Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)

21 martie 2013*

„Evaluarea efectelor anumitor proiecte asupra mediului — Directiva 85/337/CEE — Articolul 2 alineatul (1) și articolul 4 alineatul (2) — Proiecte cuprinse în anexa II — Lucrări de extindere a infrastructurii unui aeroport — Examinare pe bază de praguri sau de criterii — Articolul 4 alineatul (3) — Criterii de selecție — Anexa III punctul 2 litera (g) — Zone cu o densitate mare a populației”

În cauza C-244/12,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Verwaltungsgerichtshof (Austria), prin decizia din 19 aprilie 2012, primită de Curte la 21 mai 2012, în procedura

Salzburger Flughafen GmbH

împotriva

Umweltsenat,

cu participarea:

Landesumweltanwaltschaft Salzburg,

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie,

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din domnul T. von Danwitz, președinte de cameră, și domnii A. Rosas, E. Juhász (raportor), D. Šváby și C. Vajda, judecători,

avocat general: domnul N. Wahl,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru Salzburger Flughafen GmbH, de G. Lebitsch, Rechtsanwalt;

— pentru Landesumweltanwaltschaft Salzburg, de W. Wiener, Landesumweltanwalt;

* Limba de procedură: germana.

— pentru guvernul austriac, de C. Pesendorfer, în calitate de agent;

— pentru Comisia Europeană, de P. Oliver și de D. Düsterhaus, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea dispozițiilor relevante ale Directivei 85/337/CEE a Consiliului din 27 iunie 1985 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (JO L 175, p. 40, Ediție specială, 15/vol. 1, p. 174), astfel cum a fost modificată prin Directiva 97/11/CE a Consiliului din 3 martie 1997 (JO L 73, p. 5, Ediție specială, 15/vol. 3, p. 254, denumită în continuare „Directiva 85/337”).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Salzburger Flughafen GmbH (denumită în continuare „Salzburger Flughafen”), pe de o parte, și Umweltsenat (camera administrativă competentă în domeniul mediului), pe de altă parte, având ca obiect obligația de a supune anumite proiecte privind extinderea infrastructurii aeroportului din Salzburg (Austria) unei evaluări a efectelor lor asupra mediului.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

3 Articolul 1 din Directiva 85/337 prevede:

„(1) Prezenta directivă se aplică evaluării efectelor proiectelor publice și private care pot avea efecte importante asupra mediului.

(2) În sensul prezentei directive:

«proiect» înseamnă:

— executarea lucrărilor de construcții sau a altor instalații sau scheme;

— alte intervenții în mediul natural și asupra peisajului, inclusiv cele care implică exploatarea resurselor minerale;

[...]”

4 Articolul 2 alineatul (1) din această directivă prevede:

„Statele membre adoptă toate măsurile necesare pentru a asigura că, înaintea acordării autorizației, proiectele care ar putea avea efecte importante asupra mediului, în temeiul, *inter alia*, al naturii, al dimensiunii și al localizării lor, sunt supuse unei cereri de autorizare și unei evaluări a efectelor lor. Aceste proiecte sunt definite la articolul 4.”

5 Potrivit articolului 3 din directiva menționată:

„Evaluarea impactului asupra mediului identifică, descrie și evaluează într-o manieră corespunzătoare, în funcție de fiecare caz și în conformitate cu articolele 4 și 11 [a se citi «articolele 4-11»], efectele directe și indirecte ale unui proiect asupra următorilor factori:

— om, faună și floră;

— sol, apă, aer, climat și peisaj;

— bunuri materiale și patrimoniu cultural;

— interacțiunea dintre factorii menționați la prima, a doua și a treia liniuță.”

6 Articolul 4 din aceeași directivă este formulat după cum urmează:

„(1) Sub rezerva articolului 2 alineatul (3), proiectele enumerate în anexa I se supun unei evaluări în conformitate cu articolele 5-10.

(2) Sub rezerva articolului 2 alineatul (3), pentru proiectele enumerate în anexa II, statele membre stabilesc

(a) pe baza unei analize de caz

sau

(b) pe baza pragurilor sau a criteriilor fixate de statul membru

în cazul în care [a se citi «dacă»] proiectul trebuie supus unei evaluări în conformitate cu articolele 5-10.

Statele membre pot decide aplicarea ambelor proceduri prevăzute la literele (a) și (b).

(3) Atunci când se efectuează o analiză de caz sau se fixează praguri sau criterii în sensul alineatului (2), se ține seama de criteriile de selecție relevante stabilite la anexa III.

[...]”

7 Anexa I la Directiva 85/337 cuprinde proiectele vizate la articolul 4 alineatul (1) din această directivă, care fac obligatoriu obiectul unei evaluări ecologice. Punctul 7 litera (a) din această anexă privește „[c]onstruirea [...] de aeroporturi [...] cu o lungime a pistei de minimum 2 100 m”.

8 Anexa II la directiva menționată cuprinde proiectele care intră sub incidența articolului 4 alineatul (2) din aceasta, cu privire la care statele membre păstrează o putere de apreciere, în conformitate cu condițiile prevăzute de acest articol, în ceea ce privește realizarea unei evaluări ecologice. Punctul 10 litera (d) din această anexă privește „[c]onstruirea de aerodromuri (proiecte neincluse la anexa I)”, iar punctul 13 prima liniuță din aceeași anexă se referă la „[o]rice modificare sau extensie a proiectelor menționate la anexa I sau la anexa II, deja autorizate, executate sau în curs de executare, care poate avea efecte negative semnificative asupra mediului”.

9 Anexa III la Directiva 85/337, care se referă la criteriile de selecție prevăzute în articolul 4 alineatul (3) din aceasta, prevede la punctul 2, intitulat „Localizarea proiectelor”:

„Sensibilitatea mediului în zonele geografice care ar putea fi afectate de proiect trebuie luată în considerare în special în funcție de:

[...]

— capacitatea de încărcare a mediului natural, acordând o atenție specială următoarelor zone:

[...]

(g) zone cu o densitate mare a populației;

[...]”

Dreptul austriac

10 Directiva 85/337 a fost transpusă în ordinea juridică austriacă prin Legea din 2000 privind evaluarea efectelor asupra mediului (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000), în versiunea aplicabilă situației de fapt din cauza principală (BGBl. I, 50/2002, în continuare „UVP-G 2000”).

11 Articolele 1, 3 și 3a din UVP-G 2000 cuprind dispozițiile privind obiectul și conținutul evaluării efectelor asupra mediului, principiul potrivit căruia proiectele enumerate în anexa 1 la legea respectivă trebuie să facă obiectul acestei evaluări, procedura și condițiile care trebuie respectate în această privință, precum și persoanele sau entitățile abilitate să solicite realizarea unei evaluări.

12 Astfel, în anexa 1 la UVP-G 2000 sunt enumerate proiectele care necesită o evaluare, în conformitate cu principiul enunțat de dispozițiile sus-menționate. În ceea ce privește modificările unor astfel de proiecte, în vederea realizării unei evaluări trebuie efectuată o analiză de caz, pornind de la pragul indicat. Coloana 1 din anexa menționată face referire în această privință, la punctul 14 litera d), la următoarele proiecte:

„Modificări ale aeroporturilor care pot conduce la o creștere a numărului de zboruri (avioane cu motor, motoplanoare în zbor motorizat sau elicoptere) cu cel puțin 20 000 anual.”

13 Exploatarea unui aeroport civil și orice modificare a limitelor de exploatare stabilite în licență necesită o „autorizare de aeroport civil”, conform articolului 68 alineatul 1 din Legea privind transportul aerian (Luftfahrtgesetz), precum și o „licență de operare”, potrivit articolului 73 alineatul 1 din legea menționată. În plus, construirea, utilizarea și modificarea substanțială a instalațiilor civile la sol necesită o aprobare, conform articolului 78 alineatul 1 din aceeași lege.

Litigiul principal și întrebările preliminare

14 Salzburger Flughafen este operatorul aeroportului din Salzburg, a cărui pistă de decolare și aterizare depășește 2 100 de metri. La 30 iulie 2002, această societate a solicitat aprobarea construirii unui terminal suplimentar, pe care a justificat-o, în esență, prin faptul că nevoia de a asigura controlul bagajelor de cală nu mai permitea verificarea numărului foarte mare de pasageri în cadrul terminalului existent. Prin decizia din 2 aprilie 2003, Landeshauptfrau von Salzburg, autoritatea administrativă competentă, a eliberat autorizația de construire. Terminalul suplimentar a fost construit în cursul anilor 2003 și 2004. El este în funcțiune de atunci.

15 În anul 2004, Salzburger Flughafen a depus alte cereri pentru extinderea infrastructurii aeroportului. Aceste cereri priveau, pe de o parte, suprafețe de aproximativ 90 000 m^2 din partea sud-vestică a aeroportului existent pentru construcția de anexe, în special de antrepozite, și pentru extinderea zonelor de staționare pentru vehicule și avioane. Pe de altă parte, societatea solicita includerea în extindere a altor suprafețe, de aproximativ 120 000 m^2, din partea de nord-vest a aeroportului, care ar fi fost consacrate construirii de spații destinate aviației generale, de hangare, precum și de zone de staționare pentru vehicule și avioane. Salzburger Flughafen solicita de asemenea să fie autorizată să modifice căile de circulație. Această cerere nu privea modificări ale pistei înseși.

16 Situarea aeroportului într-o zonă urbană, caracterizată, în plus, de un nivel ridicat al poluării aerului, și efectele preconizate asupra mediului au determinat Landesumweltanwaltschaft Salzburg (comisariatul local competent în domeniul mediului) să solicite Amt der Salzburger Landesregierung (Oficiul Guvernului Federal din Salzburg) la 13 martie 2006 să stabilească obligația de efectuare a unui studiu de mediu atât în privința terminalului suplimentar, cât și în privința lucrărilor de extindere a infrastructurii aeroportuare. Întrucât autoritatea sesizată a respins cererea, Landesumweltanwaltschaft Salzburg a atacat această decizie în fața Umweltsenat.

17 Prin decizia sa, Umweltsenat a constatat că atât extinderea infrastructurii aeroportului deja intervenită prin construirea și punerea în funcțiune a terminalului suplimentar, cât și extinderea preconizată în cererile de autorizare impuneau o evaluare a efectelor asupra mediului, în conformitate cu dispozițiile relevante ale UVP-G 2000 coroborate cu Directiva 85/337.

18 În motivarea deciziei, autoritatea respectivă a arătat că, deși în cadrul litigiului principal legislația națională nu impune o evaluare a efectelor asupra mediului întrucât pragul stabilit, și anume creșterea numărului de zboruri cu cel puțin 20 000 anual, nu a fost depășit, totuși această reglementare nu transpune decât într-o măsură insuficientă Directiva 85/337. Astfel, UVP-G 2000 ar stabili un prag prea ridicat, astfel încât modificările aduse infrastructurii aeroporturilor mici și mijlocii nu ar necesita niciodată, în practică, o evaluare a efectelor asupra mediului. Umweltsenat a observat, în plus, că reglementarea națională în cauză nu prevede zone care necesită o protecție specifică, deși Directiva 85/337 impune, potrivit punctului 2 litera (g) din anexa III la aceasta, acordarea unei atenții speciale zonelor cu o densitate mare a populației. Or, aeroportul în cauză este aproape de orașul Salzburg.

19 Umweltsenat a apreciat astfel că trebuia aplicată direct Directiva 85/337, pentru motivul că modificările infrastructurii aeroportului pot fi considerate, în special prin natura, importanța și caracteristicile acestora, drept o modificare a aeroportului însuși, care poate să conducă la creșterea activității și a traficului aerian.

20 Această decizie a fost atacată de Salzburger Flughafen în fața Verwaltungsgerichtshof (instanța administrativă supremă).

21 Instanța de trimitere arată că, potrivit jurisprudenței Curții care decurge din Hotărârea din 28 februarie 2008, Abraham și alții (C-2/07, Rep., p. I-1197), precum și din Hotărârea din 17 martie 2011, Brussels Hoofdstedelijk Gewest și alții (C-275/09, Rep., p. I-1753), dispozițiile relevante ale anexei II la Directiva 85/337 coroborate cu cele ale anexei I la aceasta au în vedere deopotrivă lucrările de modificare a infrastructurii unui aeroport existent. În plus, pentru a evita deturnarea reglementării Uniunii prin fracționarea proiectelor care, privite în ansamblu, pot avea efecte importante asupra mediului, ar fi necesară luarea în considerare a efectelor cumulate ale unor astfel de proiecte care prezintă o legătură obiectivă și cronologică. Verwaltungsgerichtshof consideră astfel că evaluarea efectelor asupra mediului ale proiectului ulterior, mai precis extinderea zonei aeroportului, trebuie să ia în considerare și efectele proiectului anterior, și anume construirea terminalului suplimentar.

22 În ceea ce privește faptul că proiectul în discuție în litigiul principal, privit în ansamblu, pare a necesita o evaluare a efectelor sale asupra mediului potrivit dispozițiilor Directivei 85/337, în condițiile în care reglementarea națională nu impune o asemenea evaluare, Verwaltungsgerichtshof remarcă faptul că,

potrivit jurisprudenței Curții, marja de apreciere de care dispun statele membre conform articolului 4 alineatul (2) din Directiva 85/337 este limitată de obligația, enunțată la articolul 2 alineatul (1) din directivă, ca proiectele care ar putea avea efecte importante asupra mediului, *inter alia*, prin natura, mărimea sau localizarea lor, să facă obiectul unei evaluări. Astfel, un stat membru care ar fixa criteriile sau pragurile fără a lua în considerare localizarea proiectelor sau care le-ar fixa la un astfel de nivel încât, în practică, o categorie de proiecte ar fi de la început exclusă în întregime de la obligația de realizare a unei evaluări a efectelor ar depăși marja de apreciere de care dispune (Hotărârea Abraham și alții, citată anterior, punctul 37, Hotărârea din 24 octombrie 1996, Kraaijeveld și alții, C-72/95, Rec., p. I-5403, punctul 53, precum și Hotărârea din 16 septembrie 1999, WWF și alții, C-435/97, Rec., p. I-5613, punctul 38).

23 Referitor la controlul respectării marjei de apreciere și la consecințele depășirii acesteia, instanța de trimitere subliniază că, potrivit jurisprudenței Curții, în cazul în care această marjă este depășită de autoritățile legislative sau administrative ale unui stat membru, particularii pot să invoce articolul 2 alineatul (1) și articolul 4 alineatul (2) din Directiva 85/337 în fața instanței unui stat membru împotriva autorităților naționale și să obțină astfel de la acestea din urmă înlăturarea normelor sau a măsurilor naționale incompatibile cu dispozițiile respective. Într-un asemenea caz, din Hotărârile citate anterior Kraaijeveld și alții (punctele 59-61) și WWF și alții (punctul 5 din dispozitiv) rezultă că revine autorităților statului membru sarcina de a adopta, în cadrul competențelor pe care le au, toate măsurile necesare, generale sau speciale, pentru ca proiectele să fie examinate în scopul de a se stabili dacă pot avea efecte importante asupra mediului și, în cazul unui răspuns afirmativ, pentru ca aceste proiecte să facă obiectul unui studiu privind efectele.

24 În ceea ce privește efectul direct al dispozițiilor relevante ale Directivei 85/337, instanța de trimitere consideră că, din punctul de vedere al conținutului lor, acestea sunt necondiționate. Cât despre problema dacă ele sunt suficient de precise pentru a putea fi aplicate direct, instanța de trimitere remarcă faptul că criteriile de selecție stabilite în anexa III la Directiva 85/337 trasează, în orice caz, limitele marjei de apreciere de care dispun statele membre potrivit articolului 4 alineatul (2) din această directivă. Or, reglementarea în discuție în litigiul principal nu ține seama de criteriul de localizare a proiectelor, prevăzut la punctul 2 litera (g) din anexa III la Directiva 85/337. În plus, pragul ar fi astfel fixat prin această reglementare încât pentru aeroporturile mici și mijlocii nu s-ar întrevedea, practic, niciodată o evaluare ecologică. Astfel, potrivit instanței de trimitere, nu numai că reglementarea în discuție în litigiul principal transpune incomplet Directiva 85/337, dar, în plus, aceasta nu ține în mod vădit seama de criteriile clar și suficient de precis stabilite în anexa III la această directivă.

25 Ținând seama de aceste considerații, precum și de faptul că judecă în ultimă instanță, Verwaltungsgerichtshof a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Directiva 85/337/CEE [...] se opune unei reglementări naționale care prevede că evaluarea efectelor asupra mediului în ceea ce privește lucrările de infrastructură la un aeroport (care nu privesc pista), constând în construirea unui terminal și în extinderea zonei aeroportului în vederea construirii altor instalații (în special hangare, antrepozite și zone de staționare), se realizează numai în situația în care lucrările pot să conducă la o creștere a numărului de zboruri cu cel puțin 20 000 anual?

În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare:

2) În lipsa dispozițiilor naționale, Directiva 85/337 impune și permite, prin aplicarea sa directă (ținând seama de obiectivele urmărite de aceasta și de criteriile prevăzute în anexa III), evaluarea efectelor asupra mediului ale proiectului descris la prima întrebare, care intră sub incidența anexei II?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

26 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă dispozițiile Directivei 85/337 se opun unei reglementări naționale care prevede că evaluarea efectelor asupra mediului ale unor proiecte de modificare a infrastructurii unui aeroport care intră sub incidența anexei II la această directivă se realizează numai în situația în care proiectele respective pot să conducă la o creștere a numărului de zboruri cu cel puțin 20 000 anual.

27 Pentru a răspunde la această întrebare, trebuie arătat că, astfel cum reiese din dispozițiile coroborate ale articolului 4 alineatul (2) din Directiva 85/337 și ale punctului 13 prima liniuță din anexa II la aceasta, pentru orice modificare sau extindere a proiectelor deja autorizate, executate sau în curs de executare, care privește aeroporturile și care poate avea efecte negative semnificative asupra mediului, statele membre trebuie să stabilească, pe baza unei analize de caz sau pe baza pragurilor sau a criteriilor fixate de ele, dacă un astfel de proiect trebuie supus unei evaluări a efectelor sale asupra mediului.

28 În această privință, trebuie amintit că, potrivit jurisprudenței constante a Curții, lucrările de modificare a infrastructurii unui aeroport existent fără prelungirea pistei de decolare și de aterizare pot intra în domeniul de aplicare al dispozițiilor punctului 13 din anexa II la Directiva 85/337 atât timp cât pot fi privite, *inter alia*, prin natura, importanța sau caracteristicile lor, ca o modificare a aeroportului însuși (a se vedea în acest sens Hotărârea Brussels Hoofdstedelijk Gewest și alții, citată anterior, punctul 35 și jurisprudența citată).

29 În ceea ce privește stabilirea pragurilor sau a criteriilor pentru a determina dacă un astfel de proiect trebuie să fie supus unei evaluări a efectelor sale asupra mediului, trebuie amintit că, fără îndoială, articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Directiva 85/337 conferă statelor membre o marjă de apreciere în această privință. Cu toate acestea, o asemenea marjă de apreciere este limitată de obligația, enunțată la articolul 2 alineatul (1) din directivă, ca proiectele care ar putea avea efecte importante asupra mediului, *inter alia*, prin natura, mărimea sau localizarea lor, să facă obiectul unui studiu privind efectele (a se vedea în acest sens Hotărârea WWF și alții, citată anterior, punctul 36 și jurisprudența citată).

30 Astfel, criteriile și/sau pragurile menționate la articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Directiva 85/337 au ca obiectiv facilitarea aprecierii caracteristicilor concrete ale unui proiect pentru a determina dacă acesta trebuie să facă obiectul unei evaluări, iar nu excluderea de la început de la această obligație a unor categorii întregi dintre proiectele enumerate în anexa II la această directivă care se pot realiza pe teritoriul unui stat membru (a se vedea în acest sens Hotărârea WWF și alții, citată anterior, punctul 37 și jurisprudența citată).

31 Curtea a precizat totodată că un stat membru care ar stabili criteriile și/sau pragurile la un astfel de nivel încât, în practică, o categorie de proiecte ar fi de la început exclusă în întregime de la obligația de a studia efectele avute de acestea ar depăși marja de apreciere de care dispune în temeiul articolului 2 alineatul (1) și al articolului 4 alineatul (2) din Directiva 85/337, cu excepția cazului în care s-ar putea considera, pe baza unei aprecieri globale, că niciunul dintre proiectele excluse nu ar putea avea efecte importante asupra mediului (a se vedea în acest sens Hotărârea WWF și alții, citată anterior, punctul 38 și jurisprudența citată).

32 În sfârșit, din articolul 4 alineatul (3) din Directiva 85/337 rezultă că, pentru stabilirea pragurilor sau a criteriilor în aplicarea alineatului (2) litera (b) al acestui articol, se ține seama de criteriile de selecție relevante stabilite în anexa III la directiva menționată. Or, printre aceste criterii figurează în special capacitatea de încărcare a mediului natural și, în această privință, trebuie acordată o atenție specială zonelor cu o densitate mare a populației.

33 Trebuie constatat că un prag precum cel în discuție în litigiul principal este incompatibil cu obligația generală stabilită la articolul 2 alineatul (1) din această directivă în scopul identificării corecte a proiectelor care pot avea efecte importante asupra mediului.

34 Astfel, așa cum a constatat instanța de trimitere, stabilirea unui prag atât de ridicat are drept consecință faptul că modificările aduse infrastructurii aeroporturilor mici și mijlocii nu ar necesita niciodată, în practică, o evaluare a efectelor asupra mediului, deși, astfel cum corect arată Comisia Europeană, nu s-ar putea exclude în niciun caz posibilitatea ca asemenea lucrări să aibă efecte importante asupra mediului.

35 În plus, prin fixarea unui astfel de prag în scopul stabilirii necesității de a realiza o evaluare ecologică a unor proiecte precum cele în discuție în litigiul principal, reglementarea națională în cauză ia în considerare, în pofida obligației impuse statelor membre prin articolul 4 alineatul (3) din Directiva 85/337, doar aspectul cantitativ al consecințelor unui proiect, fără să țină seama de alte criterii de selecție din anexa III la această directivă, în special de cel stabilit la punctul 2 litera (g) din anexa respectivă, și anume densitatea populației din zona vizată de proiect. Or, nu se contestă că aeroportul a cărui infrastructură este vizată de modificările în discuție în litigiul principal este situat în apropierea orașului Salzburg.

36 Pe de altă parte, instanța de trimitere remarcă faptul că, în împrejurările cauzei principale, pentru a stabili dacă este necesară o evaluare ecologică, ar trebui să se țină seama de efectele asupra mediului atât ale proiectului anterior, privind construirea terminalului suplimentar, cât și ale proiectului ulterior, referitor la extinderea zonei aeroportuare.

37 În această privință, trebuie arătat că, potrivit jurisprudenței Curții, o asemenea apreciere cumulativă se poate dovedi necesară pentru evitarea deturnării reglementării Uniunii printr-o fracționare a proiectelor care, privite în ansamblu, ar putea avea efecte importante asupra mediului (a se vedea în acest sens Hotărârea Brussels Hoofdstedelijk Gewest și alții, citată anterior, punctul 36 și jurisprudența citată). Revine instanței de trimitere sarcina de a examina, în lumina acestei jurisprudențe, dacă și în ce măsură este necesară o apreciere globală în ceea ce privește efectele asupra mediului ale proiectelor despre care este vorba la punctul 15 din prezenta hotărâre și ale proiectelor deja realizate în cursul anilor 2003 și 2004.

38 În consecință, trebuie să se răspundă la prima întrebare că articolul 2 alineatul (1), precum și articolul 4 alineatul (2) litera (b) și alineatul (3) din Directiva 85/337 se opun unei reglementări naționale care prevede că evaluarea efectelor asupra mediului ale unor proiecte de modificare a infrastructurii unui aeroport care intră sub incidența anexei II la această directivă se realizează numai în situația în care proiectele respective pot să conducă la o creștere a numărului de zboruri cu cel puțin 20 000 anual.

Cu privire la a doua întrebare

39 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă, în cazul în care un stat membru realizează o transpunere incorectă a Directivei 85/337, această directivă impune o evaluare a efectelor asupra mediului ale unor proiecte care, precum cele în discuție în litigiul principal, intră sub incidența anexei II la aceasta.

40 Întrebarea adresată trebuie înțeleasă în sensul că se solicită să se stabilească dacă, în cazul în care un stat membru instituie, în aplicarea articolului 4 alineatul (2) litera (b) din Directiva 85/337, în privința unor proiecte care intră sub incidența anexei II la aceasta, un prag incompatibil cu obligațiile stabilite la articolul 2 alineatul (1) și la articolul 4 alineatul (3) din această directivă, dispozițiile articolului 2 alineatul (1), precum și cele ale articolului 4 alineatul (2) litera (a) și alineatul (3) din directiva menționată produc un efect direct care implică faptul că autoritățile naționale competente trebuie să garanteze, mai întâi, că se examinează dacă proiectele în cauză pot avea efecte importante asupra mediului și, apoi, în cazul unui răspuns afirmativ, că se realizează o evaluare a unor astfel de efecte.

41 Conform jurisprudenței Curții, în cazul în care marja de apreciere conferită statelor membre de articolul 4 alineatul (2) din Directiva 85/337 coroborat cu articolul 2 alineatul (1) din aceasta este depășită, revine autorităților statului membru în cauză sarcina de a lua, în cadrul competențelor pe care le au, toate măsurile necesare, generale sau speciale, pentru ca proiectele în discuție să fie examinate în scopul de a se stabili dacă acestea pot avea efecte importante asupra mediului și, în cazul unui răspuns afirmativ, pentru ca aceste proiecte să facă obiectul unui studiu privind efectele (a se vedea în acest sens Hotărârile citate anterior Kraaijeveld și alții, punctul 61, precum și WWF și alții, punctele 70 și 71).

42 Aceeași concluzie se impune și într-o situație precum cea din litigiul principal, echivalentă din punctul de vedere al efectelor cu cea descrisă la punctul anterior din prezenta hotărâre, în care pragul fixat prin reglementarea națională are drept consecință transpunerea incorectă a articolului 4 alineatul (2) litera (b) coroborat cu articolul 2 alineatul (1) și cu articolul 4 alineatul (3) din Directiva 85/337.

43 În consecință, într-o situație precum cea din litigiul principal, astfel cum arată în mod întemeiat Comisia, în cazul în care un stat membru a stabilit, în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (b) din Directiva 85/337, un prag care riscă să excludă de la evaluarea ecologică categorii întregi de proiecte, autoritățile naționale au obligația să garanteze, în conformitate cu articolul 2 alineatul (1), precum și cu articolul 4 alineatul (2) litera (a) și alineatul (3) din directiva menționată, că se determină, în fiecare caz în parte, dacă trebuie realizată o astfel de evaluare și, în cazul unui răspuns afirmativ, că se procedează în acest sens.

44 Guvernul austriac și Salzburger Flughafen contestă totuși această concluzie referindu-se la Hotărârea din 7 ianuarie 2004, Wells (C-201/02, Rec., p. I-723), potrivit căreia principiul securității juridice se opune ca o directivă să poată fi invocată împotriva unui stat membru în cazul în care este vorba despre o obligație a unui stat legată în mod direct de executarea unei alte obligații care, în temeiul acestei directive, revine unui terț.

45 Această obiecție nu poate fi reținută.

46 În cauza în care a fost pronunțată Hotărârea Wells, Curtea a concluzionat, pe de o parte, că trebuia recunoscută posibilitatea ca un particular să invoce dispozițiile Directivei 85/337 și, pe de altă parte, că proprietarii terenurilor în cauză trebuiau să suporte consecințele îndeplinirii cu întârziere a obligațiilor statului membru în discuție care decurg din această directivă.

47 Astfel, în cauza principală, în situația în care s-ar constata printr-o decizie necesitatea unui studiu de mediu, Salzbuger Flughafen, în calitate de utilizator al terenurilor în cauză, ar trebui să suporte la rândul său consecințele unei asemenea decizii.

48 Prin urmare, trebuie să se răspundă la a doua întrebare că, în cazul în care un stat membru instituie, în aplicarea articolului 4 alineatul (2) litera (b) din Directiva 85/337, în privința unor proiecte care intră sub incidența anexei II la aceasta, un prag precum cel în discuție în litigiul principal, care este incompatibil cu obligațiile stabilite la articolul 2 alineatul (1) și la articolul 4 alineatul (3) din această directivă, dispozițiile articolului 2 alineatul (1), precum și cele ale articolului 4 alineatul (2) litera (a) și alineatul (3) din directiva menționată produc un efect direct care implică faptul că autoritățile naționale

competente trebuie să garanteze, mai întâi, că se examinează dacă proiectele în cauză pot avea efecte importante asupra mediului și, apoi, în cazul unui răspuns afirmativ, că se realizează o evaluare a unor astfel de efecte.

Cu privire la cheltuielile de judecată

49 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a cincea) declară:

1) **Articolul 2 alineatul (1), precum și articolul 4 alineatul (2) litera (b) și alineatul (3) din Directiva 85/337/CEE a Consiliului din 27 iunie 1985 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului, astfel cum a fost modificată prin Directiva 97/11/CE a Consiliului din 3 martie 1997, se opun unei reglementări naționale care prevede că evaluarea efectelor asupra mediului ale unor proiecte de modificare a infrastructurii unui aeroport care intră sub incidența anexei II la această directivă se realizează numai în situația în care proiectele respective pot să conducă la o creștere a numărului de zboruri cu cel puțin 20 000 anual.**

2) **În cazul în care un stat membru instituie, în aplicarea articolului 4 alineatul (2) litera (b) din Directiva 85/337, astfel cum a fost modificată prin Directiva 97/11, în privința unor proiecte care intră sub incidența anexei II la aceasta, un prag precum cel în discuție în litigiul principal, care este incompatibil cu obligațiile stabilite la articolul 2 alineatul (1) și la articolul 4 alineatul (3) din această directivă, dispozițiile articolului 2 alineatul (1), precum și cele ale articolului 4 alineatul (2) litera (a) și alineatul (3) din directiva menționată produc un efect direct care implică faptul că autoritățile naționale competente trebuie să garanteze, mai întâi, că se examinează dacă proiectele în cauză pot avea efecte importante asupra mediului și, apoi, în cazul unui răspuns afirmativ, că se realizează o evaluare a unor astfel de efecte.**

Semnături