ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ JEAN MISCHO

της 29ης Απριλίου 1999 *

1. Το Verwaltungsgericht, Autonome Sektion für die Provinz Bozen (Ιταλία), μας αναφέρει ότι ένα σχέδιο «μετασκευής του αεροδρομίου του Bolzano — St Jacob» εγκρίθηκε το 1997 με την απόφαση αριθ. 1230, της 27ης Μαρτίου 1997, της Κυβερνήσεως της αυτόνομης επαρχίας του Bolzano Haut-Adige και με έγγραφο της 11ης Απριλίου 1997 του Landeshauptmann (διοικητή της επαρχίας).

2. Οι πράξεις αυτές προσβάλλονται από τους προσφεύγοντες της κύριας δίκης, οι οποίοι είναι πρόσωπα εμφανιζόμενα ως γείτονες καθώς και δύο ενώσεις για την προστασία του περιβάλλοντος. Θεωρούν ότι το σχέδιο μπορεί να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και έπρεπε, επομένως, να έχει αποτελέσει αντικείμενο εκτιμήσεως των επιπτώσεων στο περιβάλλον, υπό την έννοια της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον [1] (στο εξής: οδηγία).

3. Κατά τη διάταξη περί παραπομπής, το σχέδιο έχει ως σκοπό να μετατρέψει ένα αεροδρόμιο που χρησιμοποιείται από τα έτη 1925/1926 για στρατιωτικούς σκοπούς, για την αθλητική αεροπλοΐα και που χρησιμοποιήθηκε, επίσης, για ορισμένη χρονική περίοδο και σε περιορισμένο βαθμό, για σκοπούς της πολιτικής αεροπορίας, σε αεροδρόμιο δυνάμενο να αποτελέσει αντικείμενο εμπορικής εκμεταλλεύσεως, δηλαδή, για την πραγματοποίηση κανονικών πτήσεων, καθώς και ναυλωμένων πτήσεων (πτήσεων charters) και πτήσεων cargo.

4. Οι προβλεπόμενες εργασίες και κατασκευές είναι ουσιαστικά οι επόμενες: ανακαίνιση του υφισταμένου διαδρόμου, κατασκευή των εισόδων για τα οχήματα και θέσεις σταθμεύσεως, κατασκευή πύργου ελέγχου με τις τεχνικές εγκαταστάσεις για την ασφάλεια των πτήσεων, κατασκευή κτιρίου εκτελωνισμού και αποθήκης, κατασκευή των αναγκαίων συνδέσεων και παροχετεύσεων κ.λπ., καθώς και επέκταση του διαδρόμου από τα 1 040 στα 1 400 μέτρα. Κατά τον χρόνο διαβιβάσεως της αποφάσεως περί παραπομπής, πάντως, οι τελευταίες αυτές εργασίες δεν είχαν ακόμη εγκριθεί για τον λόγο ότι το σχέδιο κατασκευής έπρεπε πρώτα να τροποποιηθεί.

5. Η μετασκευή αυτή του αερολιμένα του Bolzano προβλέπεται στο πρόγραμμα περιφερειακής αναπτύξεως και χωροταξίας, το οποίο εγκρίθηκε με τον από 18 Ιαν-

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

1 — ΕΕ L 175, σ. 40.

ουαρίου 1995 υπ' αριθ. 3 νόμο της αυτόνομης επαρχίας του Bolzano, που περιέχει το ακόλουθο χωρίο: «Μελέτη των επιπτώσεων στο περιβάλλον για να διαπιστωθεί η σύγχρονη κατάσταση και το συμβατό αεροδρομίου του τρίτου επιπέδου».

6. Το σχέδιο, επιπλέον, εξετάστηκε από την Amtsdirektorenkonferenz (συνέλευση των διευθυντών της διοικήσεως της Επαρχίας), διατυπώθηκε δε γνώμη σύμφωνα με τη διαδικασία της «απλουστευμένης εκτιμήσεως των επιπτώσεων στο περιβάλλον», που προβλέπεται από τα άρθρα 11 έως 13 του νόμου αριθ. 27 της επαρχίας του Bolzano, της 7ης Ιουλίου 1992, περί θεσπίσεως διαδικασίας εκτιμήσεως των επιπτώσεων στο περιβάλλον (στο εξής: νόμος αριθ. 27/92).

7. Κατά το αιτούν δικαστήριο, το εθνικό κανονιστικό πλαίσιο έχει ως εξής:

Τα απαριθμούμενα στο παράρτημα I του νόμου αριθ. 27/92 σχέδια υπόκεινται υποχρεωτικώς σε εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον.

8. Επιπλέον, τα σχέδια που περιλαμβάνονται στο παράρτημα II του ιδίου νόμου πρέπει επίσης να υπόκεινται σε μία τέτοια εκτίμηση. Η υποχρέωση αυτή, εντούτοις, προϋποθέτει την υπέρβαση ενός κατωτάτου ορίου που καθορίζει το εν λόγω παράρτημα.

9. Ως προς τα αεροδρόμια, το παράρτημα II, σημείο 11, στοιχείο e, προβλέπει ότι όλα τα σχέδια που αφορούν τη νέα κατασκευή αεροδρομίων υπόκεινται υποχρεωτικώς σε εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον, χωρίς να προβλέπεται κατώτατο όριο.

10. Κατά τις καθών, το επίδικο σχέδιο δεν καλύπτεται επομένως από τη διάταξη αυτή, εφόσον πρόκειται για την μετασκευή υφισταμένου αεροδρομίου και όχι για την κατασκευή νέου αεροδρομίου.

11. Το άρθρο 2, παράγραφος 2, του ιδίου νόμου ορίζει ότι, ως προς τα σχέδια επεκτάσεως ή κατασκευής, είναι υποχρεωτική η εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον σε δύο περιπτώσεις.

12. Πρώτον, η υποχρέωση αυτή υφίσταται αν τα εν λόγω σχέδια υπερβαίνουν κατά 20 % τα αναφερόμενα στο παράρτημα II κατώτατα όρια για τα ατομικά σχέδια,

πράγμα το οποίο δεν συμβαίνει εν προκειμένω εφόσον, για τα αεροδρόμια, το παράρτημα ΙΙ δεν αναφέρει κατώτατο όριο.

13. Δεύτερον, η υποχρέωση υφίσταται επίσης αν το παράρτημα Ι προβλέπει εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον. Εν προκειμένω, το παράρτημα Ι επίσης δεν έχει εφαρμογή, διότι αφορά μόνον τα αεροδρόμια των οποίων ο διάδρομος απογειώσεως και προσγειώσεως είναι μεγαλύτερος ή ίσος με 2 100 μέτρα, ενώ, όπως είδαμε, το επίδικο σχέδιο συνεπάγεται την επέκταση του υφισταμένου διαδρόμου έως μήκος 1 400 μέτρων.

14. Από τα προεκτεθέντα, τα οποία προκύπτουν από τη διάταξη περί παραπομπής, προκύπτει ότι η εθνική κανονιστική ρύθμιση δεν επιβάλλει την υποχρέωση εκτιμήσεως των επιπτώσεων στο περιβάλλον για ένα σχέδιο κατασκευής αεροδρομίου, όπως αυτό για το οποίο πρόκειται στην παρούσα υπόθεση.

15. Το εθνικό δικαστήριο κρίνει, εντούτοις, ότι ένα τέτοιο σχέδιο έχει σημαντική επίπτωση στο περιβάλλον. Διερωτάται, επομένως, αν η συναφής εθνική κανονιστική ρύθμιση είναι σύμφωνη προς την οδηγία.

16. Αυτή αφορά, όπως διευκρινίζει το άρθρο 1, παράγραφος 1, την εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον των σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων που μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

17. Κατά την παράγραφο 2 του ιδίου άρθρου ως «σχέδιο» νοείται

«— η υλοποίηση κατασκευαστικών εργασιών ή άλλων εγκαταστάσεων ή έργων,

— άλλες επεμβάσεις στο φυσικό περιβάλλον ή το τοπίο, στις οποίες περιλαμβάνονται και οι επεμβάσεις που αφορούν την εκμετάλλευση των πόρων του εδάφους»

και ως «άδεια», η «απόφαση της ή των αρμόδιων αρχών που δίνει το δικαίωμα στον κύριο του έργου να πραγματοποιήσει το σχέδιο».

18. Το άρθρο 1, παράγραφος 4, ορίζει ότι:

«Η παρούσα οδηγία δεν αφορά τα σχέδια που εξυπηρετούν σκοπούς εθνικής άμυνας».

19. Η παράγραφος 5 του ιδίου άρθρου έχει ως εξής:

«Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στα σχέδια που εγκρίνονται καταλεπτώς με ειδική εθνική νομοθετική πράξη, καθότι οι στόχοι που επιδιώκονται με την παρούσα οδηγία, συμπεριλαμβανομένης και της επιδιωκόμενης παροχής πληροφοριών, επιτυγχάνονται μέσω της νομοθετικής διαδικασίας.»

20. Δυνάμει του άρθρου 2, παράγραφος 1, της οδηγίας: «Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις απαραίτητες διατάξεις ώστε τα σχέδια που, ιδίως, λόγω της φύσης, του μεγέθους ή της θέσης τους, μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, να υποβάλλονται σε εκτίμηση όσον αφορά τις επιπτώσεις τους πριν δοθεί η άδεια. Αυτά τα σχέδια καθορίζονται στο άρθρο 4».

21. Αυτό προβλέπει τα εξής:

«1. Τα σχέδια των κατηγοριών που αναφέρονται στο παράρτημα Ι, με την επιφύλαξη του άρθρου 2, παράγραφος 3, υποβάλλονται σε εκτίμηση, σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10.

2. Τα σχέδια τα οποία υπάγονται στις κατηγορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ υποβάλλονται σε εκτίμηση, σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10, όταν τα κράτη μέλη κρίνουν ότι το απαιτούν τα χαρακτηριστικά τους.

Προς τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη μπορούν ιδίως να συγκεκριμενοποιούν ορισμένους τύπους σχεδίων προς εκτίμηση ή να καθορίζουν τα κριτήρια ή/και τα κατώφλια που πρέπει να επιλεγούν προκειμένου να μπορεί να καθοριστεί ποια από τα σχέδια που υπάγονται στις κατηγορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ πρέπει να υποβληθούν σε εκτίμηση σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10.»

22. Μεταξύ των σχεδίων που αφορά το άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας, το παράρτημα Ι, σημείο 7, της τελευταίας αναφέρει την «Κατασκευή (...) αερολιμένων, των οποίων οι διάδρομοι απογείωσης και προσγείωσης έχουν μήκος 2 100 μέτρα και πλέον».

23. Τα σχέδια που αφορά το άρθρο 4, παράγραφος 2, της οδηγίας περιλαμβάνουν, στο παράρτημα ΙΙ, σημείο 10, στοιχείο δ', την «Κατασκευή (...) αεροδρομίων (σχέδια που δεν περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι)».

24. Τέλος, το παράρτημα ΙΙ, σημείο 12, της οδηγίας αναφέρει επίσης την «Τροποποίηση των σχεδίων του παραρτήματος Ι» αυτής.

Τα υποβληθέντα από το εθνικό δικαστήριο ερωτήματα

25. Τα ερωτήματα του αιτούντος δικαστηρίου έχουν ως εξής:

«1) Έχει το άρθρο 4, παράγραφος 2, της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ την έννοια ότι

α) ορισμένες κατηγορίες των αναφερομένων στο παράρτημα ΙΙ σχεδίων μπορούν εκ των προτέρων, κατά τη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών, να απαλλάσσονται συνολικώς της υποχρεωτικής υποβολής σε εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον,

ή

β) περιορίζεται το περιθώριο εκτιμήσεως των κρατών μελών από την καθοριζομένη στο άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας υποχρέωση να υποβάλλουν οπωσδήποτε σε εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον τα σχέδια που, ιδίως, λόγω της φύσεως, του μεγέθους ή της θέσεώς τους, μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον;

γ) Επιτρέπει το άρθρο 4, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας στα κράτη μέλη να καθορίζουν κατά τέτοιο τρόπο (ή να μη καθορίζουν) τύπους σχεδίων ή κριτήρια και/ή κατώφλια, ώστε η μετασκευή ενός αεροδρομίου με διάδρομο προσγειώσεως και απογειώσεως μήκους κάτω των 2 100 μέτρων να απαλλάσσεται εκ των προτέρων της υποβολής σε εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον, παρόλον ότι έχει ουσιώδη σημασία για το περιβάλλον, ή υπάρχει υπέρβαση, με τον τρόπο αυτό, του περιθωρίου εκτιμήσεως του κράτους μέλους, το οποίο αυτό διαθέτει σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 2, της οδηγίας (σε περίπτωση που δοθεί καταφατική απάντηση στο σημείο β΄);

2) Έχει το άρθρο 4, παράγραφος 2, της οδηγίας, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, παράγραφος 1, την έννοια ότι η υποχρέωση για εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον ισχύει (ή δεν ισχύει) επίσης για τις επεκτάσεις και μετασκευές των σχεδίων του παραρτήματος ΙΙ, όταν μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, ή επιτρέπουν τα άρθρα 4, παράγραφος 2, και 2, παράγραφος 1, της οδηγίας να απαλλάσσονται εκ των προτέρων, ρητώς ή σιωπηρώς (για παράδειγμα με μια ρύθμιση που δεν

έχει εφαρμογή ως προς τα αεροδρόμια), από την υποβολή σε εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον τα σχέδια μετασκευής που έχουν σημασία για το περιβάλλον;

3) Κατά πόσον επιτρέπει το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας, επίσης σε συνδυασμό με το άρθρο 2, παράγραφος 2, στα κράτη μέλη να θεσπίζουν εναλλακτικές (προς την τακτική εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον) διαδικασίες εκτιμήσεως (ή να κάνουν χρήση αυτών), στην περίπτωση δε καταφατικής απαντήσεως στο ερώτημα αυτό:

α) ποιες ουσιώδεις προϋποθέσεις ή ελάχιστες προϋποθέσεις πρέπει να πληροί η εκτίμηση αυτή προκειμένου να ανταποκρίνεται στους σκοπούς της οδηγίας και, ειδικότερα,

β) αποτελεί η συμμετοχή του Δημοσίου, κατά την έννοια του άρθρου 6 της οδηγίας, ουσιώδη προϋπόθεση μιας εκτιμήσεως των επιπτώσεων στο περιβάλλον;

4) Έχει το άρθρο 1, παράγραφος 5, της οδηγίας 85/337 την έννοια ότι εμπίπτουν σ' αυτό επίσης σχέδια τα οποία προβλέπονται μεν από προγραμματική νομοθετική διάταξη αλλά εγκρίνονται στο πλαίσιο χωριστής διοικητικής διαδικασίας;

Ποιες ελάχιστες προϋποθέσεις, από απόψεως εκτιμήσεως των επιπτώσεων στο περιβάλλον, πρέπει να έχει η "νομοθετική διαδικασία" για να επιτυγχάνονται "οι στόχοι που επιδιώκονται με την παρούσα οδηγία, συμπεριλαμβανομένης της επιδιωκουμένης παροχής πληροφοριών";

5) Πρέπει να αποκλείεται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 4, η περίπτωση αεροδρομίου το οποίο χρησιμοποιείται τόσον ως πολιτικό όσο και ως στρατιωτικό αεροδρόμιο;

Έχει εφαρμογή το κριτήριο της *κύριας χρήσεως* ή αρκεί για τον αποκλεισμό το γεγονός ότι το αεροδρόμιο χρησιμοποιείται *επίσης* για στρατιωτικούς σκοπούς;

6) Στην περίπτωση μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο κατά τρόπο μη σύμφωνο προς την οδηγία, έχει το άρθρο 4, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας άμεσο οριζόντιο αποτέλεσμα (self executing), υπό την έννοια ότι οι αρχές των

κρατών μελών υποχρεούνται να υποβάλουν (ή να μην υποβάλουν) τα συγκεκριμένα σχέδια σε εκτίμηση των επιπτώσεών τους στο περιβάλλον;»

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

26. Επιβάλλονται κάποιες προκαταρκτικές παρατηρήσεις.

27. Οι προσφεύγοντες της κύριας δίκης ζητούν από το Δικαστήριο να αποφανθεί επί των ενδεχομένων πρακτικών συνεπειών της αποφάσεώς του, λαμβάνοντας υπόψη, ιδίως, το γεγονός ότι οι επίδικες εργασίες φαίνονται να είναι ήδη πολύ προχωρημένες.

28. Επιπλέον, οι καθών σχολιάζουν τη διάταξη περί παραπομπής, αμφισβητούσες την περιλαμβανομένη σ' αυτήν περιγραφή των πραγματικών περιστατικών. Ισχυρίζονται επιπλέον ότι το αιτούν δικαστήριο υπερέβη τις εξουσίες του με ορισμένες αποφάσεις που έλαβε.

29. Σκέψεις όπως οι προεκτεθείσες δεν υπάγονται στην αρμοδιότητα του Δικαστηρίου στο πλαίσιο της διαδικασίας της προδικαστικής παραπομπής. Το Δικαστήριο πράγματι καλείται να παράσχει στο εθνικό δικαστήριο, βάσει της διατάξεως περί παραπομπής, τα αναγκαία στοιχεία κοινοτικού δικαίου για την επίλυση της διαφοράς της οποίας το εθνικό δικαστήριο έχει επιληφθεί. Οι λοιπές πτυχές της διαφοράς, περιλαμβανομένων των συμπερασμάτων που πρέπει να συναχθούν, στην προκειμένη περίπτωση, από την ερμηνεία του Δικαστηρίου, παραμένουν στην αρμοδιότητα του αιτούντος δικαστηρίου.

Επί του πρώτου και δευτέρου ερωτήματος

30. Τα ερωτήματα αυτά πρέπει να εξεταστούν μαζί, διότι αφορούν κατ' ουσίαν το ίδιο πρόβλημα, δηλαδή την έκταση του περιθωρίου εκτιμήσεως που αφήνει στα κράτη μέλη το προπαρατεθέν άρθρο 4, παράγραφος 2, της οδηγίας.

31. Ο εθνικός δικαστής ερωτά, πρώτον, αν τα κράτη μέλη δικαιούνται, δυνάμει της διατάξεως αυτής, να αποκλείουν εκ των προτέρων και συνολικώς ορισμένες κατηγορίες σχεδίων απαριθμουμένων στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας από την υποχρέωση υποβολής σε εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον ή αν το περιθώριο εκτιμήσεώς τους στον τομέα αυτό περιορίζεται από το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας.

32. Όπως τονίζουν όλοι οι παρεμβαίνοντες, η τελευταία απάντηση είναι αυτή που απορρέει από πάγια νομολογία του Δικαστηρίου.

33. Πράγματι, το Δικαστήριο έκρινε ότι [2]:

«το άρθρο 4, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας αναγνωρίζει μεν στα κράτη μέλη ένα περιθώριο εκτιμήσεως για τον καθορισμό ορισμένων τύπων σχεδίων που πρέπει να υποβάλλονται σε εκτίμηση ή για τον καθορισμό των ενδεδειγμένων κριτηρίων και/ή κατωτάτων ορίων, το περιθώριο εκτιμήσεως αυτό, όμως, οριοθετείται από την υποχρέωση που προβλέπεται στο άρθρο 2, παράγραφος 1, και η οποία επιβάλλει στα κράτη μέλη να υποβάλλουν σε εκτίμηση των επιπτώσεων εκείνα τα σχέδια τα οποία, ιδίως λόγω της φύσεως, του μεγέθους ή της θέσεώς τους, μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον».

34. Το Δικαστήριο συνήγαγε από αυτό, στην ίδια απόφαση, ότι ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να εξαιρεί ολόκληρη κατηγορία σχεδίων από την υποχρεωτική μελέτη των επιπτώσεων, εκτός εάν το σύνολο των εξαιρουμένων σχεδίων μπορεί να θεωρηθεί, βάσει συνολικής εκτιμήσεως, ότι δεν είναι ικανό να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

35. Οι αρχές αυτές πρέπει να επεκταθούν στις κατασκευές, τις μετατροπές και λοιπές μετασκευές που το εθνικό δικαστήριο αναφέρει στο δεύτερο ερώτημά του.

36. Είναι μεν αληθές ότι η οδηγία δεν τις αναφέρει ρητώς για τα σχέδια που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ. Εντούτοις, δεν μπορεί να συναχθεί από αυτό ότι μόνον οι νέες κατασκευές εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της. Πράγματι, από την προπαρατεθείσα απόφαση Kraaijeveld κ.λπ. προκύπτει ότι:

«το γεγονός απλώς και μόνον ότι η οδηγία δεν μνημονεύει ρητώς τις τροποποιήσεις των σχεδίων που προβλέπονται στο παράρτημα ΙΙ, αντίθετα προς ό,τι συμβαίνει όσον αφορά τις τροποποιήσεις των σχεδίων που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι, δεν επιτρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι τροποποιήσεις αυτές δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας».

37. Τέλος, το εθνικό δικαστήριο ερωτά το Δικαστήριο ως προς τη σπουδαιότητα των ανωτέρω αρχών σε μία περίπτωση όπως η προκειμένη.

38. Το πρώτο ερώτημα που πρέπει να εξεταστεί είναι αν, λαμβάνοντας αυτές υπόψη, το υπό εξέταση σχέδιο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

39. Δεν αμφισβητείται από τους διαφόρους παρεμβαίνοντες ότι, όπως επίσης διαπιστώ-

2 — Απόφαση της 24ης Οκτωβρίου 1996, C-72/95, Kraaijeveld κ.λπ. (Συλλογή 1996, σ. I-5403). Βλ., επίσης, την απόφαση της 2ας Μαΐου 1996, C-133/94, Επιτροπή κατά Βελγίου (Συλλογή 1996, σ. I-2323).

νει το αιτούν δικαστήριο, το επίδικο σχέδιο δεν μπορεί να υπαχθεί στο παράρτημα Ι της οδηγίας. Πράγματι, αυτό αφορά, στο σημείο 7, την «κατασκευή (...) αερολιμένων, των οποίων οι διάδρομοι απογείωσης και προσγείωσης έχουν μήκος 2 100 μέτρων και πλέον», ενώ το εν λόγω σχέδιο αφορά διάδρομο που πρέπει να επεκταθεί από τα 1 040 μέτρα στα 1 400 μέτρα.

40. Οι διάδικοι, αντιθέτως, διαφωνούν ως προς το αν το σχέδιο πρέπει να θεωρηθεί ότι εμπίπτει στο παράρτημα ΙΙ το οποίο αφορά, στο σημείο 10, στοιχείο δ', την «κατασκευή (...) αεροδρομίων (σχέδια που δεν περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι)».

41. Οι καθών της κύριας δίκης υποστηρίζουν ότι από αυτό προκύπτει ότι το παράρτημα ΙΙ αφορά μόνο τις νέες κατασκευές και όχι τις μετασκευές υφισταμένων αεροδρομίων.

42. Οι λοιποί παρεμβαίνοντες στη διαδικασία θεωρούν, αντιθέτως, ότι το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αφορά επίσης τις μετασκευές και κατασκευές σε υφιστάμενες εγκαταστάσεις.

43. Προτείνω στο Δικαστήριο να δεχθεί την τελευταία αυτή ανάλυση. Πράγματι, από την ανωτέρω εκτεθείσα νομολογία και τις αρχές που αποτελούν τη βάση της προκύπτει ότι το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας πρέπει να ερμηνεύεται διασταλτικώς, άλλως θα διακυβευθεί η πρακτική αποτελεσματικότητά της. Για τον λόγο αυτό το Δικαστήριο έκρινε ήδη, όπως είδαμε, ότι η οδηγία αφορά τις κατασκευές σχεδίων που υπάγονται στο παράρτημα ΙΙ ακόμη και αν δεν περιλαμβάνονται εκεί ρητώς.

44. Παρατηρείται, εξάλλου, ότι ο νομοθέτης επιβεβαίωσε την ερμηνεία αυτό με το νέο κείμενο του παραρτήματος ΙΙ, που εισήχθη με την οδηγία 97/11/ΕΚ του Συμβουλίου, της 3ης Μαρτίου 1997, περί τροποποιήσεως της οδηγίας 85/337 [3]. Πράγματι, αυτή περιλαμβάνει στο εξής το σημείο 13, που έχει ως εξής:

«Οποιαδήποτε τροποποίηση ή επέκταση έργων που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι ή στο παράρτημα ΙΙ τα οποία έχουν ήδη εγκριθεί, εκτελεσθεί ή εκτελούνται και τα οποία μπορεί να έχουν σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.»

45. Από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι οι εφαρμοστέες εθνικές διατάξεις, δηλαδή οι διατάξεις του επαρχιακού νόμου 27/92, καταλήγουν στην απαλλαγή όλων των σχεδίων μετασκευής υφισταμένων αεροδρομίων από την υποχρέωση εκπονήσεως μελέτης επί των επιπτώσεων.

3 — ΕΕ L 73, σ. 5.

46. Η εκτεθείσα ανωτέρω νομολογία μας δείχνει ότι οι αρμόδιες εθνικές αρχές δεν είχαν το δικαίωμα να αποκλείουν με τον τρόπο αυτό ολόκληρη κατηγορία σχεδίων, εφόσον δεν είχε αποδειχθεί ότι το σύνολο των εξαιρουμένων σχεδίων μπορούσε να θεωρηθεί, βάσει συνολικής εκτιμήσεως, ότι δεν μπορούσε να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

47. Εντούτοις, η παρούσα περίπτωση έχει ορισμένες ιδιαιτερότητες.

48. Έτσι, οι καθών υποστηρίζουν ότι το οικείο αεροδρόμιο είναι το μόνο εντός ολόκληρης της επαρχίας που μπορεί να τύχει μετασκευής. Προφανέστατα, ο επαρχιακός νομοθέτης αυτή την εκτίμηση είχε κατά νου κατά τον χρόνο της εκδόσεως του νόμου αριθ. 27/92.

49. Επομένως αυτός, μέσω των διατάξεων που αποκλείουν σιωπηρώς τις κατασκευαστικές εργασίες αεροδρομίου, δεν απέκλεισε ολόκληρη κατηγορία σχεδίων, υπό την έννοια της νομολογίας του Δικαστηρίου, αλλά άσκησε, κατά την έκδοση του νόμου αυτού, το δικαίωμά του να εκτιμήσει ότι ορισμένο σχέδιο, δηλαδή η επέκταση του μόνου δυναμένου να επεκταθεί αεροδρομίου, δεν ήταν δυνατό να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

50. Εντούτοις, στο επιχείρημα αυτό αντιτάσσεται ότι, ακόμη και αν η επαρχία είχε ένα μόνο αεροδρόμιο διαθέτον το απαιτούμενο για επέκταση δυναμικό, αυτή η επέκταση μπορούσε πάντως να λάβει πολύ διαφορετικές μορφές και διαφορετική έκταση και συνεπώς, ήταν αδύνατον ο νομοθέτης να εκτιμήσει τις επιπτώσεις των ενδεχομένων μετασκευών στο περιβάλλον, κατά τον χρόνο της εκδόσεως του νόμου αριθ. 27/92.

51. Εν πάση περιπτώσει, το ερώτημα αν, εκδίδοντας τον νόμο αριθ. 27/92 που εξαιρεί την επέκταση του αεροδρομίου από την υποχρέωση εκπονήσεως μελέτης των επιπτώσεων, ο νομοθέτης υπερέβη το περιθώριο εκτιμήσεως που του αναγνωρίζει το άρθρο 4, παράγραφος 2, της οδηγίας, όπως το αιτούν δικαστήριο επιδιώκει να διαπιστωθεί, δεν έχει αποφασιστική σημασία για τη διαφορά της κύριας δίκης.

52. Πράγματι, οι διάδικοι δεν αμφισβητούν ότι, εν προκειμένω, οι επιπτώσεις στο περιβάλλον του οικείου ειδικού σχεδίου εξετάσθηκαν. Έτσι, από τον κύριο του έργου ζητήθηκε η εκπόνηση μελέτης των σχεδιαζομένων εργασιών. Στη συνέχεια ερωτήθηκαν διάφοροι επαρχιακοί φορείς, μεταξύ των οποίων η αρμόδια για το περιβάλλον υπηρεσία. Οι ενδιαφερόμενες κοινότητες ενημερώθηκαν και ζητήθηκαν πολλές γνώμες. Η απόφαση να επιτραπούν οι εργασίες, με εξαίρεση την επέκταση του διαδρόμου για την οποία χρειάζονταν διαφορετικές διαδικασίες, ελήφθη μόνο μετά τον τερματισμό όλων αυτών των διαβημάτων.

53. Επομένως, πέραν του ερωτήματος αν η αυτόνομη επαρχία του Bolzano, εξαιρώντας με τη νομοθεσία της από την υποχρέωση εκτιμήσεως οποιαδήποτε επέκταση αεροδρομίων, υπερέβη το περιθώριο εκτιμήσεως, το οποίο διαθέτει δυνάμει του άρθρου 4,

παράγραφος 2, — πράγμα το οποίο, είδαμε, είναι αναμφισβήτητο — πρέπει να εξετάσουμε αν η ατομική εξέταση, μετά την ολοκλήρωση της οποίας οι επαρχιακές αρχές προέβησαν στην εξαίρεση αυτή όσον αφορά το οικείο ειδικό σχέδιο, πραγματοποιήθηκε τηρουμένης της διατάξεως αυτής.

54. Η διάταξη αυτή ορίζει ότι τα κράτη μέλη «μπορούν ιδίως» να συγκεκριμενοποιούν ορισμένους τύπους σχεδίων ή να καθορίζουν τα κριτήρια και τα κατώφλια προκειμένου να καθοριστούν τα σχέδια που πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο εκτιμήσεως των επιπτώσεων.

55. Επομένως, σαφώς πρόκειται για δυνατότητα και όχι για υποχρέωση. Εντούτοις, τα κράτη μέλη μπορούν μεν να μη κάνουν χρήση της δυνατότητας αυτής, υποχρεούνται όμως να λάβουν, για κάθε ατομική περίπτωση, μία ad hoc απόφαση σύμφωνα με την οποία το οικείο σχέδιο πρέπει ή δεν πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο εκτιμήσεως υπό την έννοια της οδηγίας.

56. Εξάλλου, αυτό προκύπτει ακόμη σαφέστερα από το προπαρατεθέν νέο κείμενο της οδηγίας, όπου το άρθρο 4, παράγραφος 2, διατυπώνεται πλέον ως εξής:

«Με την επιφύλαξη του άρθρου 2, παράγραφος 3, για τα έργα που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ, τα κράτη μέλη αποφασίζουν βάσει:

α) κατά περίπτωση εξέτασης,

ή

β) κατωτάτων ορίων ή κριτηρίων που καθορίζει το κράτος μέλος,

κατά πόσον το έργο θα υποβληθεί σε εκτίμηση σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10.

(...)»

57. Εν προκειμένω, οι αρμόδιες αρχές προέβησαν σε μία «κατά περίπτωση εξέταση». Η οδηγία δεν μας δίνει ρητές διευκρινίσεις ως προς την ακολουθητέα διαδι-

κασία για την πραγματοποίηση εξετάσεως αυτού του είδους ούτε ως προς το ουσιαστικό περιεχόμενό της.

58. Επομένως, στις εθνικές αρχές απόκειται να ακολουθήσουν τις διαδικασίες που αυτές κρίνουν κατάλληλες. Επί της ουσίας, είναι σαφές ότι η οικεία εξέταση, η οποία αποτελεί μία μορφή ασκήσεως από τα κράτη μέλη της διακριτικής ευχέρειας που τους παρέχει το άρθρο 4, παράγραφος 2, της οδηγίας, πρέπει να πληροί τις προϋποθέσεις που απορρέουν από τη νομολογία του Δικαστηρίου σχετικά με τη διάταξη αυτή.

59. Επομένως, οι σκοποί της οδηγίας θα διακυβεύονταν αν, χάριν μιας τέτοιας ατομικής εξετάσεως, οι εθνικές αρχές εξαιρούσαν από την υποχρέωση εκτιμήσεως των επιπτώσεων ένα σχέδιο που έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

60. Η εν λόγω εξέταση πρέπει, επομένως, να καθιστά δυνατό στις αρμόδιες αρχές να εκτιμούν κατά τον ακριβέστερο δυνατό τρόπο την επίπτωση στο περιβάλλον του σχεδίου, εξεταζομένου στο σύνολό του, ακόμη και αν ορισμένες εργασίες, όπως εν προκειμένω, αποτελούν αντικείμενο ειδικής διαδικασίας αδείας.

61. Είναι σκόπιμο να παρατηρηθεί συναφώς ότι το νέο κείμενο της οδηγίας απαριθμεί στο παράρτημά του III τα κριτήρια που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.

62. Στο εθνικό δικαστήριο απόκειται να καθορίσει, βάσει των κατά το εθνικό δίκαιο δικών του εξουσιών ελέγχου αν, εν προκειμένω, η εξέταση που πραγματοποιήθηκε από τις αρμόδιες αρχές μπορούσε να καταστήσει δυνατό σ' αυτές να εκτιμήσουν ορθώς τον σημαντικό ή μη σημαντικό χαρακτήρα των επιπτώσεων του σχεδίου επί του περιβάλλοντος.

Επί του τρίτου ερωτήματος

63. Με το ερώτημα αυτό, το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατά πόσον το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας, και σε συνδυασμό με το άρθρο 2, παράγραφος 2, επιτρέπει στα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν εναλλακτικές διαδικασίες εκτιμήσεως σε σχέση με αυτές που προβλέπει η οδηγία. Ερωτά επιπλέον αν, ενδεχομένως, υπάρχουν ελάχιστες απαιτήσεις που αυτές οι διαδικασίες θα πρέπει να τηρούν.

64. Το άρθρο 2, παράγραφος 2, προβλέπει ότι: «Η εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον μπορεί να διεξάγεται από τα κράτη μέλη στα πλαίσια των υπαρχουσών διαδικασιών παροχής αδειών για σχέδια ή, αν δεν

υπάρχει τέτοια διαδικασία, στα πλαίσια άλλων διαδικασιών ή των διαδικασιών που θα θεσπιστούν για την εκπλήρωση των στόχων της παρούσας οδηγίας».

65. Στο σκεπτικό της διατάξεώς του περί παραπομπής, το εθνικό δικαστήριο εξηγεί ότι έχει αμφιβολίες ως προς το αν η μελέτη των επιπτώσεων του σχεδίου, που πραγματοποιήθηκε εν προκειμένω στο πλαίσιο υφισταμένης εθνικής διαδικασίας, πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπει η οδηγία.

66. Επιβάλλεται να προβούμε συναφώς σε μία θεμελιώδη διευκρίνιση. Όπως διαπιστώσαμε με τα προεκτεθέντα, οι αρμόδιες αρχές δεν ισχυρίζονται ότι προέβησαν σε μία «εναλλακτική» διαδικασία εκτιμήσεως αλλά σε μία κατά περίπτωση εξέταση, δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 2, της οδηγίας, μετά την ολοκλήρωση της οποίας αυτές αποφάσισαν ότι δεν ήταν αναγκαία μία υπό την έννοια της οδηγίας εκτίμηση. Ανέλυσα ήδη πιο πάνω τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί μία τέτοια εξέταση.

67. Επομένως, το Δικαστήριο μπορεί ενδεχομένως να αποφασίσει ότι η απάντηση στο τρίτο ερώτημα παρέλκει.

68. Εντούτοις, θα προτιμούσα μία ρητή απάντηση που θα μπορούσε να έχει το ακόλουθο περιεχόμενο:

«Η εκτίμηση των επιπτώσεων ενός σχεδίου επί του περιβάλλοντος πρέπει να τηρεί τις προϋποθέσεις που προβλέπουν τα άρθρα 5 έως 10 της οδηγίας, ακόμη και αν η εκτίμηση αυτή διεξάγεται στο πλαίσιο υφισταμένης εθνικής διαδικασίας παροχής άδειας υπό την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, της οδηγίας.»

69. Αντιθέτως, οσάκις αποδεικνύεται, ιδίως μετά την ολοκλήρωση μιας κατά περίπτωση εξετάσεως, πραγματοποιουμένης δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 2, ότι η τήρηση της διαδικασίας εκτιμήσεως που προβλέπει η οδηγία δεν απαιτείται, το κράτος μέλος είναι ελεύθερο να θεσπίσει ή όχι εναλλακτική διαδικασία της οποίας τις προϋποθέσεις προβλέπει το ίδιο.

Επί του τετάρτου ερωτήματος

70. Με το τέταρτο ερώτημά του, το εθνικό δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν ποιες είναι οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται ώστε ένα σχέδιο να μπορεί να τύχει της

εξαιρέσεως που προβλέπει το άρθρο 1, παράγραφος 5, της οδηγίας, το οποίο, υπενθυμίζω, έχει ως εξής:

«Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στα σχέδια που εγκρίνονται καταλεπτώς με ειδική εθνική νομοθετική πράξη, καθότι οι στόχοι που επιδιώκονται με την παρούσα οδηγία, συμπεριλαμβανομένης και της επιδιωκόμενης παροχής πληροφοριών, επιτυγχάνονται μέσω της νομοθετικής διαδικασίας».

71. Το εθνικό δικαστήριο μας εκθέτει ότι, εν προκειμένω, το σχέδιο έχει, ασφαλώς, προβλεφθεί «από νομοθετική διάταξη έχουσα προγραμματικό χαρακτήρα», αλλά, κατ' αυτό, εγκρίθηκε με χωριστή διοικητική διαδικασία.

72. Από το γράμμα της οδηγίας προκύπτει ότι η οικεία νομοθεσία πρέπει να έχει τη μορφή ειδικής πράξεως που εγκρίνει καταλεπτώς το σχέδιο.

73. Επομένως, όπως ορθώς εκθέτουν οι παρεμβαίνουσες κυβερνήσεις καθώς και η Επιτροπή, όλα τα στοιχεία του σχεδίου που έχουν σημασία για την εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον πρέπει να είναι γνωστά κατά τη θέσπιση της νομοθεσίας αυτής και να έχουν ληφθεί υπόψη κατά τον χρόνο αυτό.

74. Αυτό εξάλλου επιβεβαιώνεται από την αναφορά στους στόχους της οδηγίας, η οποία περιλαμβάνεται στο άρθρο 1, παράγραφος 5. Πράγματι, από την έκτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας προκύπτει ότι «η χορήγηση αδείας για σχέδια (...) πρέπει να γίνεται μόνο μετά από προηγούμενη εκτίμηση των σημαντικών επιδράσεων που ενδέχεται να έχουν αυτά τα σχέδια στο περιβάλλον· ότι αυτή η εκτίμηση πρέπει να γίνεται με βάση τις κατάλληλες πληροφορίες που παρέχει ο κύριος του έργου και, ενδεχόμενα, να συμπληρώνεται από τις αρχές και το κοινό που μπορεί να αφορά το σχέδιο».

75. Η οικεία εθνική νομοθεσία πρέπει, επομένως, να περιλαμβάνει τα διάφορα αυτά στοιχεία για να είναι λυσιτελής στο πλαίσιο του άρθρου 1, παράγραφος 5, της οδηγίας. Άλλως, οι στόχοι της οδηγίας θα διακυβευθούν δεδομένου ότι θα μπορεί να εγκριθεί σχέδιο χωρίς προηγουμένη εκτίμηση των επιπτώσεών του στο περιβάλλον.

76. Η εν λόγω νομοθεσία πρέπει επίσης να παρέχει την έγκριση του υπό εξέταση σχεδίου, ώστε να μην είναι πλέον αναγκαίο να εκδοθεί εκ των υστέρων απόφαση περί

παροχής αδείας επιβάλλουσα στον κύριο του έργου πρόσθετες υποχρεώσεις ή προσθέτουσα σ' αυτήν διευκρινίσεις, σε σχέση με το περιεχόμενο της νομοθετικής πράξεως.

77. Είναι αληθές ότι το άρθρο 1, παράγραφος 5, χρησιμοποιεί την έκφραση «εγκρίνονται καταλεπτώς» αντί «εγκρίνονται». Εντούτοις, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εγκρίθηκε καταλεπτώς σχέδιο του οποίου οι ακριβείς προϋποθέσεις εκτελέσεως πρέπει ακόμη να καθοριστούν μεταγενέστερα με άλλη πράξη. Η έννοια της εγκρίσεως καταλεπτώς προϋποθέτει πράξη έχουσα χαρακτήρα επαρκώς ακριβή και επαρκώς οριστικό. Όπως ορθώς λέει η Ιταλική Κυβέρνηση δεν πρέπει να υφίσταται, μετά την έκδοση της νομοθετικής πράξεως, περιθώριο εκτιμήσεως όσον αφορά τις πλευρές του σχεδίου που συνδέονται με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον.

78. Εξάλλου, η προϋπόθεση ότι η οικεία νομοθετική πράξη πρέπει να περιλαμβάνει την έγκριση του σχεδίου αποτελεί, όπως τονίζει η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, τη συνέπεια του γεγονότος ότι η οδηγία επιδιώκει, σύμφωνα με την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της, τον συντονισμό των διαδικασιών με τις οποίες χορηγούνται άδειες για σχέδια καθώς και του γεγονότος ότι η νομοθετική πράξη έχει το ίδιο αποτέλεσμα με απόφαση εγκρίσεως, η οποία έχει λάβει υπόψη τα αναφερόμενα στην οδηγία στοιχεία.

79. Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι το άρθρο 1, παράγραφος 5, της οδηγίας δεν μπορεί να εφαρμοσθεί σε νομοθετική πράξη, η οποία αναφέρεται μόνο με γενικούς όρους στο υπό εξέταση σχέδιο, για παράδειγμα, αναφέροντας την ανάγκη εκπονήσεως μελέτης για να καθορισθεί ότι αυτό είναι εφικτό, και την οποία πρέπει να συνοδεύουν μεταγενέστερες διαδικασίες αποβλέπουσες, μεταξύ άλλων, στην επιβολή προσθέτων προϋποθέσεων, ιδίως όσον αφορά τις επιπτώσεις του σχεδίου στο περιβάλλον, πριν από την οριστική έγκριση του σχεδίου.

80. Στο εθνικό δικαστήριο απόκειται να εφαρμόσει τις ανωτέρω αναφερθείσες προϋποθέσεις στις αμφισβητούμενες στο πλαίσιο της παρούσας υποθέσεως νομοθετικές διατάξεις.

81. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά επίσης ποιες είναι οι ελάχιστες απαιτήσεις, από την άποψη της εκτιμήσεως των επιπτώσεων στο περιβάλλον, που πρέπει να πληροί νομοθετική διαδικασία προκειμένου να επιτευχθούν «οι στόχοι που επιδιώκονται με την (...) οδηγία, συμπεριλαμβανομένης και της επιδιωκόμενης παροχής πληροφοριών».

82. Για την περίπτωση που το ερώτημα αυτό δεν κατέστη άνευ αντικειμένου, λαμβάνοντας υπόψη τα προεκτεθέντα, διευκρινίζω ότι η οδηγία δεν επιβάλλει ειδικές ελάχιστες υποχρεώσεις για τη νομοθετική διαδικασία που ακολουθεί ένα κράτος μέλος. Οι στόχοι της οδηγίας θεωρούνται ότι διαφυλάσσονται, εφόσον ειδική νομοθετική πράξη ενέκρινε

καταλεπτώς το υπό εξέταση σχέδιο. Η διάταξη εκκινεί από την αρχή ότι, σε περίπτωση πληρώσεως των προϋποθέσεων αυτών, όλοι οι ενδιαφερόμενοι κύκλοι έχουν ενημερωθεί επαρκώς και ήσαν σε θέση να καταστήσουν γνωστές τις θέσεις τους.

Επί του πέμπτου ερωτήματος

83. Με το πέμπτο ερώτημα ερωτάται αν ένα αεροδρόμιο που χρησιμοποιείται για σκοπούς τόσον της πολιτικής όσον και της στρατιωτικής αεροπορίας αποκλείεται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τον λόγο ότι αυτή, βάσει του άρθρου 1, παράγραφος 4, δεν αφορά τα σχέδια που εξυπηρετούν σκοπούς εθνικής άμυνας.

84. Όπως το Βασίλειο των Κάτω Χωρών και η Επιτροπή, έχω και εγώ τη γνώμη ότι πρόκειται για διάταξη εισάγουσα εξαίρεση, η οποία πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο συσταλτικής ερμηνείας.

85. Από το γράμμα της διατάξεως αυτής προκύπτει ότι ο σκοπός του εξεταζομένου σχεδίου είναι αυτός που συνιστά το καθοριστικό στοιχείο.

86. Επομένως, το άρθρο 1, παράγραφος 4, έχει εφαρμογή μόνο στα σχέδια που εξυπηρετούν κυρίως και πρωτίστως σκοπούς εθνικής άμυνας. Δεν αρκεί οι νέες εγκαταστάσεις να μπορούν να συνεχίζουν να εξυπηρετούν και σκοπούς εθνικής άμυνας και να παραμένουν εκεί σταθμευμένες στρατιωτικές μονάδες που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο διαρκώς και θεσμικώς για σκοπούς εθνικής άμυνας, όπως υποστηρίζει το Airport Bolzano — Bozen AG Südtiroler Transportstrukturen AG.

87. Όπως εκθέτει η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, η κατασκευή και η επέκταση αεροδρομίου θα καλύπτονταν από τη ρήτρα εξαιρέσεως μόνον αν είχαν ως κυρίαρχο στόχο την εθνική άμυνα.

88. Όμως, από τη δικογραφία προκύπτει ότι ο στόχος του επίδικου σχεδίου είναι κυρίως να προσαρμοστεί το εν λόγω αεροδρόμιο σε μεγαλύτερη χρήση της πολιτικής αεροπορίας, ιδίως για τουριστικούς σκοπούς.

89. Όπως εκθέτει η Ιταλική Κυβέρνηση, ο στόχος αυτός δεν έχει ευδιάκριτη σχέση με τη χρησιμοποίηση για στρατιωτικούς σκοπούς. Προσθέτει συναφώς ότι η επαρχία του Bolzano στην οποία απόκειται να εγκρίνει τις εργασίες, δεν έχει επιπλέον αρμοδιότητα στον τομέα της εθνικής άμυνας. Πράγματι, κατά το ιταλικό δίκαιο, τα σχέδια και οι αποφάσεις που αφορούν τα έργα που προορίζονται για την εθνική άμυνα υπάγονται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας.

90. Από τα προκτεθέντα προκύπτει ότι ένα σχέδιο όπως αυτό για το οποίο πρόκειται στην παρούσα υπόθεση, το οποίο αφορά την προσαρμογή ενός αεροδρομίου στην αυ-

ξημένη χρήση της πολιτικής αεροπορίας, δεν καλύπτεται από την εξαίρεση που προβλέπει το άρθρο 1, παράγραφος 4, της οδηγίας.

Επί του έκτου ερωτήματος

91. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν οι συνδυασμένες διατάξεις του άρθρου 4, παράγραφος 2, και του άρθρου 2, παράγραφος 1, της οδηγίας είναι επαρκώς ακριβείς και ανεπιφύλακτες ώστε να έχουν άμεσο αποτέλεσμα και να υποχρεώνουν τις αρμόδιες εθνικές αρχές να υποβάλλουν ένα σχέδιο σε εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον ενώ δεν έχει γίνει ορθή μεταφορά της οδηγίας σε εθνικό επίπεδο.

92. Όπως τονίζουν όλοι οι παρεμβαίνοντες, το Δικαστήριο εξέτασε ήδη με την προπαρατεθείσα υπόθεση Kraaijeveld κ.λπ. το ζήτημα του αμέσου αποτελέσματος των διατάξεων αυτών. Στην υπόθεση εκείνη επρόκειτο για εθνικούς κανόνες που είχαν ως αποτέλεσμα να εξαιρούνται ορισμένες κατηγορίες σχεδίων από την υποχρέωση εκτιμήσεως των επιπτώσεων στο περιβάλλον.

93. Είδαμε ότι, εν προκειμένω, η κατάσταση είναι κάπως διαφορετική, δεδομένου ότι το ζήτημα δεν περιορίζεται στον αποκλεισμό ορισμένων σχεδίων μέσω γενικώς εφαρμοζομένων κανόνων, αλλά αφορά επίσης τη ληφθείσα κατόπιν εξετάσεως απόφαση για τη μη εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον στην περίπτωση συγκεκριμένου σχεδίου.

94. Εντούτοις, και στις δύο περιπτώσεις πρόκειται για το ίδιο ερώτημα, δηλαδή την έκταση του περιθωρίου εκτιμήσεως που τα κράτη μέλη διαθέτουν δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 2, της οδηγίας και τη δυνατότητα του πολίτη να επικαλείται τα δικαιώματά του σε περίπτωση υπερβάσεως του εν λόγω περιθωρίου.

95. Θεωρώ, επομένως, ότι και εδώ πρέπει να εφαρμοστούν οι αρχές τις οποίες διατύπωσε το Δικαστήριο στο πλαίσιο της υποθέσεως Kraaijeveld κ.λπ. Με την απόφαση αυτή το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι το εθνικό δικαστήριο έχει την υποχρέωση να εξετάζει αν οι νομοθετικές ή διοικητικές αρχές του κράτους μέλους παρέμειναν εντός των ορίων του περιθωρίου εκτιμήσεως που καθορίζουν τα άρθρα 2, παράγραφος 1, και 4, παράγραφος 2, της οδηγίας.

96. Το γεγονός ότι οι αρχές αυτές έκριναν ότι ένα συγκεκριμένο σχέδιο δεν χρειαζόταν εκτίμηση υπό την έννοια της οδηγίας δεν μπορεί, καθεαυτό, να συνιστά την απόδειξη ότι υπάρχει υπέρβαση του περιθωρίου αυτού.

97. Το Δικαστήριο έκρινε, επιπλέον, ότι, στην περίπτωση υπερβάσεως του περιθωρίου αυτού, οι εθνικές διατάξεις δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, απόκειται δε στις αρχές του κράτους μέλους να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα, γενικά ή ειδικά, προκειμένου τα

σχέδια να εξεταστούν για να καθοριστεί αν μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, να υποβληθούν σε εκτίμηση των επιπτώσεων.

98. Όπως διευκρινίζει η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, οι αρχές στις οποίες απόκειται να λάβουν οριστική απόφαση είναι εκείνες που έχουν οριστεί από το κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 3, της οδηγίας.

Πρόταση

99. Για τους προεκτεθέντες λόγους, προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει στα ερωτήματα του Verwaltungsgericht, Autonome Sektion für die Provinz Bozen, τις ακόλουθες απαντήσεις:

Πρώτο και δεύτερο ερώτημα

«Το άρθρο 4, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον, έχει την έννοια ότι επιτρέπει σε κράτος μέλος να εξαιρεί συγκεκριμένο σχέδιο από την υποχρέωση υποβολής σε εκτίμηση των επιπτώσεων επί του περιβάλλοντος μόνον αφού προηγουμένως προβεί σε συνολική εξέταση αυτού και διαπιστώσει ότι το εν λόγω σχέδιο δεν μπορεί να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.»

Τρίτο ερώτημα

«Η εκτίμηση των επιπτώσεων ενός σχεδίου στο περιβάλλον πρέπει να τηρεί τις προϋποθέσεις που προβλέπουν τα άρθρα 5 έως 10 της οδηγίας, ακόμη και αν η εκτίμηση αυτή διεξάγεται στο πλαίσιο υφισταμένης εθνικής διαδικασίας παροχής αδείας υπό την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, της οδηγίας.

Αντιθέτως, οσάκις αποδεικνύεται, ιδίως μετά την ολοκλήρωση μιας κατά περίπτωση εξετάσεως πραγματοποιουμένης δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 2, της οδηγίας 85/337, ότι η προβλεπομένη από αυτήν εκτίμηση δεν απαιτείται, το κράτος μέλος είναι ελεύθερο να ακολουθήσει ή όχι εναλλακτική διαδικασία εκτιμήσεως της οποίας τις προϋποθέσεις θεσπίζει το ίδιο.»

Τέταρτο ερώτημα

«Το άρθρο 1, παράγραφος 5, της οδηγίας 85/337 έχει την έννοια ότι καλύπτει μόνον τα σχέδια που εγκρίθηκαν με ειδική νομοθετική πράξη αφορώσα όλα τα στοιχεία συγκεκριμένου σχεδίου τα οποία μπορούν να είναι ουσιώδη όσον αφορά ενδεχόμενες επιπτώσεις στο περιβάλλον.»

Πέμπτο ερώτημα

«Το άρθρο 1, παράγραφος 4, της οδηγίας 85/337 έχει την έννοια ότι δεν έχει εφαρμογή σε σχέδιο του οποίου οι σκοποί είναι κυρίως πολιτικοί.»

Έκτο ερώτημα

«Οι συνδυασμένες διατάξεις του άρθρου 4, παράγραφος 2, και του άρθρου 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 85/337 έχουν την έννοια ότι, στην περίπτωση κατά την οποία οι νομοθετικές ή διοικητικές αρχές κράτους μέλους έχουν υπερβεί το περιθώριο εκτιμήσεως που τους παρέχουν οι διατάξεις αυτές, οι εθνικοί κανόνες ή τα εθνικά μέτρα που δεν συμβιβάζονται με τις διατάξεις αυτές δεν πρέπει να ληφθούν υπόψη, οι δε αρμόδιες αρχές πρέπει να λάβουν, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, όλα τα αναγκαία γενικά και ειδικά μέτρα προκειμένου να εξεταστεί αν τα σχέδια μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και, αν αυτό συμβαίνει, να υποβληθούν αυτά σε εκτίμηση των επιπτώσεών τους.»