CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL JEAN MISCHO

apresentadas em 29 de Abril de 1999 *

1. O Verwaltungsgericht, Autonome Sektion für die Provinz Bozen (Itália), expõe-nos que um projecto de «reestruturação do aeroporto de Bolzano — St Jakob» foi autorizado em 1997 pela decisão n.º 1230, de 27 de Março de 1997, do Governo da província autónoma de Bolzano Alto Ádige e por uma carta de 11 de Abril de 1997, do Landeshauptmann (chefe do Governo da província).

2. Estes actos são impugnados pelos recorrentes no processo principal, que são pessoas que se apresentam como residentes locais, bem como por duas associações de protecção do ambiente. Consideram que o projecto é susceptível de ter um impacto considerável no ambiente e deveria, portanto, ter sido submetido a uma avaliação do impacto ambiental, na acepção da Directiva 85/337/CEE do Conselho, de 27 de Junho de 1985, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projectos públicos e privados no ambiente [1] (a seguir «directiva»).

3. Segundo o despacho de reenvio, o projecto tem como objectivo transformar um aeroporto que é utilizado desde 1925/1926 para fins militares, para a aviação desportiva e que o foi igualmente, durante um breve período de tempo e de maneira limitada, para fins civis, num aeroporto utilizável para fins comerciais com a finalidade de explorar linhas aéreas regulares, bem como voos «charter» e transportes de carga.

4. As obras e transformações previstas são, no essencial, as seguintes: renovação da pista existente, construção dos acessos e dos lugares de estacionamento, construção de uma torre de controlo com instalações técnicas destinadas à segurança do voo, construção de um edifício para a alfândega, de um hangar, instalação das ligações e evacuações necessárias, etc., bem como o aumento da pista de 1 040 metros para 1 400 metros. No momento da transmissão do despacho de reenvio, estas últimas obras não tinham, no entanto, ainda sido autorizadas, visto que o plano de construção tinha, antes de mais, que ser alterado.

5. Esta reestruturação do aeroporto de Bolzano está prevista no plano de desenvolvimento e de ordenamento do território,

* Língua original: francês.

1 — JO L 175, p. 40; EE 15 F6 p. 9.

aprovado pela Lei n.º 3 da província autónoma de Bolzano, de 18 de Janeiro de 1995, que contém o passo seguinte: «Estudo sobre a avaliação dos efeitos no ambiente para determinar o significado presente e a compatibilidade de um aeroporto de terceiro nível».

6. O projecto foi, além disso, examinado pela Amtsdirektorenkonferenz (conferência dos directores de serviços) e foi emitido um parecer por força do procedimento de «avaliação simplificada dos efeitos no ambiente», prevista nos artigos 11.º a 13.º da Lei n.º 27 da província de Bolzano, de 7 de Julho de 1992, relativa à introdução da avaliação dos efeitos no ambiente (a seguir «Lei n.º 27/92»).

7. Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, o enquadramento normativo nacional está organizado da seguinte maneira:

Os projectos enumerados no anexo I da Lei n.º 27/92 são obrigatoriamente sujeitos a uma avaliação dos efeitos no ambiente.

8. Além disso, os projectos que constam do anexo II da mesma lei têm igualmente que ser submetidos a essa avaliação. Esta obrigação está, no entanto, condicionada, por vezes, pela ultrapassagem de um limiar fixado no referido anexo.

9. No que respeita aos aeroportos, o anexo II, n.º 11, alínea e), determina que estão obrigatoriamente sujeitos a uma avaliação dos efeitos no ambiente, sem fixação de limiar, todos os projectos relativos à construção de novos aeroportos.

10. Segundo os recorridos, o projecto controvertido não cabe, portanto, no âmbito desta disposição, visto que se trata da remodelação de um aeródromo existente e não da construção de um novo aeroporto.

11. O artigo 2.º, n.º 2, da mesma lei determina que, para os projectos de ampliação ou de transformação, é obrigatório proceder a uma avaliação do impacto ambiental em dois casos.

12. Em primeiro lugar, esta obrigação existe sempre que esses processos ultrapassem em 20% os limiares mencionados no ane-

xo II para os projectos individuais, o que não acontece no presente caso, já que, para os aeródromos, o anexo II não menciona qualquer limiar.

13. Em segundo lugar, esta obrigação existe igualmente sempre que o anexo I tenha previsto uma avaliação do impacto ambiental. No caso vertente, o anexo I também não é aplicável, pois só diz respeito aos aeroportos cuja pista de descolagem ou de aterragem for superior ou igual a 2 100 metros, ao passo que, como já se viu, o projecto controvertido implica o aumento da pista existente até ao comprimento de 1 400 metros.

14. Resulta do exposto, que foi extraído do despacho de reenvio, que a regulamentação nacional não sujeita à obrigação de avaliação do impacto ambiental um projecto de remodelação de um aeródromo como o que está em causa no presente caso.

15. O juiz nacional considera, no entanto, que este projecto tem um impacto considerável no ambiente, pelo que põe a questão de saber se a regulamentação nacional relevante é ou não conforme à directiva.

16. Esta aplica-se, como esclarece o seu artigo 1.°, n.° 1, à avaliação dos efeitos no ambiente de projectos públicos e privados susceptíveis de terem um impacto considerável no ambiente.

17. Segundo o n.° 2 do mesmo artigo, entende-se por «projecto»

«— a realização de obras de construção ou de outras instalações ou obras,

— outras intervenções no meio natural ou na paisagem, incluindo as intervenções destinadas à exploração dos recursos do solo»

e por «aprovação», «a decisão da autoridade ou das autoridades competentes que confere ao dono da obra o direito de realizar o projecto».

18. O artigo 1.°, n.° 4, determina que:

«A presente directiva não se aplica aos projectos destinados à defesa nacional.»

19. O n.º 5 do mesmo artigo está redigido da seguinte maneira:

«A presente directiva não se aplica aos projectos que são adoptados em pormenor por um acto legislativo nacional específico, visto os objectivos da presente directiva, incluindo o de fornecer informações, serem atingidos através do processo legislativo.»

20. Por força do artigo 2.º, n.º 1, da directiva, «[o]s Estados-Membros tomarão as disposições necessárias para que, antes da concessão da aprovação, os projectos que possam ter um impacto significativo no ambiente, nomeadamente pela sua natureza, dimensões ou localização, sejam submetidos à avaliação dos seus efeitos. Estes projectos são definidos no artigo 4.º».

21. Este prevê que:

«1. Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo 2.º, os projectos que pertencem às categorias enumeradas no anexo II são submetidos a uma avaliação, nos termos dos artigos 5.º a 10.º

2. Os projectos pertencentes às categorias enumeradas no anexo II são submetidos a uma avalição nos termos dos artigos 5.º a 10.º, sempre que os Estados-Membros considerarem que as suas características assim o exigem.

Para este fim, os Estados-Membros podem nomeadamente especificar determinados tipos de projectos a submeter a uma avaliação ou fixar critérios e/ou limiares a reter para poderem, de entre os projectos pertencentes às categorias enumeradas no anexo II, determinar quais os que devem ser submetidos a uma avaliação nos termos dos artigos 5.º a 10.º»

22. Dentre os projectos mencionados no artigo 4.º, n.º 1, da directiva, o anexo I, n.º 7, desta última refere a «[c]onstrução... de aeroportos cuja pista de descolagem e de aterragem tenha um comprimento de 2 100 metros ou mais».

23. Quanto aos projectos mencionados no artigo 4.º, n.º 2, da directiva, eles abrangem, no anexo II, n.º 10, alínea d), a «[c]onstrução... de aeródromos (projectos que não constem do anexo I)».

24. Enfim, o anexo II, n.º 12, da directiva menciona igualmente a «[a]lteração dos projectos que constam do anexo I» desta.

As questões submetidas pelo órgão jurisdicional nacional

25. As questões do órgão jurisdicional de reenvio estão redigidas da seguinte maneira:

«1) O artigo 4.°, n.° 2, da Directiva 85/337/CEE deve ser interpretado no sentido de que

a) determinadas categorias de projectos referidas no anexo II podem, de antemão e globalmente, ser excluídas, por livre decisão dos Estados-Membros, da obrigação de sujeição à avaliação dos efeitos no ambiente,

ou

b) o poder de apreciação dos Estados-Membros está limitado pela obrigação, estabelecida no artigo 2.°, n.° 1, da directiva, de submeter à avaliação dos seus efeitos os projectos que possam ter um impacto significativo no ambiente, nomeadamente pela sua natureza, dimensões ou localização?

c) Permite o artigo 4.°, n.° 2, conjugado com o artigo 2.°, n.° 1, da directiva, que um Estado-Membro especifique (ou não especifique) tipos de projectos ou de critérios e/ou limiares de modo a que a reestruturação de um aeródromo com uma pista de aterragem com menos de 2 100 metros seja de antemão subtraída a uma avaliação dos efeitos no ambiente, apesar de existir uma importante relevância ambiental, ou, desse modo, é excedido o poder de apreciação de que o Estado-Membro dispõe, nos termos do artigo 4.°, n.° 2, da directiva [se a alínea b) for objecto de uma resposta positiva]?

2) Deve o artigo 4.°, n.° 2, da directiva, conjugado com o artigo 2.°, n.° 1, ser interpretado no sentido de que a obrigação de avaliação dos efeitos no ambiente também existe relativamente aos projetos de ampliação e reestruturação referidos no anexo II, quando estes possam ter um impacto significativo no ambiente, ou permitem os artigos 4.°, n.° 2, e 2.°, n.° 1, da directiva que, de antemão, os projectos de reestruturação com relevância ambien-

tal sejam expressa ou implicitamente (por exemplo, através de uma regulamentação não aplicável a aeródromos) excluídos de uma avaliação dos efeitos no ambiente?

3) Em que medida permite o artigo 2.°, n.° 1, da directiva, também conjugado com o artigo 2.°, n.° 2, que os Estados-Membros instituam processos de avaliação alternativos (às avaliações dos efeitos no ambiente normais), ou deles se sirvam, e, no caso de resposta afirmativa a esta questão:

a) que requisitos essenciais ou mínimos devem esses processos preencher para satisfazerem os objectivos da directiva e, em especial,

b) a comunicação ao público, na acepção do artigo 6.° da directiva, é um requisito essencial de uma avaliação dos efeitos no ambiente?

4) Pode o artigo 1.°, n.° 5, da directiva ser interpretado no sentido de que abrange também os projectos que, apesar de estarem previstos numa norma legal programática, são aprovados por um processo administrativo autónomo?

Que requisitos mínimos adequados à avaliação dos efeitos no ambiente deve o 'processo legislativo' conter para 'os objectivos da directiva, incluindo o de fornecer informações', serem atingidos?

5) A exclusão do âmbito da directiva, nos termos do artigo 1.°, n.° 4, é aplicável quando um aeródromo é utilizado tanto para fins civis como para fins militares?

Serve como critério a *utilização predominante* ou para essa exclusão é suficiente que o aeródromo *também* seja utilizado para fins militares?

6) No caso de uma transposição não correcta da directiva, o artigo 4.°, n.° 2, conjugado com o artigo 2.°, n.° 1, da directiva, deixa de ter um efeito directo vertical ('self executing'),

no sentido de que as autoridades do Estado-Membro estão obrigadas a sujeitar os projectos em causa a uma avaliação dos seus efeitos no ambiente?»

Observações preliminares

26. Impõem-se algumas observações preliminares.

27. Os recorrentes no processo principal pedem ao Tribunal de Justiça que se pronuncie sobre as consequências eventuais da sua decisão, tendo em conta, nomeadamente, o facto de as obras controvertidas parecerem já estar muito adiantadas.

28. Além disso, os recorridos formulam uma série de críticas relativamente ao despacho de reenvio, cuja descrição dos factos contestam. Alegam, além disso, que o órgão jurisdicional de reenvio ultrapassou os seus poderes, ao tomar determinadas decisões.

29. Considerações como as que foram expostas acima não são da competência do Tribunal de Justiça, no âmbito do processo de reenvio prejudicial. De facto, o Tribunal de Justiça apenas é solicitado para dar ao órgão jurisdicional nacional, com base no despacho de reenvio, os elementos de direito comunitário necessários à resolução do litígio submetido a este órgão jurisdicional. Os outros aspectos do litígio, incluindo as consequências que devem ser extraídas, no caso vertente, da interpretação dada pelo Tribunal de Justiça, continuam a ser da competência do órgão jurisdicional de reenvio.

Quanto à primeira e à segunda questões

30. Estas questões devem ser tratadas conjuntamente, porque dizem respeito, em suma, ao mesmo problema, ou seja, ao âmbito do poder de apreciação de que os Estados-Membros dispõem, nos termos do supracitado artigo 4.°, n.° 2, da directiva.

31. O juiz nacional pretende, em primeiro lugar, saber se, por força desta disposição, os Estados-Membros têm o direito de excluir, de antemão e globalmente, determinadas categorias de projectos referidas no anexo II da directiva da obrigação de sujeição à avaliação dos efeitos no ambiente, ou se o seu poder de apreciação nesta matéria está limitado pelo artigo 2.°, n.° 1, da directiva.

32. Como salientam todos os intervenientes, é esta última resposta que resulta da

jurisprudência constante do Tribunal de Justiça.

33. Este decidiu, com efeito, que [2]:

«embora o artigo 4.°, n.° 2, segundo parágrafo, da directiva confira aos Estados-Membros uma margem de apreciação para especificar certos tipos de projectos a submeter a uma avaliação ou para fixar critérios e/ou limiares a reter, essa margem de apreciação tem os seus limites na obrigação, enunciada no artigo 2.°, n.° 1, de submeter a um estudo do impacte ambiental os projectos susceptíveis de ter efeitos significativos no ambiente, nomeadamente pela sua natureza, dimensões ou localização».

34. O Tribunal de Justiça deduziu daqui, no mesmo acórdão, que um Estado-Membro só podia excluir totalmente uma categoria de projectos da obrigação do estudo do impacto ambiental se a totalidade dos projectos excluídos pudesse ser considerada, com base numa apreciação global, não susceptível de ter efeitos significativos no ambiente.

35. Estes princípios devem ser aplicados às ampliações, transformações e outras reestruturações que o órgão jurisdicional nacional refere na sua segunda questão.

36. É certo que a directiva não os menciona expressamente para os projectos enumerados no anexo II. Nem por isso se pode deduzir daqui que só as novas construções cabem no respectivo âmbito de aplicação. Com efeito, resulta do acórdão Kraaijeveld e o., já referido, que:

«o mero facto de a directiva não mencionar expressamente as alterações de projectos abrangidos pelo anexo II, ao contrário das alterações de projectos que figuram no anexo I, não permite deduzir que as mesmas não são abrangidas pelo âmbito de aplicação da directiva» (n.° 40).

37. Finalmente, o órgão jurisdicional nacional põe a questão de saber qual é o alcance dos princípios supracitados numa situação como a do presente caso.

38. A primeira questão a examinar é a de saber se, tendo em conta esses princípios, o projecto em causa cabe no âmbito de aplicação da directiva.

39. Nenhum dos intervenientes contesta que, tal como salienta igualmente o órgão

2 — Acórdão de 24 de Outubro de 1996, Kraaijeveld e o. (C-72/95, Colect., p. I-5403, n.° 50). V. também o acórdão de 2 de Maio de 1996, Comissão/Bélgica (C-133/94, Colect., p. I-2323).

jurisdicional de reenvio, o projecto litigioso não pode caber no âmbito do anexo I da directiva. Com efeito, o n.º 7 do anexo I menciona a «[c]onstrução... de aeroportos cuja pista de descolagem e de aterragem tenha um comprimento de 2 100 metros ou mais», ao passo que o referido projecto diz respeito a uma pista que deve ser aumentada de 1 040 metros para 1 400 metros.

40. As partes estão, porém, em desacordo quanto à questão de saber se se deve considerar que o projecto cabe no âmbito do anexo II, que menciona, no n.º 10, alínea d), a «[c]onstrução... de aeródromos (projectos que não constem do anexo I)».

41. Os recorridos no processo principal defendem que daqui resulta que só estão mencionadas no anexo II as novas construções e não as reestruturações de aeródromos existentes.

42. Os outros intervenientes no processo consideram, pelo contrário, que se deve interpretar o anexo II da directiva no sentido de abranger igualmente as reestruturações e ampliações de instalações existentes.

43. Proponho que o Tribunal de Justiça adopte esta última análise. Resulta, com efeito, da jurisprudência supracitada e dos princípios que lhe estão subjacentes que o âmbito de aplicação da directiva deve ser interpretado extensivamente, sob pena de comprometer o seu efeito útil. É por esta razão que o Tribunal de Justiça já decidiu, como se viu, que as ampliações de projectos do âmbito do anexo II cabem aí igualmente, ainda que lá não estejam expressamente mencionadas.

44. Note-se, aliás, que o legislador confirmou esta interpretação na nova versão do anexo II que foi introduzida pela Directiva 97/11/CE do Conselho, de 3 de Março de 1997, que altera a Directiva 85/337[3]. Com efeito, o anexo II tem doravante um n.º 13 assim redigido:

«Qualquer alteração ou ampliação de projectos incluídos no anexo I ou no anexo II, já autorizados, executados ou em execução, que possam ter impactos negativos importantes no ambiente.»

45. Resulta do despacho de reenvio que o funcionamento das disposições nacionais aplicáveis, ou seja, da Lei provincial n.º 27/92, redunda na isenção da obrigação de proceder a um estudo de impacto ambiental de todos os projectos de aeroportos existentes.

3 — JO L 73, p. 5.

46. A jurisprudência supracitada ensina-nos que as autoridades nacionais competentes não têm a faculdade de excluir deste modo toda uma categoria de projectos, já que não estava demonstrado que a totalidade dos projectos excluídos podia ser considerada, com base numa apreciação global, como não sendo susceptível de ter efeitos significativos no ambiente.

47. O presente caso apresenta, no entanto, algumas particularidades.

48. Assim os recorridos sustentam que o aeroporto em causa é o único susceptível de reestruturação em toda a província. Esta consideração, segundo afirmam, esteve evidentemente presente no espírito do legislador provincial no momento da aprovação da Lei n.° 27/92.

49. Este não excluiu, por conseguinte, através das disposições que dispensam implicitamente as ampliações de aeroportos, toda uma categoria de projectos, na acepção da jurisprudência do Tribunal de Justiça, mas, ao adoptar esta lei, exerceu o seu direito de considerar que um determinado projecto, ou seja, a remodelação do único aeroporto susceptível de ser remodelado, não era susceptível de ter efeitos significativos no ambiente.

50. Este argumento depara, no entanto, com a objecção segundo a qual, ainda que a província só dispusesse de um único aeroporto com as características necessárias para uma ampliação, esta poderia, todavia, assumir formas e uma dimensão muito diferentes e, por conseguinte, o impacto ambiental das reestruturações possíveis teria sido impossível de avaliar para o legislador, no momento da aprovação da Lei n.° 27/92.

51. Como quer que seja, a questão de saber se, ao aprovar a Lei n.° 27/92, que dispensava a remodelação do aeroporto da obrigação de proceder a um estudo de impacto ambiental, o legislador ultrapassou os poderes de apreciação que lhe são reconhecidos pelo artigo 4.°, n.° 2, da directiva, como o órgão jurisdicional de reenvio pretende que aqui seja declarado, não é decisiva para o processo principal.

52. Com efeito, as partes não contestam que, no presente caso, foi feita uma análise do impacto ambiental do projecto específico em causa. Assim, foi pedido um estudo ao dono da obra no que toca às remodelações que estavam previstas. Diversas instâncias provinciais, entre as quais o departamento do ambiente, foram em seguida ouvidas. As comunas interessadas foram informadas e foram pedidos diversos pareceres. A decisão de autorizar as obras, excepto o aumento da pista, que exigiu procedimentos diferentes, só foi tomada no fim de todas essas diligências.

53. Por conseguinte, para além da questão de saber se, ao dispensar, na sua legislação,

todas as remodelações de aeroportos da obrigação de avaliação, a província autónoma de Bolzano Alto Ádige ultrapassou os poderes de apreciação de que dispõe por força do artigo 4.°, n.° 2 — o que, como se viu, é incontestável —, é necessário analisar se o exame individual, no termo do qual as autoridades provinciais concederam esta dispensa no que respeita ao projecto específico em causa, foi efectuado ao abrigo desta disposição.

54. Esta determina que os Estados-Membros «podem nomeadamente» especificar determinados tipos de projectos a submeter a uma avaliação ou fixar critérios e limiares que devem ser submetidos a uma avaliação do impacto ambiental.

55. Trata-se, portanto, claramente de uma faculdade e não de uma obrigação. Na medida em que não façam uso desta faculdade, os Estados-Membros são, porém, obrigados a tomar, a propósito de cada caso individual, uma decisão *ad hoc* segundo a qual o projecto em causa tem, ou não, que ser submetido a uma avaliação na acepção da directiva.

56. Isto resulta, aliás, ainda mais nitidamente da nova versão da directiva, já referida, que contém um artigo 4.°, n.° 2, doravante redigido da seguinte maneira:

«Sem prejuízo do disposto no n.° 3 do artigo 3.°, os Estados-Membros determinarão, relativamente aos projectos incluídos no anexo II:

a) com base numa análise caso a caso,

ou

b) com base nos limiares ou critérios por eles fixados,

se o projecto deve ser submetido a uma avaliação nos termos dos artigos 5.° a 10.°

...»

57. No presente processo, foi a uma «análise caso a caso» que procederam as autoridades competentes. A directiva não

nos dá esclarecimentos explícitos quanto ao procedimento a adoptar para efectuar uma análise desse tipo nem quanto ao seu conteúdo substancial.

58. Cabe, portanto, às autoridades nacionais adoptar os procedimentos que julgarem apropriados. Quanto ao fundo, é claro que a análise em causa, que é uma forma de exercício pelos Estados-Membros dos poderes de apreciação que lhes são conferidos pelo artigo 4.°, n.° 2, da directiva, tem que preencher os requisitos que resultam da jurisprudência do Tribunal de Justiça relativa a esta disposição.

59. Assim, os objectivos da directiva ficariam comprometidos se, a pretexto dessa análise individual, as autoridades nacionais dispensassem da obrigação da sujeição a uma avaliação do impacto ambiental um *projecto com efeitos significativos no ambiente*.

60. A análise em causa deve, portanto, permitir que as autoridades competentes apreciem do modo mais exacto possível o impacto ambiental do projecto considerado no seu conjunto, ainda que certas obras, como no presente caso, estejam sujeitas a um procedimento de aprovação específico.

61. Convém notar, a este respeito, que a nova versão da directiva enumera no seu anexo III os critérios de selecção que devem ser tomados em consideração.

62. Cabe ao órgão jurisdicional nacional determinar, com base nos poderes de fiscalização que lhe são conferidos pelo direito nacional, se, no caso vertente, a análise efectuada pelas autoridades competentes foi de molde a permitir que estas avaliassem correctamente o carácter significativo, ou não, do impacto ambiental do projecto.

Quanto à terceira questão

63. Com esta questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta em que medida é que o artigo 2.°, n.° 1, da directiva, conjugado igualmente com o artigo 2.°, n.° 2, autoriza os Estados-Membros a recorrerem a procedimentos de avaliação alternativos relativamente aos que estão previstos na directiva. Pretende saber, ademais, se, sendo caso disso, há requisitos mínimos que tais procedimentos tenham que respeitar.

64. O artigo 2.°, n.° 2, prevê que «[a] avaliação do impacto no ambiente pode ser integrada nos processos de aprovação dos projectos existentes nos Estados-Membros ou, na falta deles, noutros processos

ou em processos a estabelecer para responder aos objectivos da presente directiva».

65. Na exposição de motivos do despacho de reenvio, o órgão jurisdicional nacional explica que tem dúvidas acerca da questão de saber se o estudo do impacto ambiental do projecto que foi efectuado, no presente caso, no âmbito de um procedimento nacional existente, preenche os requisitos estabelecidos pela directiva.

66. A este respeito, é necessário dar um esclarecimento fundamental. Como se viu no que ficou dito anteriormente, não foi a um processo de avaliação «alternativo» que as autoridades competentes afirmam ter procedido, mas sim a uma análise caso a caso, ao abrigo do artigo 4.°, n.° 2, da directiva, no termo da qual decidiram que uma avaliação, na acepção da directiva, não era necessária. Já foram acima analisadas as condições que tal análise deve preencher.

67. O Tribunal de Justiça pode, portanto, decidir eventualmente que não é necessário responder à terceira questão.

68. A minha preferência iria, no entanto, para uma resposta explícita que poderia ter o seguinte teor:

«A avaliação do impacto ambiental de um projecto deve respeitar os requisitos estabelecidos nos artigos 5.° a 10.° da directiva, mesmo quando esta avaliação estiver integrada num procedimento nacional existente de aprovação na acepção do artigo 2.°, n.° 2, da directiva.»

69. Em compensação, quando for evidente, nomeadamente após uma análise caso a caso, efectuada ao abrigo do artigo 4.°, n.° 2, que o respeito do processo de avaliação previsto na directiva não é necessário, o Estado-Membro tem a faculdade de estabelecer ou não um procedimento alternativo, cujos requisitos são fixados por ele próprio.

Quanto à quarta questão

70. No âmbito da sua quarta questão, o órgão jurisdicional nacional pergunta, em suma, quais são os requisitos a preencher para que um projecto possa beneficiar da

excepção prevista no artigo 1.°, n.° 5, da directiva, que, recorde-se, está redigido do seguinte modo:

«A presente directiva não se aplica aos projectos que são adoptados em pormenor por um acto legislativo nacional específico, visto os objectivos da presente directiva, incluindo o de fornecer informações, serem atingidos através do processo legislativo.»

71. O órgão jurisdicional nacional expõe que, no presente caso, o projecto estava, decerto, previsto «numa norma legal programática», mas foi, em seu entender, aprovado por um processo administrativo autónomo.

72. Resulta dos próprios termos que a directiva utiliza que a legislação em causa deve revestir a forma de um acto específico que adopta o projecto em pormenor.

73. Como alegam, com razão, os governos intervenientes, bem como a Comissão, daqui resulta, em primeiro lugar, que todos os elementos do projecto que são relevantes no que toca à avaliação do impacto ambiental têm que ser conhecidos aquando da aprovação da referida legislação e devem ser tomados em consideração nesse momento.

74. Isto é, aliás, confirmado pela referência aos objectivos da directiva, que consta do artigo 1.°, n.° 5. Com efeito, resulta do sexto considerando desta que «a aprovação dos projectos... só deveria ser concedida após uma avaliação prévia dos efeitos significativos que estes projectos possam ter no ambiente; que esta avaliação se deve efectuar com base na informação adequada fornecida pelo dono da obra e eventualmente completada pelas autoridades e pelo público a quem o projecto diga respeito».

75. A legislação nacional em causa deve, portanto, conter esses diferentes elementos para ser relevante para efeitos do artigo 1.°, n.° 5, da directiva. Sem isso, os objectivos da directiva ficariam comprometidos, já que um projecto poderia ser aprovado sem avaliação prévia do seu impacto ambiental.

76. Ela deve, igualmente, aprovar o projecto em causa, no sentido de que já não deve ser necessário adoptar posteriormente uma decisão de aprovação que imponha ao dono da obra obrigações suplementares, ou

que introduza alterações, relativamente ao conteúdo do acto legislativo.

77. É certo que o artigo 1.°, n.° 5, utiliza a expressão «adoptados em pormenor» em vez de «aprovados». Não se pode, porém, considerar adoptado em pormenor um projecto cujas condições de execução exactas carecem ainda de ser definidas posteriormente por intermédio de outro acto. A noção de adopção em pormenor pressupõe um acto de natureza não só suficientemente precisa mas também suficientemente definitiva. Como afirma, com razão, o Governo italiano, já não deve existir, após a aprovação do acto legislativo, qualquer poder de apreciação no que toca aos aspectos do projecto relacionados com o seu impacto ambiental.

78. A condição de que o acto legislativo em causa inclua a autorização do projecto é, aliás, como salienta o Governo do Reino Unido, igualmente uma consequência do facto de a directiva ter em vista, de acordo com o seu quinto considerando, coordenar os procedimentos de aprovação dos projectos e do facto de o acto legislativo ter o mesmo efeito que uma decisão de aprovação que tomou em consideração as informações especificadas na directiva.

79. Resulta de quanto ficou dito que não pode beneficiar do artigo 1.°, n.° 5, da directiva uma legislação que se refira tão-somente em termos gerais ao projecto considerado, mencionando, por exemplo, a necessidade de proceder a análises prévias para determinar a respectiva viabilidade e que deve ser seguida de procedimentos posteriores tendo em vista, designadamente, impor condições suplementares, nomeadamente no que respeita ao impacto ambiental do projecto, antes de a autorização ser definitivamente conseguida.

80. Cabe ao órgão jurisdicional nacional aplicar as condições acima descritas à legislação em causa no caso vertente.

81. O juiz de reenvio pergunta igualmente quais são as exigências mínimas, do ponto de vista da avaliação do impacto ambiental, que um processo legislativo deve respeitar para «os objectivos da directiva, incluindo o de fornecer informações, serem atingidos».

82. No caso de esta questão não ter perdido a sua relevância, tendo em conta o que ficou dito, esclareço que a directiva não impõe obrigações mínimas especiais ao processo legislativo adoptado num Estado-Membro. Os objectivos da directiva consideram-se salvaguardados, desde que um acto legislativo específico tenha adoptado em pormenor o projecto em causa. A disposição parte do princípio de que,

quando essas condições estiverem preenchidas, todos os sectores interessados foram suficientemente informados e tiveram possibilidade de dar a conhecer as suas reacções.

Quanto à quinta questão

83. A quinta questão diz respeito ao problema de saber se um aeroporto que é utilizado para fins civis e militares ficaria excluído do âmbito de aplicação da directiva em virtude de esta, por força do seu artigo 1.°, n.° 4, se não aplicar aos projectos destinados à defesa nacional.

84. Tal como o Reino dos Países Baixos e a Comissão, sou de opinião que estamos em presença de uma disposição excepcional que deve ser interpretada restritivamente.

85. Ora, resulta do teor desta disposição que é a finalidade do projecto em causa que constitui o elemento determinante.

86. O artigo 1.°, n.° 4, só é, por conseguinte, aplicável aos projectos destinados principalmente e em primeiro lugar à defesa nacional. Não basta que as novas instalações possam continuar a servir igualmente para a defesa nacional e que aí fiquem estacionadas unidades militares que utilizem o aeroporto de maneira duradoura e institucional para a defesa nacional, conforme a tese defendida pela Airport Bolzano — Bozen AG e a Südtiroler Transportstrukturen AG.

87. Como declara o Governo do Reino Unido, a remodelação e a ampliação de um aeroporto só ficariam abrangidas pela cláusula derrogatória se tivessem por objectivo predominante a defesa nacional.

88. Ora, o processo revela que o objectivo do projecto litigioso é essencialmente o de adaptar o aeroporto em causa para uma utilização civil, nomeadamente turística, mais importante.

89. Como declara o Governo italiano, este objectivo não apresenta qualquer ligação detectável com a utilização militar. Acrescenta, a este respeito, que a província de Bolzano, à qual compete a aprovação das obras, não tem, aliás, qualquer competência em matéria de defesa nacional. Com efeito, segundo o direito italiano, os projectos e as decisões relativos às obras destinadas à defesa nacional cabem no âmbito de competência da administração da defesa.

90. Resulta do que antecede que um projecto como o que está em causa no caso vertente, que tem em vista adaptar um

aeroporto para uma utilização civil mais intensa, não cabe no âmbito da excepção prevista no artigo 1.°, n.° 4, da directiva.

Quanto à sexta questão

91. O órgão jurisdicional de reenvio pergunta se o artigo 4.°, n.° 2, conjugado com o artigo 2.°, n.° 1, da directiva, é suficientemente preciso e incondicional para ter um efeito directo e obrigar as autoridades nacionais competentes a sujeitar um projecto a uma avaliação dos seus efeitos no ambiente, na falta de uma transposição correcta da directiva a nível nacional.

92. Como salientam todos os intervenientes, o Tribunal de Justiça já examinou no processo Kraaijeveld e o., já referido, a questão do efeito directo dessas disposições. Estavam aí em causa regras nacionais que tinham como efeito a exclusão de certas categorias de projectos da obrigação de proceder a uma avaliação do impacto ambiental.

93. No presente caso, já se viu que a situação é um tanto diferente, já que o problema não se limita à exclusão de certos projectos pelo mecanismo das regras de aplicação geral, mas respeita igualmente à decisão tomada, após análise, de não proceder a uma avaliação do impacto ambiental no caso de um determinado projecto.

94. Nem por isso é menos verdade que as duas situações dizem respeito ao mesmo problema, ou seja, à extensão dos poderes de apreciação de que os Estados-Membros dispõem por força do artigo 4.°, n.° 2, da directiva e à possibilidade de um particular invocar os seus direitos no caso de os referidos poderes serem ultrapassados.

95. Considero, por conseguinte, que se devem aplicar igualmente aqui os princípios formulados pelo Tribunal de Justiça no processo Kraaijeveld e o.. O Tribunal de Justiça declarou aí que o órgão jurisdicional nacional tem obrigação de verificar se as autoridades legislativas ou administrativas do Estado-Membro permaneceram dentro dos limites da margem de apreciação fixada nos artigos 2.°, n.° 1, e 4.°, n.° 2, da directiva.

96. O facto de essas autoridades terem considerado que um determinado projecto não carecia de uma avaliação na acepção da directiva não pode, por si só, constituir a prova de que esta margem foi ultrapassada.

97. O Tribunal de Justiça julgou, além disso, que, no caso de essa margem de apreciação ter sido ultrapassada, as disposições nacionais deveriam ser afastadas, competindo às autoridades do Estado-

-Membro adoptar todas as medidas necessárias, gerais ou especiais, para que os projectos sejam examinados a fim de determinar se os mesmos são susceptíveis de ter efeitos significativos no ambiente e, na afirmativa, para que sejam submetidos a um estudo de impacto ambiental.

98. Como esclarece o Governo do Reino Unido, as autoridades às quais cabe a decisão final são as que foram designadas pelo Estado-Membro nos termos do artigo 1.°, n.° 3, da directiva.

Conclusão

99. Pelas razões precedentes, proponho que o Tribunal de Justiça dê as respostas seguintes às questões do Verwaltungsgericht, Autonome Sektion für die Provinz Bozen:

Primeira e segunda questões

«O artigo 4.°, n.° 2, conjugado com o artigo 2.°, n.° 1, da Directiva 85/337/CEE do Conselho, de 27 de Junho de 1985, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projectos públicos e privados no ambiente, deve ser interpretado no sentido de que só permite a um Estado-Membro excluir um determinado projecto da obrigação de sujeição à avaliação dos efeitos no ambiente após uma análise global deste que permita concluir que ele não é susceptível de ter efeitos significativos no ambiente.»

Terceira questão

«A avaliação do impacto ambiental de um projecto deve respeitar os requisitos estabelecidos nos artigos 5.° a 10.° da Directiva 85/337, mesmo quando esta avaliação estiver integrada num procedimento nacional existente de aprovação na acepção do artigo 2.°, n.° 2, da directiva.

Em compensação, quando for evidente, nomeadamente após uma análise caso a caso, efectuada ao abrigo do artigo 4.°, n.° 2, da Directiva 85/337, que a avaliação prevista nesta não é necessária, o Estado-Membro tem a faculdade de estabelecer ou não um procedimento de avaliação alternativo, cujos requisitos são fixados por ele próprio.»

Quarta questão

«O artigo 1.°, n.° 5, da Directiva 85/337 deve ser interpretado no sentido de abranger tão-somente os projectos que foram aprovados por um acto legislativo específico que incida sobre todos os elementos de um determinado projecto susceptíveis de terem relevância quanto a um eventual impacto ambiental.»

Quinta questão

«O artigo 1.°, n.° 4, da Directiva 85/337 deve ser interpretado no sentido de não ser aplicável a um projecto cuja finalidade seja essencialmente de carácter civil».

Sexta questão

«O artigo 4.°, n.° 2, conjugado com o artigo 2.°, n.° 1, da Directiva 85/337, deve ser interpretado no sentido de que, na hipótese de a margem de apreciação conferida por essas disposições ser ultrapassada pelas autoridades legislativas ou administrativas de um Estado-Membro, as regras ou medidas nacionais incompatíveis com essas disposições devem ser afastadas e as autoridades competentes devem adoptar, no seu âmbito de competência, todas as medidas gerais e especiais necessárias para que os projectos sejam examinados a fim de determinar se são susceptíveis de ter efeitos significativos no ambiente e, se assim for, para que sejam submetidos a um estudo de impacto ambiental.»