súdu na základe uplatniteľnej vnútroštátnej právnej úpravy určiť, či táto dohoda obsahuje povolenie v zmysle článku 1 ods. 2 smernice 85/337. V tomto kontexte treba preskúmať, či takéto povolenie je súčasťou viacetapového konania zahrnujúceho jednak hlavné rozhodnutie a jednak vykonávacie rozhodnutie a či treba zohľadniť kumulatívny účinok viacerých projektov, ktorých vplyvy na životné prostredie treba posúdiť komplexne.

O druhej otázke

29 Druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa na stavebné úpravy infraštruktúry už vybudovaného letiska, ktorého vzletová a pristávacia dráha už dosahuje dĺžku 2 100 m, vzťahujú ustanovenia bodu 12 prílohy II v spojení s ustanoveniami bodu 7 prílohy I smernice 85/337 v pôvodnom znení.

30 Podľa bodu 12 prílohy II v znení pre zmenou zavedenou smernicou 97/11 je projektom podľa článku 4 ods. 2 smernice „zmena územných projektov zaradených v prílohe I. Bod 7 tejto prílohy I uvádza „stavbu… letísk… s hlavnou vzletovou a pristávacou dráhou s dĺžkou 2 100 m a viac“.

31 Spoločnosť Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, spoločnosť T. N. T. Express Worldwide a Belgické kráľovstvo tvrdia, že z tohto znenia vyplýva, že sa vzťahuje len na zmeny týkajúce sa „stavby“ letiska s hlavnou vzletovou a pristávacou dráhou s dĺžkou 2 100 m a viac a nie zmien už existujúceho letiska.

32 Súdny dvor však už mnohokrát rozhodol, že pôsobnosť smernice 85/337 je rozsiahla a jej cieľ veľmi široký (pozri v tomto zmysle rozsudky z 24. októbra 1996, Kraaijeveld a i., C-72/95, Zb. s. I-5403, bod 31, a zo 16. septembra 1999, WWF a i., C-435/97, Zb. s. I-5613, bod 40). Z tohto hľadiska by bolo v rozpore so samotným cieľom smernice 85/337 vyňať z pôsobnosti jej prílohy II práce spočívajúce v zlepšení a rozšírení infraštruktúry už vybudovaného letiska z toho dôvodu, že príloha I smernice sa týka „stavby letísk“ a nie „letísk“ ako takých. Takýto výklad by umožnil vyňať z povinností, ktoré vyplývajú zo smernice 85/337, všetky stavebné úpravy už existujúceho letiska bez ohľadu na rozsah týchto úprav a zbavil by tak v tomto ohľade prílohu II smernice 85/337 jej dosahu.

33 Z toho vyplýva, že treba mať za to, že ustanovenia bodu 12 prílohy II v spojení s ustanoveniami bodu 7 prílohy I sa vzťahujú aj na stavebné úpravy už vybudovaných letísk.

34 Tento výklad nie je v žiadnom prípade spochybnený okolnosťou, že smernica 97/11 nahradila bod 12 prílohy II smernice 85/337 novým bodom 13, ktorý výslovne označuje za projekt, ktorý je predmetom článku 4 ods. 2 smernice 85/337, v znení zmenenom a doplnenom smernicou 97/11 „akúkoľvek zmenu alebo rozšírenie projektov uvedených v prílohe I alebo prílohe II už autorizovaných, vykonaných, alebo v procese vykonávania…“, zatiaľ čo bod 12 prílohy II sa vzťahoval len na „zmeny územných projektov zaradených v prílohe I. V podstate nové znenie prijaté smernicou 97/11, ktorej odôvodnenie č. 4 zdôrazňuje skúsenosť získanú pri posudzovaní dopadu na životné prostredie a považuje za nevyhnutné zaviesť opatrenia zamerané na objasnenie, doplnenie a zlepšenie pravidiel posudzovacích postupov, len v tomto ohľade jasnejšie zdôrazňuje dosah, ktorý treba priznať smernici 85/337 v pôvodnom znení. Zo zásahu zákonodarcu Spoločenstva teda nemožno odvodiť výklad *a contrario* smernice v pôvodnom znení.

35 Okrem toho okolnosť, že stavebné práce, o ktoré ide v spore vo veci samej, sa nedotýkajú dĺžky vzletovej a pristávacej dráhy, nemá vplyv na otázku, či tieto práce patria do pôsobnosti bodu 12 prílohy II smernice 85/337. V podstate bod 7 prílohy I smernice 85/337 sa postaral o spresnenie pojmu „letisko“ tým, že odkázal na definíciu uvedenú v prílohe 14 Chicagského dohovoru zo 7. decembra 1944, ktorým sa ustanovuje Medzinárodná organizácia civilného letectva. Podľa tejto prílohy „je letisko plocha na pevnine alebo na vode (vrátane budov, zariadení a vybavenia), určená výlučne alebo čiastočne na vzlety alebo pristátia lietadiel a na ich presun“ [*neoficiálny preklad*].

36 Z toho vyplýva, že stavebné práce týkajúce sa budov, zariadení alebo vybavenia letiska treba považovať za stavebné práce týkajúce sa letiska ako takého. Na účely uplatnenia bodu 12 prílohy II vykladanej v spojení s bodom 7 prílohy I smernice 85/337 to znamená, že stavebné úpravy letiska s hlavnou vzletovou a pristávacou dráhou s dĺžkou 2 100 m a viac nie sú len úpravy, ktoré majú za cieľ predĺžiť dráhu, ale všetky

úpravy týkajúce sa budov, zariadení a vybavenia tohto letiska, pokiaľ ich možno vzhľadom na ich povahu, význam a charakteristiky považovať za úpravy samotného letiska. To isté platí aj v prípade prác určených na podstatné zvýšenie činnosti letiska a leteckej prevádzky.

37 Nakoniec je potrebné vnútroštátnemu súdu pripomenúť, že aj keď článok 4 ods. 2 druhý pododsek smernice 85/337 priznáva členským štátom mieru voľnej úvahy, pokiaľ ide o určenie druhov projektov alebo stanovenie kritérií a/alebo prahových hodnôt potrebných na určenie, ktoré projekty budú predmetom posúdenia, táto miera voľnej úvahy je obmedzená povinnosťou stanovenou v článku 2 ods. 1 tejto smernice zabezpečiť, aby projekty, ktoré pravdepodobne budú mať podstatný vplyv na životné prostredie, a to najmä z dôvodu ich charakteru, veľkosti alebo umiestnenia, boli posúdené z hľadiska ich vplyvov (rozsudok Kraaijeveld a i., už citovaný, bod 50).

38 Členský štát, ktorý by stanovil kritériá alebo prahové hodnoty len so zreteľom na veľkosť projektov a neprihliadal by pritom na ich charakter alebo umiestnenie, by prekročil mieru voľnej úvahy, ktorá je mu priznaná na základe článkov 2 ods. 1 a 4 ods. 2 smernice 85/337.

39 Vnútroštátnemu súdu teda prináleží ubezpečiť sa, že príslušné orgány správne posúdili, či majú byť stavebné práce, o aké ide v spore vo veci samej, predmetom štúdie o posúdení vplyvov na životné prostredie.

40 Z tohto dôvodu treba na druhú otázku odpovedať tak, že ustanovenia bodu 12 prílohy II v spojení s ustanoveniami bodu 7 prílohy I smernice 85/337 v pôvodnom znení sa týkajú tiež stavebných úprav infraštruktúry už existujúceho letiska bez toho,

aby bola predĺžená vzletová a pristávacia dráha, pokiaľ je možné ich považovať, najmä s ohľadom na ich povahu, význam a vlastnosti, za úpravu samotného letiska. To isté platí aj v prípade prác určených na podstatné zvýšenie činnosti letiska a leteckej prevádzky. Vnútroštátnemu súdu prináleží ubezpečiť sa, že príslušné orgány správne posúdili, či majú byť stavebné práce, o aké ide v spore vo veci samej, predmetom štúdie o posúdení vplyvov na životné prostredie.

O tretej otázke

41 Treťou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sú príslušné orgány povinné na účely určenia, či má projekt uvedený v bode 12 prílohy II smernice 85/337 podliehať posúdeniu vplyvov na životné prostredie, zohľadniť plánované zvýšenie činnosti letiska.

42 Tak ako bolo uvedené v bode 32 tohto rozsudku, Súdny dvor už mnohokrát rozhodol, že pôsobnosť smernice 85/337 je rozsiahla a jej cieľ veľmi široký. Okrem toho, aj keď článok 4 ods. 2 druhý pododsek smernice 85/337 priznáva členským štátom mieru voľnej úvahy, pokiaľ ide o určenie druhov projektov alebo stanovenie kritérií a/alebo prahových hodnôt potrebných na určenie, ktoré projekty budú predmetom posúdenia, táto miera voľnej úvahy je obmedzená povinnosťou stanovenou v článku 2 ods. 1 zabezpečiť posúdenie vplyvov v prípade projektov, ktoré pravdepodobne budú mať podstatný vplyv na životné prostredie, a to najmä z dôvodu ich charakteru, veľkosti alebo umiestnenia. V tomto ohľade sa smernica 85/337 snaží o celkové posúdenie vplyvov projektov alebo ich zmien na životné prostredie.

43 Zohľadniť pri posudzovaní vplyvov projektu alebo jeho zmeny na životné prostredie len priame účinky zamýšľaných stavebných prác bez toho, aby boli zohľadnené vplyvy na životné prostredie, ktoré môžu byť vyvolané používaním alebo prevádzkou stavebných diel, ktoré sú výsledkom týchto prác, by bolo zjednodušujúce a v rozpore s týmto prístupom.

44 Okrem toho výpočet faktorov, ktoré treba zohľadniť, uvedený v článku 3 smernice 85/337, a síce vplyv projektu najmä na ľudí, živočíchy a rastliny, pôdu, vodu, ovzdušie a kultúrne dedičstvo, sám osebe poukazuje na to, že vplyv na životné prostredie, ktorý má byť podľa smernice 85/337 posúdený, nie je len vplyv zamýšľaných prác, ale najmä vplyv projektu, ktorý má byť uskutočnený.

45 Súdny dvor tak rozhodol, že projekt, akým je zdvojenie už jestvujúcej železničnej trate, môže mať v zmysle smernice 85/337 výrazný vplyv na životné prostredie, keďže je spôsobilý mať významný dosah na hladinu hluku (rozsudok zo 16. septembra 2004, Komisia/Španielsko, C-227/01, Zb. s. I-8253, bod 49). Vo veci, v ktorej bol vydaný tento rozsudok, však nebol dosah na hladinu zvuku vyvolaný zdvojením železničnej trate, ale predpokladaným zvýšením železničnej dopravy, teda zvýšením, ktoré bolo umožnené konkrétne prácami súvisiacimi so zdvojením železničnej trate. To isté teda musí platiť v prípade projektu, akým je projekt v spore vo veci samej, ktorý má umožniť zvýšenie činnosti letiska a z tohto dôvodu zvýšiť hustotu leteckej prevádzky.

46 Vzhľadom na to je potrebné na tretiu otázku odpovedať tak, že príslušné orgány musia zohľadniť plánované zvýšenie činnosti letiska pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie pri stavebných úpravách infraštruktúry tohto letiska zameraných na tento nárast činnosti.

O trovách

47 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (druhá komora) rozhodol takto:

1. **Pokiaľ dohoda, o akú ide vo veci samej, nie je projektom v zmysle smernice Rady 85/337/EHS z 27. júna 1985 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie, prináleží vnútroštátnemu súdu na základe uplatniteľnej vnútroštátnej právnej úpravy určiť, či táto dohoda obsahuje povolenie v zmysle článku 1 ods. 2 smernice 85/337. V tomto kontexte treba preskúmať, či takéto povolenie je súčasťou viacetapového konania zahrnujúceho jednak hlavné rozhodnutie a jednak vykonávacie rozhodnutia a či treba zohľadniť kumulatívny účinok viacerých projektov, ktorých vplyvy na životné prostredie treba posúdiť komplexne.**

2. **Ustanovenia bodu 12 prílohy II v spojení s ustanoveniami bodu 7 prílohy I smernice 85/337 v pôvodnom znení sa týkajú tiež stavebných úprav infraštruktúry už existujúceho letiska bez toho, aby bola predĺžená vzletová a pristávacia dráha, pokiaľ je možné ich považovať, najmä s ohľadom na ich**

povahu, význam a vlastnosti, za úpravu samotného letiska. To isté platí aj v prípade prác určených na podstatné zvýšenie činnosti letiska a leteckej prevádzky. Vnútroštátnemu súdu prináleží ubezpečiť sa, že príslušné orgány správne posúdili, či majú byť stavebné práce, o aké ide v spore vo veci samej, predmetom štúdie o posúdení vplyvov na životné prostredie.

3. Príslušné orgány musia zohľadniť plánované zvýšenie činnosti letiska pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie pri stavebných úpravách infraštruktúry tohto letiska zameraných na tento nárast činnosti.

Podpisy