РЕШЕНИЕ НА СЪДА (втори състав)

28 февруари 2008 година*

По дело C-2/07

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 234 ЕО от Cour de cassation (Белгия) с акт от 14 декември 2006 г., постъпил в Съда на 4 януари 2007 г., в рамките на производство по дело

Paul Abraham и др.

срещу

Област Валония,

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

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

* Език на производството: френски.

Société nationale des voies aériennes-Belgocontrol,

белгийската държава,

Cargo Airlines Ltd,

СЪДЪТ (втори състав),

състоящ се от: г-н C. W. A. Timmermans, председател на състав, г-н L. Bay Larsen, г-н K. Schiemann, г-н P. Kūris и г-н J.-C. Bonichot (докладчик), съдии,

генерален адвокат: г-жа J. Kokott,
секретар: г-н M.-A. Gaudissart, началник отдел,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 18 октомври 2007 г.,

като има предвид становищата, представени:

— за г-н Abraham и др., от адв. L. Misson, адв. L. Wysen и адв. X. Close, avocats, както и от адв. A. Kettels, Rechtsanwältin,

— за г-н Beaujean и др., от адв. L. Cambier и адв. M. t'Serstevens, avocats,

— за г-н Dehalleux и др., от адв. L. Cambier, avocat,

— за г-н Descamps и др., от адв. A. Lebrun, avocat,

— за Област Валония, от адв. F. Haumont, avocat,

— за Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, от адв. P. Ramquet, avocat,

— за T. N. T. Express Worldwide (Euro Hub) SA, от адв. P. Henfling и адв. V. Bertrand, avocats,

— за белгийското правителство, от г-жа A. Hubert и г-жа C. Pochet, в качеството на представители, подпомагани от адв. F. Haumont, avocat,

— за чешкото правителство, от г-н T. Boček, в качеството на представител,

— за Комисията на Европейските общности, от г-н M. Konstantinidis и г-н J.-B. Laignelot, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 29 ноември 2007 г.

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на Директива 85/337/ЕИО на Съвета от 27 юни 1985 година относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда (ОВ L 175, стр. 40; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 1, стр. 174, наричана по-нататък „Директива 85/337“) в редакцията ѝ преди изменението, внесено с д иректива 97/11/ЕО на Съвета от 3 март 1997 година (ОВ L 73, стр. 5; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 3, стр. 254, наричана по-нататък „Директива 97/11“), и по-конкретно до тълкуването на точка 7 от приложение I и точка 12 от приложение II към нея.

2 Запитването е отправено в рамките на спор между голям брой лица, живеещи в близост до летище Liège-Bierset (Белгия), и Област Валония, Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, T. N. T. Express Worldwide (Euro Hub) SA (наричано по-нататък T. N. T. Express Worldwide“), Société nationale des voies aériennes Belgocontrol, белгийската държава и Cargo Airlines Ltd относно вредното въздействие на шума, предизвикан от изграждането на център за въздушен превоз на товари на летището.

Правна уредба

Общностна правна уредба

3 Директива 85/337, която в настоящия случай е приложима в нейната първоначална редакция, съгласно член 1, параграф 1, се отнася до оценката на въздействието върху околната среда на определени обществени и частни проекти, които могат да окажат значително въздействие върху околната среда.

4 Съгласно параграф 2 от същия член:

„[…] „проект“ означава:

— извършването на строителни работи или изграждане на инсталации или схеми,

— друга намеса в естествената околна среда и ландшафта, включително добив на природни ресурси;

„възложител“ означава:

подател на молба за издаване на разрешение за осъществяване на частен проект или обществен орган, който инициира проекта;

„разрешение за осъществяване“ означава:

решението на компетентния орган или власти, което дава право на възложителя да развива проекта.“

5 Съгласно член 2, параграф 1 от Директива 85/337 „[д]ържавите-членки предприемат всички необходими мерки, за да гарантират, че преди даване на разрешението проектите, за които е възможно да оказват значително въздействие върху околната среда по силата, inter alia, на своето естество, размери и разположение, са поставени в зависимост от изискване на разрешение за осъществяване на проекти и оценка на техните въздействия. Тези проекти са определени в член 4.“

6 Член 3 описва предмета на оценката на въздействието върху околната среда:

„Оценката на въздействието върху околната среда ще определя, описва и оценява по подходящ начин, за всеки отделен случай и в съответствие с членове от 4 до 11 преките и непреките въздействия на проекта върху следните фактори:

— хората, фауната и флората,

— почвата, водата, въздуха, климата и ландшафта,

— взаимодействието между посочените фактори в първо и второ тире,

— материалните ценности и културното наследство.“

7 Член 4 разграничава два вида проекти.

8 Член 4, параграф 1 изисква при спазване на член 2, параграф 3 проектите от класовете, изброени в приложение I към д ирективата, да подлежат на оценка в съответствие с членове 5—10 от същата директива. Сред проектите по член 4, параграф 1 в точка 7 от приложение I се посочва „строителството […] на летища (2), с дължина на основната писта 2 100 метра или повече.“

9 Бележка под линия (2) към точка 7 уточнява, че „[з]а целите на директивата „летища“ означава летища, които отговарят на определението в Чикагската конвенция за международна гражданска авиация от 1994 г. (приложение 14).“

10 Що се отнася до другите видове проекти, член 4, параграф 2 от Директива 85/337 предвижда:

„Проектите от класовете, изброени в приложение II, следва да са предмет на оценка в съответствие с членове от 5 до 10, когато държавите-членки решат, че характеристиките им го изискват.

В този смисъл държавите-членки могат inter alia да решат определени видове проекти да бъдат предмет на оценка или могат да въведат критерии и/или необходим праг за определяне на проектите от класовете, изброени в приложение II, които следва да подлежат на оценка в съответствие с членове от 5 до 10.“

11 Във връзка с проектите, предмет на член 4, параграф 2 от д ирективата, точка 10, буква г) от приложение II към нея посочва „строителство […] на пристанищни съоръжения [да се чете: „летища“] (проекти, които не са изброени в приложение I)“, а точка 12 от същото приложение посочва „изменения на проектите, включени в приложение I.“

12 Членове 5—9 от Директива 85/337, към които препраща член 4, предвиждат в общи линии следното: член 5 уточнява минималната информация, която следва да бъде предоставена от възложителя, член 6 установява по-специално задължението на възложителя да информира властите и обществеността, член 8 посочва задължението на компетентните органи да вземат предвид информацията, събрана в хода на процедурата по оценката, а член 9 установява задължението на компетентните органи да информират обществеността за взетото решение и за евентуалните условия, поставени във връзка с него.

Национална правна уредба

13 В област Валония до 1 октомври 2002 г. оценката на въздействието на проектите върху околната среда е била уредена с декрет от 11 септември 1985 г. и с постановление за неговото изпълнение от 31 октомври 1991 г.

14 Тези текстове са предвиждали, че проектите, посочени в приложение I към декрета от 11 септември 1985 г., което възпроизвежда списъка от приложение I

към Директива 85/337, и в приложение II към постановлението от 31 октомври 1991 г., подлежат служебно на проучване на въздействието върху околната среда. За другите проекти, за които не е било предвидено служебно проучване на въздействието, е трябвало единствено да се изготви известие за предварителна оценка на въздействието върху околната среда.

15 Съгласно приложение I към декрета от 11 септември 1985 г. строителството на летища с дължина на основната писта най-малко 2 100 метра задължително подлежи на проучване на въздействието върху околната среда. Освен това по силата на приложение II към постановлението от 31 октомври 1991 г. строителството на летища с дължина на основната писта от 1 200 метра или повече, включително удължаването на съществуващи писти над 1 200 метра, като и летищата за туристически цели, също подлежат на проучване на въздействието върху околната среда.

Спорът по главното производство и преюдициалните въпроси

16 Живеещите в близост до летище Liège-Bierset се оплакват от вредното въздействие на шума, често нощем, резултат от преустройството на това бивше военно летище и от неговото използване, от 1996 г., от дружества за въздушен превоз на товари.

17 Договор, подписан на 26 февруари 1996 г. между Област Валония, Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset и T. N. T. Express Worldwide, предвижда извършването на работи за изменение на инфраструктурата на летището, с оглед на неговото използване 24 часа в денонощието, 365 дни в годината. По-специално основната писта е оборудвана и разширена. Построени са също така контролна кула, нови изходи от пистите и паркинги. Дължината на основната писта от 3 297 метра обаче остава непроменена.

18 За да се позволи извършването на тези работи, впоследствие са предоставени и разрешителни за градоустройствени работи и за експлоатация.

19 Висящият пред белгийската национална юрисдикция спор е в областта на отговорността — в действителност ищците по главното производство искат обезщетение за вредите, които смятат, че са претърпели от тежкото, според тях вредно въздействие, свързано с преустройството на летището.

20 Във връзка с това Cour de cassation е сезиран с касационна жалба срещу решение на апелативния съд на Лиеж от 29 юни 2004 г.

21 Тъй като смята, че спорът, с който е сезиран, поставя въпроси, свързани с тълкуването на общностното право, Cour de cassation решава да спре производството по делото и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Дали договор между органи на публична власт и частно предприятие, подписан с цел установяването на това предприятие на територията на летище, което разполага с [основна] писта с дължина над 2 100 метра, съдържащ точно описание на инфраструктурните работи, които ще бъдат извършени по преустройството на пистата, без тя да бъде удължавана, и по изграждането на контролна кула, което да даде възможност за полети на големи самолети 24 часа в денонощието, 365 дни в годината, и който предвижда както нощни, така и дневни полети след установяването на това предприятие, представлява проект по смисъла на Директива 85/337 [...] в редакцията, приложима преди измененията, внесени с Директива 97/11 [...]?

2) Работите по изменение на инфраструктурата на съществуващо летище с оглед на приспособяването му към планирано увеличаване на броя на нощните и дневни полети без удължаване на [основната] писта отговарят ли на понятието за проект, за който се налага проучване на въздействието по смисъла на членове 1, 2 и 4 от Директива 85/337 […]в редакцията, приложима преди измененията, внесени с Директива 97/11 […]?

3) Предвид обстоятелството, че планираното увеличаване на дейността на летищата не е изрично посочено в приложенията към Директива 85/337 […], трябва ли държавата-членка все пак да отчете това увеличаване при разглеждане на възможните последици за околната среда от измененията на инфраструктурата на това летище, направени с оглед на посрещането на това разрастване на дейността?“

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

22 С първия си въпрос препращащата юрисдикция иска да се установи дали договор като този, който е предмет на спора по главното производство, е „проект“ по смисъла на Директива 85/337.

23 Този въпрос изисква отрицателен отговор. В действителност от самата формулировка на член 1, параграф 2 от Директива 85/337 следва, че терминът „проект“ се отнася за работа или за намеса от физическо естество. Следователно един договор не може да бъде счетен за проект по смисъла на Директива 85/337, независимо дали съдържа описание, повече или по-малко точно, на работите, които следва да бъдат извършени.

24 Все пак, за да даде полезен отговор на юрисдикцията, която му е поставила преюдициален въпрос, Съдът може да вземе предвид норми от общностното право, на които националният съд не се позовава в текста на въпроса си (вж. по-специално Решение от 20 март 1986 г. по дело Tissier, 35/85, Recueil, стр. 1207, точка 9).

25 По настоящото дело на препращащата юрисдикция следва да се посочи, че тя трябва да установи, на базата на приложимата национална правна уредба, дали договор като този, който е предмет на спора по главното производство, включва разрешение по смисъла на член 1, параграф 2 от Директива 85/337, т.е. дали има решение на компетентния орган, което дава право на възложителя да развива въпросния проект (вж. в този смисъл Решение от 18 юни 1998 г. по дело Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, C-81/96, Recueil, стр. I-3923, точка 20). Такъв би бил случаят, ако това решение можеше съгласно националното право да се счита за решение на компетентния органи или органи, което дава право на възложителя да извършва строителни работи или изграждане на инсталации или схеми или да се намесва в естествената околна среда или ландшафта.

26 Освен това, когато националното право предвижда, че процедурата по издаване на разрешения се осъществява на няколко етапа, оценката на въздействието на определен проект върху околната среда трябва по принцип да бъде извършена, веднага щом стане възможно да се установят и оценят всички въздействия, които този проект може да окаже върху околната среда (вж. Решение от 7 януари 2004 г. по дело Wells, C-201/02, Recueil, стр. I-723, точка 53). Така, когато един от тези етапи е вземане на основно решение, а друг — вземане на решение във връзка с изпълнението, което не може да надхвърля определените в основното решение параметри, въздействията, които проектът може да окаже върху околната среда, трябва да бъдат определени и оценени в хода на процедурата по вземане на основното решение. Само в случай че тези въздействия могат да бъдат установени едва в хода на процедурата по вземане на решението във връзка с изпълнението, оценката трябва да бъде извършена в хода на тази процедура (Решение по дело Wells, посочено по-горе, точка 52).

27 Накрая следва да се припомни на препращащата юрисдикция, че целта на правната уредба не може да бъде заобиколена чрез разделянето на проектите и че липсата на отчитане на техния кумулативен ефект не трябва да води на практика до освобождаването на всички проекти от задължението за оценка, след като, взети заедно, те могат да окажат значително въздействие върху околната среда по смисъла на член 2, параграф 1 от Директива 85/337 (вж. в този смисъл Решение от 21 септември 1999 г. по дело Комисия/Ирландия, C-392/96, Recueil, стр. I-5901, точка 76).

28 Следователно на първия въпрос следва да се отговори, че ако договор като този, който е предмет на спора по главното производство, не е проект по смисъла на Директива 85/337, препращащата юрисдикция следва на базата на приложимата национална правна уредба да определи дали такъв договор предполага разрешение по смисъла на член 1, параграф 2 от Директива 85/337. В този контекст следва да се провери дали това разрешение е част от процедура, включваща няколко етапа, която се състои от основно решение и от решения във връзка с изпълнението, и дали следва да се отчете кумулативният ефект на няколко проекта, на чието въздействие върху околната среда трябва да бъде направена комплексна оценка.

По втория въпрос

29 С втория си въпрос препращащата юрисдикция иска по същество да установи дали работите във връзка с инфраструктурата на вече съществуващо летище, чиято основна писта вече има дължина над 2 100 метра, попадат в приложното поле на разпоредбите по точка 12 от приложение II, разгледани във връзка с разпоредбите по точка 7 от приложение I към Директива 85/337 в нейната първоначална редакция.

30 По силата на точка 12 от приложение II, в редакцията ѝ преди изменението, внесено с директива 97/11, „проект“ по член 4, параграф 2 е „изменение на проектите, включени в приложение I. Точка 7 от посоченото приложение I посочва от своя страна „строителство […] на летища […], с дължина на основната писта 2 100 метра или повече.“

31 Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, T. N. T. Express Worldwide и Кралство Белгия поддържат, че от тази редакция задължително следва, че са визирани само измененията в „строителството“ на летище с дължина на основната писта 2 100 метра или повече, а не измененията на вече съществуващо летище.

32 Съдът обаче многократно е отбелязвал, че приложното поле на Директива 85/337 е обширно, а целта ѝ е много широка (вж. в този смисъл Решение от 24 октомври 1996 г. по дело Kraaijeveld и др., C-72/95, Recueil, стр. I-5403, точка 31 и Решение от 16 септември 1999 г. по дело WWF и др., C-435/97, Recueil, стр. I-5613, точка 40). В това отношение изключването от приложното поле на приложение II на работите по подобряване или разширяване на инфраструктурата на вече изградено летище, с мотива че приложение I от Директива 85/337 визира „строителство[то] на летища“, а не „летища[та]“ като такива, би било в противоречие със самата цел на Директива 85/337. Подобно тълкуване в действителност би позволило от произтичащите от Директива 85/337 задължения да бъдат изключени всички работи по изменение на вече съществуващо летище, независимо от техния обем, и по този начин напълно би лишило от смисъл приложение II към Директива 85/337.

33 Поради това следва да се счита, че разпоредбите на точка 12 от приложение II, разглеждани във връзка с разпоредбите на точка 7 от приложение I, визират и работите по изменение на вече изградено летище.

34 Това тълкуване не се поставя под въпрос от обстоятелството, че директива 97/11 заменя точка 12 от приложение II към Директива 85/337 с нова точка 13, която изрично определя като проект по член 4, параграф 2 от Директива 85/337, изменена с Директива 97/11, „[в]сяка промяна или удължаване на проектите, изброени в приложение I или приложение II, които вече имат разрешително или които са изпълнени или са в процес на изпълнение [...]“, докато точка 12 от приложение II се е ограничавала до посочването на „изменения на проектите, включени в приложение I. В действителност в това отношение новата редакция, приета с Директива 97/11, четвърто съображение от която подчертава опита, натрупан в областта на оценката на въздействието върху околната среда, и набляга на необходимостта от въвеждане на разпоредби, които имат за цел да пояснят, допълнят и усъвършенстват правилата на процедурата по оценка, само изразява с по-голяма яснота значението, което е следвало да се даде на Директива 85/337 в нейната първоначална редакция. Следователно от намесата на общностния законодател не може да се изведе тълкуване a contrario на директивата в нейната първоначална редакция.

35 Освен това обстоятелството, че работите, предмет на спора по главното производство, не се отнасят до дължината на основната писта, не оказва влияние върху това дали тези работи попадат в приложното поле на точка 12 от приложение II към Директива 85/337. В действителност точка 7 от приложение I към Директива 85/337 уточнява понятието „летище“, като препраща към определението, дадено в анекс 14 към Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване от 7 декември 1994 г. Съгласно това приложение: „[л]етище е част от земната или водната повърхност (включително всички сгради, съоръжения и оборудване), предназначена изцяло или частично за кацане, излитане и движение на въздухоплавателни средства.“

36 От това следва, че всички работи по сградите, съоръженията или оборудването на едно летище следва да бъдат разглеждани като работи по летището като такова. С оглед на приложението на точка 12 от приложение II, разгледана във връзка с точка 7 от приложение I към Директива 85/337, това означава, че работи по изменение на летище с дължина на основната писта 2 100 метра или повече са не само работите за удължаването на пистата, но и всички работи по

сградите, съоръженията или оборудването на това летище, щом поради своето естество, значение и характеристики те могат да се считат за изменение на самото летище. Това се отнася по-специално за работите, предназначени да увеличат съществено дейността на летището и въздушния трафик.

37 Накрая следва да се припомни на препращащата юрисдикция, че ако член 4, параграф 2, втора алинея от Директива 85/337 предоставя на държавите-членки свобода на преценка да решат дали определени видове проекти ще подлежат на оценка или да въведат критерии и/или необходим праг, то тази свобода е ограничена от посоченото в член 2, параграф 1 от директивата задължение проектите, за които е възможно да оказват значително въздействие върху околната среда по силата на своето естество, размери или разположение, да подлежат на проучване на въздействието (Решение по дело Kraaijeveld и др., посочено по-горе, точка 50).

38 По този начин държава-членка, която установи критерии и/или праг, като отчита само размерите на проектите, без да взема предвид и тяхното естество и местоположение, би превишила свободата на преценка, с която разполага по силата на член 2, параграф 1 и член 4, параграф 2 от Директива 85/337.

39 Препращащата юрисдикция следва да се увери, че компетентните органи са преценили правилно дали работите, предмет на спора по главното производство, е следвало да подлежат на проучване на въздействието им върху околната среда.

40 Следователно на втория въпрос следва да се отговори, че разпоредбите на точка 12 от приложение II, разглеждани във връзка с разпоредбите на точка 7 от приложение I към Директива 85/33 в тяхната първоначална редакция, визират

и работите по изменение на инфраструктурата на съществуващо летище без удължаване на основната писта, доколкото поради своето естество, значение и характеристики последните могат да се считат за изменение на самото летище. Това се отнася по-специално за работите, предназначени да увеличат съществено дейността на летището и въздушния трафик. Препращащата юрисдикция следва да се увери, че компетентните органи са преценили правилно дали работите, предмет на спора по главното производство, е следвало да подлежат на оценка на въздействието им върху околната среда.

По третия въпрос

41 С третия си въпрос препращащата юрисдикция иска по същество да установи дали компетентните органи са длъжни да вземат предвид планираното увеличаване на дейността на едно летище при определянето на това дали проект, посочен в точка 12 от приложение II към Директива 85/337, следва да подлежи на оценка на въздействието му върху околната среда.

42 Както беше посочено в точка 32 от настоящото решение, Съдът многократно е отбелязвал, че приложното поле на Директива 85/337 е обширно, а целта ѝ е много широка. Освен това ако член 4, параграф 2, втора алинея от директивата предоставя на държавите-членки свобода на преценка да решат дали определени видове проекти ще подлежат на оценка или да въведат критерии и/или необходим праг, то тази свобода е ограничена от посоченото в член 2, параграф 1 задължение проектите, за които е възможно да оказват значително въздействие върху околната среда по силата на своето естество, размери или разположение, да подлежат на проучване на въздействието. В това отношение Директива 85/337 цели глобална оценка на въздействието върху околната среда на проектите или на техните изменения.

43 Би било омаловажаващо и в противоречие с този подход, ако при оценката на въздействието върху околната среда на проект или на негово изменение се вземат предвид само преките последици от самите планирани работи, без да се отчете въздействието върху околната среда, което може да бъде причинено от използването или експлоатацията на обекта, резултат от тези работи.

44 Освен това изброяването в член 3 от Директива 85/337 на елементите, които следва да бъдат взети предвид, като въздействието на проекта по-конкретно върху хората, фауната и флората, почвата, водата, въздуха или културното наследство, показва само по себе си, че въздействието върху околната среда, чиято оценка Директива 85/337 има за цел да позволи, е не само това от планираните работи, но и преди всичко въздействието от проекта, който ще бъде осъществен.

45 Съдът е посочил във връзка с проект за разширяване на вече съществуваща железопътна линия, че проект от такова естество може да окаже значително въздействие върху околната среда по смисъла на Директива 85/337, тъй като всъщност той може да има значително въздействие на шума (Решение от 16 септември 2004 г. по дело Комисия/Испания, C-227/01, Recueil, стр. I-8253, точка 49). В делото, по което е постановено това решение, значителното въздействие на шума не е било предизвикано от работите по разширяване на железопътната линия, а от предвидимото увеличаване на честотата на железопътния трафик, което увеличаване е станало възможно именно поради работите по разширяване на железопътната линия. Същото следва да се отнася и за проект като проекта, предмет на спора по главното производство, който цели да позволи увеличаване на дейността на дадено летище, а следователно и на интензивността на въздушния трафик.

46 Следователно на третия въпрос следва да се отговори, че компетентните органи трябва да държат сметка за планираното увеличаване на дейността на дадено летище при разглеждане на последиците за околната среда от измененията на неговата инфраструктура, направени с оглед на посрещането на това разрастване на дейността.

По съдебните разноски

47 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред препращащата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (втори състав) реши:

1) Ако договор като този, който е предмет на спора по главното производство, не е проект по смисъла на Директива 85/337/ЕИО на Съвета от 27 юни 1985 година относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда, препращащата юрисдикция следва на базата на приложимата национална правна уредба да определи дали такъв договор предполага разрешение по смисъла на член 1, параграф 2 от Директива 85/337. В този контекст следва да се провери дали това разрешение е част от процедура, включваща няколко етапа, която се състои от основно решение и от решения във връзка с изпълнението, и дали следва да се отчете кумулативният ефект на няколко проекта, на чието въздействие върху околната среда трябва да бъде направена комплексна оценка.

2) Разпоредбите на точка 12 от приложение II, разглеждани във връзка с разпоредбите на точка 7 от приложение I към Директива 85/337 в тяхната първоначална редакция, визират и работите по изменение на инфраструктурата на съществуващо летище без удължаване на

основната писта, доколкото поради своето естество, значение и характеристики последните могат да се считат за изменение на самото летище. Това се отнася по-специално за работите, предназначени да увеличат съществено дейността на летището и въздушния трафик. Препращащата юрисдикция следва да се увери, че компетентните органи са преценили правилно дали работите, предмет на спора по главното производство, е следвало да подлежат на оценка на въздействието им върху околната среда.

3) Компетентните органи трябва да държат сметка за планираното увеличаване на дейността на дадено летище при разглеждане на последиците за околната среда от измененията на неговата инфраструктура, направени с оглед на посрещането на това разрастване на дейността.

Подписи