SODBA SODIŠČA (drugi senat)

z dne 28. februarja 2008 *

V zadevi C-2/07,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 234 ES, ki ga je vložilo Cour de cassation (Belgija) z odločbo z dne 14. decembra 2006, ki je prispela na Sodišče 4. januarja 2007, v postopku

**Paul Abraham in drugi**,

proti

**Valonski regiji**,

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

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

* Jezik postopka: francoščina.

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

**država Belgija**,

**Cargo Airlines Ltd**,

SODIŠČE (drugi senat),

v sestavi C. W. A. Timmermans, predsednik senata, L. Bay Larsen, K. Schiemann, P. Kūris in J.-C. Bonichot (poročevalec), sodniki,

generalna pravobranilka: J. Kokott,
sodni tajnik: M.-A. Gaudissart, vodja enote,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 18. oktobra 2007,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za P. Abrahama in druge L. Misson, L. Wysen, X. Close in A. Kettels, odvetniki,

– za g. Beaujeana in druge L. Cambier in M. t'Serstevens, odvetnika,

– za g. Dehalleuxa in druge L. Cambier, odvetnik,

– za g. Descampsa in druge A. Lebrun, odvetnik,

– za Valonsko regijo F. Haumont, odvetnik,

– za Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset P. Ramquet, odvetnik,

– za T. N. T. Express Worldwide (Euro Hub) SA P. Henfling in V. Bertrand, odvetnika,

– za belgijsko vlado A. Hubert in C. Pochet, zastopnici, skupaj s F. Haumont, odvetnik,

– za češko vlado T. Boček, zastopnik,

– za Komisijo Evropskih skupnosti M. Konstantinidis in J.-B. Laignelot, zastopnika

po predstavitvi sklepnih predlogov generalne pravobranilke na obravnavi 29. novembra 2007,

izreka naslednjo

**Sodbo**

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago Direktive Sveta 85/337/EGS z dne 27. junija 1985 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje (UL L 175, str. 40, v nadaljevanju: Direktiva 85/337), v različici, ki je obstajala pred objavo Direktive Sveta 97/11/ES z dne 3. marca 1997 (UL L 73, str. 5, v nadaljevanju: Direktiva 97/11) zlasti točke 7 njene priloge I in točke 12 njene priloge II.

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med številnimi stanovalci, ki živijo blizu letališča Liège-Bierset (Belgija) na eni strani in Valonsko regijo, Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, T. N. T. Express Worldwide (Euro Hub) SA (v nadaljevanju: T. N. T. Express Worldwide), Société nationale des voies aériennes Belgocontrol, državo Belgijo in Cargo Airlines Ltd na drugi, in sicer zaradi hrupa, ki ga povzroča nastanitev centra za letalski tovor na tem letališču.

## Pravni okvir

*Skupnostna ureditev*

3 Direktiva 85/337, ki se v tem primeru uporabi v izvirni različici, se v skladu z njenim členom 1(1) nanaša na presojo vplivov na okolje tistih javnih in zasebnih projektov, ki bodo verjetno pomembno vplivali na okolje.

4 V skladu s členom 1(2) te direktive pomeni

„‚projekt' […]

– izvedbo gradbenih ali drugih instalacijskih del ali projektov,

– druge posege v naravno okolje in krajino, vključno s tistimi, ki vključujejo izkoriščanje mineralnih virov;

‚nosilec projekta' pomeni:

prosilca za dovolitev zasebnega projekta, ali javni organ, ki da pobudo za projekt;

‚soglasje za izvedbo' pomeni:

odločitev pristojnega organa ali organov, ki dovoljuje nosilcu projekta izvedbo projekta."

5 V skladu s členom 2(1) Direktive 85/337: „Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se pred izdajo soglasja za izvedbo presodijo vplivi projektov, ki bodo, med drugim zaradi svoje narave, velikosti ali lokacije, verjetno pomembno vplivali na okolje. Ti projekti so opredeljeni v členu 4."

6 V členu 3 je opisan predmet presoje vplivov na okolje:

„V presoji vplivov na okolje bodo glede vsakega posameznega primera in skladno s členi 4 do 11 na primeren način opredeljeni, opisani in ocenjeni neposredni in posredni vplivi posameznega projekta na naslednje dejavnike:

– ljudi, živalstvo in rastlinstvo,

– tla, vodo, zrak, podnebje in krajino,

– medsebojnih vplivov dejavnikov, navedenih v prvi in drugi alineji,

– materialno lastnino in kulturno dediščino.“

7 Člen 4 razlikuje dve vrsti projektov.

8 V skladu s členom 4(1) je določeno, da se ob upoštevanju člena 2(3) projekti, ki so našteti v prilogi I, presojajo v skladu s členi od 5 do 10 te direktive. Med projekte, na katere se nanaša člen 4(1) Direktive 85/337, spada v skladu s točko 7 priloge I „Gradnja […] letališč z vzletno stezo osnovne dolžine 2100 m ali več.“

9 V opombi 2 k tej točki 7 je navedeno: „V tej direktivi ‚letališče‘ pomeni letališča, ki so skladna z opredelitvijo v Čikaški konvenciji o ustanovitvi Mednarodne organizacije civilnega letalstva (priloga 14) iz leta 1944.“

10 Glede drugih projektov je v členu 4(2) Direktive 85/337 določeno:

„Projekti skupin, naštetih v Prilogi II, se presodijo v skladu s členi 5 do 10, če države članice menijo, da njihove značilnosti tako zahtevajo.

S tem namenom lahko države članice med drugim določijo posebne vrste projektov kot predmet presoje, oziroma lahko postavijo merila in/ali pragove, po katerih se določi, katere izmed projektov iz skupin, naštetih v Prilogi II, se presoja skladno s členi 5 do 10."

11 Kot projekti, ki izhajajo iz člena 4(2) Direktive, so v točki 10(d) priloge II navedeni: „Gradnja […] letališč (projekti, ki niso vključeni v Prilogo I)", v točki 12 iste priloge pa „Spremembe projektov, vključenih v Prilogo I."

12 V členih od 5 do 9 Direktive 85/337, na katere se sklicuje člen 4 te direktive, je določeno: v členu 5 Direktive 85/337 je predviden minimum informacij, ki jih mora priskrbeti nosilec projekta; v členu 6 je zlasti določeno, da mora nosilec projekta obvestiti zadevne organe in zadevno javnost; na podlagi člena 8 morajo pristojni organi upoštevati v okviru postopka presoje zbrane informacije; člen 9 pa uvaja obveznost za pristojne organe, da obvestijo javnost o sprejeti odločitvi in o morebitnih pogojih, ki iz nje izhajajo.

*Nacionalna ureditev*

13 V regiji Valonija sta presojo vplivov na okolje do 1. oktobra 2002 urejala dekret z dne 11. septembra 1985 in njegova izvedbena uredba z dne 31. oktobra 1991.

14 V teh predpisih je bilo predvideno, da je treba za projekte, navedene v prilogi I k dekretu z dne 11. septembra 1985, ki povzema seznam priloge I k Direktivi 85/337, ter v prilogi II k izvedbeni uredbi z dne 31. oktobra 1991, po uradni dolžnosti izvesti

študijo o vplivih na okolje. Drugi projekti, za katere ni predpisano, da mora biti študija o vplivih na okolje izvedena po uradni dolžnosti, morajo biti le predmet predhodnega poročila o presoji vplivov na okolje.

15 V skladu s prilogo I k dekretu z dne 11. septembra 1985 je treba v primeru gradnje letališč z vzletno in pristajalno stezo dolžine vsaj 2100 m obvezno izvesti študijo o vplivih na okolje. Tako študijo je bilo v skladu s prilogo II k Uredbi z dne 31. oktobra 1991 treba izvesti v primeru gradnje letališča z vzletno in pristajalno stezo dolžine 1200 m ali več, tudi če je šlo za podaljšanje obstoječih stez čez ta prag ali za športno letališče.

**Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje**

16 Stanovalci, ki živijo v bližini letališča Liège-Bierset, se pritožujejo zaradi hrupa, pogosto nočnega, ki je posledica prestrukturiranja nekdanjega vojaškega letališča in njegove rabe od leta 1996 s strani družb, ki se ukvarjajo z letalskim tovornim prometom.

17 Sporazum, ki so ga 26. februarja 1996 sklenili regija Valonija, Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset ter T. N. T. Express Worldwide, je predvideval številna gradbena dela za spremembo infrastrukture letališča Liège-Bierset, da bi se omogočila njegova uporaba 24 ur na dan, 365 dni na leto. Vzletne in pristajalne steze so bile predvsem izboljšane in razširjene. Prav tako so bili zgrajeni kontrolni stolp, nove vozne steze za letala in letališke ploščadi. Dolžina vzletne in pristajalne steze, 3297 m, pa je ostala nespremenjena.

18 Prav tako so bila za izvedbo teh del izdana gradbena in obratovalna dovoljenja.

19 Spor, ki je bil predložen belgijskemu nacionalnemu sodišču, se nanaša na vprašanje odgovornosti. Tožeče stranke v postopku v glavni stvari so zahtevale nadomestilo za škodo, ki naj bi jo utrpele zaradi – po njihovem mnenju – močnega hrupa zaradi prestrukturiranja letališča.

20 V tem okviru je bila pri belgijskem Cour de Cassation vložena kasacijska pritožba zoper sodbo z dne 29. junija 2004, ki jo je izdalo Cour d'appel de Liège.

21 Ker je Cour de Cassation menilo, da spor, o katerem odloča, vsebuje vprašanja glede razlage prava Skupnosti, je prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali je sporazum med državo in zasebnim podjetjem, ki je bil podpisan, da bi to podjetje začelo delovati na območju letališča z [vzletno in pristajalno] stezo, daljšo od 2100 metrov, ki vsebuje natančen opis infrastrukturnih del, ki naj bi bila opravljena v zvezi z izgradnjo te steze – ne da bi bila podaljšana – in v zvezi z gradnjo nadzornega stolpa, da bi se omogočili leti širokotrupnih letal 24 ur na dan, 365 dni v letu, in ki predvideva tako nočne kot dnevne lete od takrat, ko to podjetje začne delati na letališču, projekt v smislu Direktive 85/337 […], kot je veljala pred spremembo z Direktivo 97/11 […]?

2. Ali sprememba infrastrukture obstoječega letališča, da bi se to prilagodilo načrtovanemu povečanju števila nočnih in dnevnih letov – brez podaljšanja [vzletne in pristajalne] steze –, ustreza pojmu projekt, za katerega je predpisana presoja vplivov na okolje v smislu členov 1, 2 in 4 Direktive 85/337 […], kot je veljala pred spremembo z Direktivo 97/11 […]?

3. Ali mora država članica, čeprav načrtovano povečanje obsega dejavnosti letališča ni neposredno predvideno v prilogah k Direktivi 85/337 […], to povečanje kljub temu upoštevati, ko presoja mogoče vplive sprememb, ki se nanašajo na infrastrukturo tega letališča, na okolje, da bi bilo tako povečanje obsega dejavnosti izvedljivo?“

**Vprašanja za predhodno odločanje**

*Prvo vprašanje*

22 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem sprašuje ali sporazum, kot je v postopku v glavni stvari, pomeni „projekt“ v smislu Direktive 85/337.

23 Na to vprašanje je treba odgovoriti nikalno. V skladu s samim besedilom člena 1(2) Direktive 85/337 se pojem „projekt“ nanaša na dela ali fizične posege. Sporazum se zato neodvisno od tega, ali vsebuje bolj ali manj natančen opis del, ki jih je treba izvesti, ne more šteti za projekt v smislu Direktive 85/337.

24 Vendar lahko Sodišče, zato da bi sodišču, ki mu je predložilo vprašanje v predhodno odločanje, podalo uporaben odgovor, upošteva določbe prava Skupnosti, ki jih predložitveno sodišče v vprašanju ni navedlo (glej zlasti sodbo z dne 20. marca 1986 v zadevi Tissier, 35/85, Recueil, str. 1207, točka 9).

25 V tej zadevi je treba predložitveno sodišče opozoriti na to, da mora na podlagi nacionalnih predpisov, ki se uporabijo, ugotoviti, ali sporazum, kot je v postopku v glavni stvari, pomeni soglasje za izvedbo v smislu člena 1(2) Direktive 85/337, torej odločbo pristojnega organa, na podlagi katere nosilec projekta pridobi pravico za izvedbo zadevnega projekta (glej v tem smislu sodbo z dne 18. junija 1998 v zadevi Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, C-81/96, Recueil, str. I-3923, točka 20). To bi bilo v primeru, če bi se ta odločba v skladu z nacionalnim pravom štela za odločbo pristojnega organa ali organov, ki nosilcem projekta dajo pravico za izvedbo gradbenih ali drugih instalacijskih del ali projektov oziroma za posege v naravno okolje ali krajino.

26 Kadar nacionalno pravo predpisuje večfazni postopek s soglasjem, je treba vplive projekta na okolje ugotoviti in presoditi načeloma takoj, ko je mogoče ugotoviti in presoditi vse učinke, ki jih lahko ima ta projekt na okolje (glej sodbo z dne 7. januarja 2004 v zadevi Wells, C-201/02, Recueil, str. I-723, točka 53). Če je ena izmed teh faz osnovna odločba, druga pa izvršitvena odločba, ki ne sme prestopiti norm, določenih z osnovno odločbo, je treba vplive, ki jih bo projekt verjetno imel na okolje, ugotoviti in presoditi v postopku izdaje osnovne odločbe. Samo če je te vplive mogoče ugotoviti le v postopku za sprejetje izvršitvene odločbe, bi bilo treba presojo opraviti v tem postopku (zgoraj navedena sodba Wells, točka 52).

27 Predložitveno sodišče je treba nazadnje opozoriti na to, da se cilj predpisov ne sme zaobiti s tem, da se projekti razdrobijo in da posledica neupoštevanja njihovega skupnega učinka ne sme biti, da se vsi projekti izognejo obveznosti presoje, medtem ko bi, če bi se upoštevali skupaj, lahko pomembno vplivali na okolje v smislu člena 2(1) Direktive 85/337 (glej v tem smislu sodbo z dne 21. septembra 1999 v zadevi Komisija proti Irski, C-392/96, Recueil, str. I-5901, točka 76).

28 Zato je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da sporazum, kot je v postopku v glavni stvari, sicer ni projekt v smislu Direktive 85/337, vendar mora predložitveno sodišče na podlagi nacionalnega prava, ki se uporabi, ugotoviti, ali tak sporazum pomeni soglasje za izvedbo v smislu člena 1(2) Direktive 85/337. V tej zvezi je treba preizkusiti, ali je to soglasje za izvedbo del večfaznega postopka, v katerem se izdata osnovna in izvršitvena odločba in, če je treba, upoštevati skupni učinek več projektov, katerih vplive na okolje je treba presoditi v celoti.

*Drugo vprašanje*

29 Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali dela na infrastrukturi že zgrajenega letališča, katerega vzletna in pristajalna steza je že daljša od 2100 m, spadajo na področje uporabe točke 12 priloge II v povezavi s točko 7 priloge I k Direktivi 85/337 v njeni izvirni različici.

30 V skladu s točko 12 priloge II v različici pred sprejetjem Direktive 97/11 je projekt, predviden v členu 4(2), „Sprememb[a] projektov, vključenih v Prilogo I“. V točki 7 priloge I pa je omenjena „Gradnja […] letališč […] z vzletno stezo osnovne dolžine 2100 m ali več.“

31 Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, T. N. T. Express Worldwide in Kraljevina Belgija, poudarjajo, da iz tega besedila nujno izhaja, da so s tem mišljene zgolj spremembe „gradnje“ letališča z vzletno in pristajalno stezo dolžine 2100 m ali več, ne pa spremembe na obstoječem letališču.

32 Sodišče je sicer že velikokrat navedlo, da je področje uporabe Direktive 85/337 obsežno, njen cilj pa zelo širok (glej v tem smislu sodbi z dne 24. oktobra 1996 v zadevi Kraaijeveld in drugi, C-72/95, Recueil, str. I-5403, točka 31, in z dne 16. septembra 1999 v zadevi WWF in drugi, C-435/97, Recueil, str. I-5613, točka 40). Bilo bi pa v nasprotju s samim namenom Direktive 85/337, če bi bilo mogoče dela za izboljšanje ali razširitev infrastrukture že zgrajenega letališča izmakniti področju uporabe priloge II k tej direktivi z obrazložitvijo, da se njena priloga I nanaša na „gradnjo letališč“ in ne na „letališča“ kot taka. Zaradi tovrstne razlage bi se namreč lahko vsa dela za spremembo že obstoječega letališča, ne glede na obseg teh del, izmaknila obveznostim, ki izhajajo iz Direktive 85/337, tako da bi bila njena priloga II popolnoma brez pomena.

33 Zato je treba določbe točke 12 priloge II v povezavi s točko 7 priloge razlagati tako, da se nanašajo tudi na spremembe na že zgrajenem letališču.

34 Te razlage nikakor ne omaje okoliščina, da je v Direktivi 97/11 točko 12 priloge II k Direktivi 85/337 nadomestila nova točka 13, ki kot projekt v skladu s členom 4(2) Direktive 85/337, kot je bila spremenjena z Direktivo 97/11, izrecno označuje „Vsak[o] spremembo ali razširitev projektov, naštetih v prilogi I in prilogi II, ki so že dovoljeni, izvedeni ali v izvedbi […]“, medtem ko se točka 12 priloge II sklicuje zgolj na „Spremembe projektov, vključenih v Prilogo I“. Nova različica, sprejeta z Direktivo 97/11, katere uvodna izjava 4 se sklicuje na izkušnje, pridobljene pri presoji vplivov na okolje, in poudarja nujo, da se uvedejo določbe, ki bodo pojasnile, dopolnile in izboljšale pravila o postopku presoje, v tem oziru namreč le jasneje določa pomen področja uporabe, ki ga ima Direktiva 85/337 v izvirni različici. Zato sprememba s strani normodajalca Skupnosti ne more zagotoviti *a contrario* razlage te direktive v njeni izvirni različici.

35 Za odgovor na vprašanje, ali ta dela spadajo na področje uporabe točke 12 priloge II k Direktivi 85/337, prav tako ni pomembna okoliščina, da se zadevna dela v sporu o glavni stvari ne nanašajo na dolžino vzletne in pristajalne steze. V točki 7 priloge I k Direktivi 85/337 je namreč pojem „letališče“ opredeljen ob sklicevanju na opredelitev v Čikaški konvenciji z dne 7. decembra 1944 o ustanovitvi Mednarodne organizacije civilnega letalstva. V skladu s to prilogo je „letališče […] površina na zemlji ali vodi (vključno s stavbo, objekti in opremo), delno ali v celoti namenjena uporabi za prihod, odhod zrakoplovov in njihovo premikanje po površini.“

36 Iz tega izhaja, da je treba vsa dela na stavbah, objektih ali opremi letališča šteti za dela na letališču kot takem. To za uporabo točke 12, priloge II, v povezavi s točko 7 priloge I k Direktivi 85/337 pomeni, da spremembe letališča z vzletno in

pristajalno stezo dolžine 2100 m in več torej niso le dela, katerih predmet je podaljšanje steze, temveč vsa dela na stavbah, napravah ali opremi tega letališča, če jih je mogoče šteti za spremembe samega letališča, zlasti zaradi njihove narave, pomena in njihovih značilnosti. To velja zlasti za dela, katerih namen je pomembno povečati obseg dejavnosti letališča in zračnega prometa.

37 Nazadnje je treba predložitveno sodišče opozoriti na to, da imajo sicer države članice na podlagi člena 4(2), drugi pododstavek, Direktive 85/337 diskrecijsko pravico za določitev vrst projektov, za katere je treba opraviti presojo oziroma določiti merila in/ali pragove, vendar je omejena z obveznostjo, določeno v členu 2(1) te direktive, da se presodijo vplivi projektov, ki bodo med drugim zaradi narave, velikosti ali lokacije verjetno pomembno vplivali na okolje (zgoraj navedena sodba Kraaijeveld in drugi, točka 50).

38 Zato bi država članica, ki bi določila merila in/ali pragove tako, da bi se upoštevala zgolj velikost projektov, ne pa njihova narava in lokacija, prekoračila diskrecijsko pravico, določeno v členih 2(1) in 4(2) Direktive 85/337.

39 Predložitveno sodišče mora zagotoviti, da so pristojni organi pravilno presodili, ali je bilo treba za dela, ki so sporna v postopku v glavni stvari, opraviti presojo vplivov na okolje.

40 Zato je treba na drugo vprašanje odgovoriti, da se točka 12 priloge II v povezavi s točko 7 priloge I k Direktivi 85/337 v svoji izvirni različici nanaša tudi na spremembe infrastrukture obstoječega letališča brez podaljšanja vzletne in pristajalne steze, če

se lahko zaradi njihove narave, pomena in značilnosti štejejo za spremembe samega letališča. To velja zlasti za dela, ki so namenjena temu, da se bistveno poveča obseg dejavnosti letališča in zračnega prometa. Predložitveno sodišče mora zagotoviti, da so pristojni organi pravilno presodili, ali je bilo treba za dela, ki so sporna v postopku v glavni stvari, opraviti presojo vplivov na okolje.

*Tretje vprašanje*

41 Predložitveno sodišče s tretjim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali morajo pristojni organi upoštevati načrtovano povečanje obsega dejavnosti letališča pri odločanju, ali je treba za projekt, na katerega se nanaša točka 12 priloge II k Direktivi 85/337, opraviti presojo njegovih vplivov na okolje.

42 Kot je bilo navedeno v točki 32 te sodbe, je Sodišče že večkrat navedlo, da je področje uporabe Direktive 85/337 obsežno, njen cilj pa zelo širok. Države članice imajo sicer na podlagi člena 4(2), drugi pododstavek, Direktive 85/337 diskrecijsko pravico za določitev vrst projektov, za katere je treba opraviti presojo oziroma določiti merila in/ali pragove, vendar je omejena z obveznostjo, določeno v členu 2(1) te direktive, da se presodijo vplivi projektov, ki bodo med drugim zaradi narave, velikosti ali lokacije verjetno pomembno vplivali na okolje. V tem pogledu si Direktiva 85/337 prizadeva za celostno presojo vplivov, ki jih imajo projekti ali njihove spremembe na okolje.

43 Bilo bi poenostavljeno in v nasprotju s tem pristopom, če bi se v okviru presoje vplivov projekta ali njegove spremembe na okolje upoštevali zgolj neposredni učinki samih načrtovanih del, ne pa vplivi na okolje, ki bi lahko nastali z uporabo in izrabljanjem objektov, ki nastanejo s temi deli.

44 V preostalem seznam upoštevnih dejavnikov, navedenih v členu 3 Direktive 85/337, kot so učinki, ki jih ima projekt zlasti na ljudi, živalstvo in rastlinstvo, na tla, vodo, zrak, podnebje ali kulturno dediščino, sam po sebi kaže to, da vpliv na okolje, katerega presojo naj bi omogočila Direktiva 85/337, ni le vpliv načrtovanih del, temveč tudi in predvsem vpliv del, ki jih je treba uresničiti.

45 Sodišče je v zvezi s projektom izgradnje drugega tira že obstoječe železniške proge ugotovilo, da ima lahko tovrsten projekt pomembne vplive na okolje v smislu Direktive 85/337, ker lahko med drugim povzroči močan hrup (sodba z dne 16. septembra 2004 v zadevi Komisija proti Španiji, C-227/01, ZOdl., str. I-8253, točka 49). V zadevi, v kateri je bila izdana ta sodba, močnega hrupa niso povzročila dela izgradnje drugega železniškega tira, temveč predvidljiv povečan obseg železniškega prometa, pri čemer je povečanje omogočila ravno izgradnja drugega tira obstoječe železnice. Isto mora veljati za projekt, kot je v postopku v glavni stvari, ki naj bi omogočil povečanje obsega dejavnosti letališča in s tem intenzivnost letalskega prometa.

46 Zato je treba na tretje vprašanje odgovoriti, da morajo pristojni organi upoštevati načrtovano povečanje obsega dejavnosti letališča, ko presojajo vpliv, ki ga imajo na okolje spremembe letališke infrastrukture, da se lahko dopusti povečanje obsega dejavnosti.

## Stroški

47 Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (drugi senat) razsodilo:

**1. Sporazum, kot je v postopku v glavni stvari, sicer ni projekt v smislu Direktive Sveta 85/337/EGS z dne 27. junija 1985 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje, vendar mora predložitveno sodišče na podlagi nacionalnega prava, ki se uporabi, ugotoviti, ali tak sporazum pomeni soglasje za izvedbo v smislu člena 1(2) Direktive 85/337. V tej zvezi je treba preizkusiti, ali je to soglasje za izvedbo del večfaznega postopka, v katerem se izdata osnovna odločba in izvršitvena odločba in, če je treba, upoštevati skupni učinek več projektov, katerih vplive na okolje je treba presoditi v celoti.**

**2. Točka 12 priloge II v povezavi s točko 7 priloge I k Direktivi 85/337 v izvirni različici se ravno tako nanaša na spremembe infrastrukture obstoječega leta-**

**lišča brez podaljšanja vzletne in pristajalne steze, če se lahko zaradi narave, pomena in značilnosti štejejo za spremembe samega letališča. To velja zlasti za dela, ki so namenjena temu, da se pomembno poveča obseg dejavnosti letališča in zračnega prometa: predložitveno sodišče mora zagotoviti, da so pristojni organi pravilno presodili, ali je bilo treba za dela, ki so sporna v postopku v glavni stvari, opraviti presojo vplivov na okolje.**

**3. Pristojni organi morajo upoštevati načrtovano povečanje obsega dejavnosti letališča, ko presojajo vpliv, ki ga imajo na okolje spremembe letališke infrastrukture, da se lahko dopusti povečanje obsega dejavnosti.**

Podpisi