ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
PAOLO MENGOZZI
της 17ης Νοεμβρίου 2010 [1]

1. Ένα από τα πιο ακανθώδη ζητήματα στον τομέα της εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων είναι, ως γνωστόν, η ερμηνεία του καταλόγου των δραστηριοτήτων που δύνανται ή πρέπει να αποτελούν αντικείμενο της διαδικασίας η οποία οδηγεί στην εκτίμηση αυτή, καταλόγου ο οποίος περιλαμβάνεται στα παραρτήματα της οδηγίας που διέπει τον συγκεκριμένο τομέα. Στο πλαίσιο της υπό κρίση υποθέσεως, η οποία αφορά τον αερολιμένα Βρυξελλών, το Δικαστήριο καλείται να αποφανθεί επί της έννοιας των «έργων κατασκευής» αερολιμένος. Ειδικότερα, το Δικαστήριο καλείται να διευκρινίσει αν με τον όρο «έργα κατασκευής» νοείται και η εκμετάλλευση υφιστάμενης υποδομής αερολιμένος, άνευ υλικής μεταβολής της.

I — Κανονιστικό πλαίσιο

2. Ο τομέας της εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων διέπεται από την οδηγία 85/337/ΕΟΚ [2] (στο εξής, μεταξύ άλλων: οδηγία). Ειδικότερα, το εφαρμοστέο επί της διαφοράς της κύριας δίκης κείμενο της οδηγίας είναι αυτό που προέκυψε από τις τροποποιήσεις που επήλθαν στην εν λόγω οδηγία με την οδηγία 97/11/ΕΚ [3].

3. Το άρθρο 1, παράγραφος 2, της οδηγίας παρέχει τους ακόλουθους ορισμούς:

«[…]

σχέδιο:

— 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·

[…]

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η ιταλική.

2 — Οδηγία 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (ΕΕ L 175, σ. 40).

3 — Οδηγία 97/11/ΕΚ του Συμβουλίου, της 3ης Μαρτίου 1997, περί τροποποιήσεως της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (ΕΕ L 73, σ. 5).

άδεια:

απόφαση της ή των αρμόδιων αρχών που δίνει το δικαίωμα στον κύριο του έργου να πραγματοποιήσει το σχέδιο

[…]».

4. Τα παραρτήματα Ι και ΙΙ της οδηγίας περιλαμβάνουν λεπτομερείς καταλόγους ποικίλων τύπων σχεδίων. Το άρθρο 4 της οδηγίας ορίζει ότι, κατά κανόνα, υποβάλλονται σε εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων τα έργα που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι. Αντιθέτως, προκειμένου για τα έργα που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ, τα κράτη μέλη αποφασίζουν, κατόπιν κατά περίπτωση εξετάσεως ή βάσει κατώτατων ορίων και κριτηρίων, ποια έργα πρέπει να υποβληθούν σε εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

5. Κατά το σημείο 7, στοιχείο α΄, του παραρτήματος Ι, μεταξύ των έργων για τα οποία επιβάλλεται πάντα εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, καταλέγονται τα «[έ]ργα κατασκευής [...] αερολιμένων με βασικούς διαδρόμους προσγείωσης μήκους άνω των 2 100 μέτρων» [4].

4 — Με υποσημείωση του κειμένου διευκρινίζεται ότι, για τους σκοπούς της οδηγίας, ως «αερολιμένες» νοούνται «οι πληρούντες τον ορισμό που δίνει η σύμβαση του Σικάγου του 1944 για την ίδρυση της διεθνούς οργάνωσης πολιτικής αεροπορίας». Στην υπό κρίση υπόθεση, εντούτοις, οι αντίδικοι συμφωνούν ότι ο αερολιμένας Βρυξελλών εμπίπτει πράγματι στην ανωτέρω έννοια του «αερολιμένος».

6. Το παράρτημα ΙΙ, το οποίο αφορά τα έργα για τα οποία η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων είναι απλώς δυνατή και όχι υποχρεωτική, περιλαμβάνει, στο σημείο 10, στοιχείο δ΄, την «[κ]ατασκευή αεροδρομίων (εφόσον δεν περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι)» και, στο σημείο 13, «[ο]ποιαδήποτε 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».

ΙΙ — Ιστορικό της διαφοράς, διαδικασία ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου και προδικαστικά ερωτήματα

7. Η διαφορά που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου αφορά τον αερολιμένα Βρυξελλών. Πρόκειται για αερολιμένα με τρεις διαδρόμους προσγειώσεως, ο οποίος κείται εξ ολοκλήρου εντός των ορίων της Περιφέρειας της Φλάνδρας (Vlaamse Gewest).

8. Κατά την ισχύουσα στην Περιφέρεια της Φλάνδρας νομοθεσία, για την εκμετάλλευση αερολιμένος όπως ο αερολιμένας Βρυξελλών, απαιτείται «περιβαλλοντική άδεια» (milieuvergunning). Πρόκειται για διοικητική άδεια μέγιστης διάρκειας ισχύος είκοσι ετών, η οποία από το 1999 είναι υποχρεωτική για τους αερολιμένες. Η εν λόγω άδεια δεν προβλέπεται από το δίκαιο της Ένωσης και αποτελεί, συνεπώς, νομοθέτημα περιβαλλοντικής προστασίας το οποίο θέσπισε το Βέλγιο εξ ιδίας πρωτοβουλίας.

9. Εν ολίγοις, στο πλαίσιο της υπό κρίση υποθέσεως, το ενδιαφέρον εστιάζεται σε δύο διακριτές διαδικασίες αδειοδοτήσεως σκοπούσες στην προστασία του περιβάλλοντος: αφενός, στην *περιβαλλοντική άδεια*, η οποία προβλέπεται μόνον από το εθνικό δίκαιο, και, αφετέρου, στην *εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων*, η οποία προβλέπεται από το δίκαιο της Ένωσης και, κατά συνέπεια, από την εθνική νομοθεσία με την οποία η οικεία οδηγία μεταφέρθηκε στην εσωτερική έννομη τάξη.

10. Το 2000 εκδόθηκε για τον αερολιμένα Βρυξελλών, ο οποίος λειτουργεί από δεκαετιών, μια πρώτη περιβαλλοντική άδεια, δεκαπενταετούς διάρκειας. Η εν λόγω άδεια ανανεώθηκε, για διάστημα είκοσι ετών, το 2004, *άνευ τροποποιήσεως των όρων εκμεταλλεύσεως του αερολιμένος*. Όπως προκύπτει από τη διάταξη περί παραπομπής και όπως επιβεβαιώθηκε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας εξετάσθηκε η δυνατότητα μερικής τροποποιήσεως της υποδομής του αερολιμένος [5]: η δυνατότητα αυτή αποκλείσθηκε, εντούτοις, από τις εθνικές αρχές, οι οποίες προέβησαν σε ανανέωση της άδειας, άνευ μεταβολής των όρων εκμεταλλεύσεως του αερολιμένος. Η απόφαση περί ανανεώσεως της άδειας αποτελεί την προσβληθείσα ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου πράξη.

11. Στο πλαίσιο της διαδικασίας ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, το κύριο επιχείρημα που προέβαλαν πολλοί εκ των προσφευγόντων είναι ότι η ανανέωση της περιβαλλοντικής άδειας έπρεπε να συνοδεύεται από εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά την έννοια της οδηγίας. Υπό τις περιστάσεις αυτές, το Raad van State αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Στην περίπτωση που απαιτούνται διαφορετικές άδειες, αφενός, για τα έργα υποδομής αερολιμένος με διάδρομο προσγειώσεως τουλάχιστον 2 100 μέτρων και, αφετέρου, για την εκμετάλλευση του αερολιμένος αυτού, η δε τελευταία άδεια –περιβαλλοντική άδεια– χορηγείται μόνο για ορισμένο χρονικό διάστημα, πρέπει ο όρος "έργα κατασκευής" του σημείου 7, στοιχείο α΄, του παραρτήματος Ι της [οδηγίας 85/337/ΕΟΚ], όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία [97/11/ΕΚ], να νοηθεί υπό την έννοια ότι σε εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων πρέπει να υποβληθεί όχι μόνον η εκτέλεση των έργων υποδομής, αλλά και η εκμετάλλευση του αερολιμένος;

2) Επιβάλλεται η εν λόγω υποχρέωση εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και στο πλαίσιο της ανανεώσεως της περιβαλλοντικής άδειας του αερολιμένος, τόσο στην περίπτωση που η ανανέωση αυτή δεν συνοδεύεται από κάποια μετατροπή

5 — Ειδικότερα, τόσο με τις γραπτές παρατηρήσεις της και όσο με τις παρατηρήσεις που διατύπωσε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η εταιρία Bruxelles Airport Company, φορέας εκμεταλλεύσεως του αερολιμένος, υπενθύμισε το γεγονός ότι, σε ένα πρώτο στάδιο της διαδικασίας, της είχαν επιβληθεί οι υποχρεώσεις κατασκευής τροχοδρόμου και εγκαταστάσεως συστημάτων πτήσεως διά οργάνων ILS στους υφιστάμενους διαδρόμους: εντούτοις, η επιβολή των εν λόγω υποχρεώσεων ανακλήθηκε προ της λήψεως της τελικής αποφάσεως. Όπως προκύπτει από τη διάταξη περί παραπομπής, η ως άνω εταιρία είχε, από την πλευρά της, ζητήσει την επέκταση του αερολιμένος: η εν λόγω αίτηση απερρίφθη. Τούτοι είναι και οι λόγοι για τους οποίους, κατά τις εθνικές αρχές, δεν κρίθηκε αναγκαία η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

ή επέκταση του αερολιμένος όσο και στην αντίθετη περίπτωση, κατά την οποία πραγματοποιούνται μετατροπές ή επεκτάσεις;

3) Ασκεί επιρροή επί της υποχρεώσεως εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στο πλαίσιο της ανανεώσεως περιβαλλοντικής άδειας αερολιμένος το γεγονός ότι έχει ήδη εκπονηθεί μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων επ' ευκαιρία προηγούμενης άδειας εκμεταλλεύσεως και ότι ο αερολιμένας βρισκόταν σε λειτουργία τον χρόνο κατά τον οποίο ο κοινοτικός ή ο εθνικός νομοθέτης επέβαλε την υποχρέωση εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων;»

12. Η διάταξη περί παραπομπής περιήλθε στη Γραμματεία την 21η Ιουλίου 2009. Η επ' ακροατηρίου συζήτηση διεξήχθη την 6η Οκτωβρίου 2010.

III — Ανάλυση

Α — *Προκαταρκτικές παρατηρήσεις*

13. Μολονότι το αιτούν δικαστήριο δεν διατύπωσε τα προδικαστικά ερωτήματα κατά αυτόν τον τρόπο, από την ανάγνωσή τους προκύπτει με σαφήνεια ότι η απάντηση στο δεύτερο και στο τρίτο ερώτημα εξαρτάται από την απάντηση που θα δοθεί στο πρώτο ερώτημα.

14. Όπως προαναφέρθηκε, με το πρώτο ερώτημα, ζητείται από το Δικαστήριο να διευκρινίσει αν στην έννοια των «έργων κατασκευής» αερολιμένος εμπίπτει και η απλή εκμετάλλευση αερολιμένος. Με το δεύτερο και το τρίτο ερώτημα, τα οποία προϋποθέτουν καταφατική απάντηση στο πρώτο ερώτημα και, συνεπώς, βασίζονται στην προκείμενη ότι, σε περίπτωση όπως αυτή της υπό κρίση υποθέσεως, η περιβαλλοντική άδεια που προβλέπεται από τη βελγική νομοθεσία για την εκμετάλλευση του αερολιμένος πρέπει υποχρεωτικώς να συνοδεύεται από εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά την έννοια της οδηγίας, ερωτάται αν ασκούν επιρροή:

α) το γεγονός ότι η αίτηση χορηγήσεως περιβαλλοντικής άδειας αφορά μόνον ανανέωση της άδειας, άνευ οιασδήποτε μεταβολής των όρων εκμεταλλεύσεως (δεύτερο ερώτημα)·

β) το γεγονός ότι, επ' ευκαιρία προηγούμενης αιτήσεως χορηγήσεως περιβαλλοντικής άδειας, εκπονήθηκε μελέτη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (τρίτο ερώτημα, πρώτο σκέλος)·

γ) το γεγονός ότι ο αεριλιμένας λειτουργούσε ήδη προ της ενάρξεως ισχύος των κανόνων περί εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (τρίτο ερώτημα, δεύτερο σκέλος).

15. Συνεπώς, σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, ήτοι στην περίπτωση κατά την οποία γίνει δεκτό ότι η απλή εκμετάλλευση αερολιμένος

δεν εμπίπτει στην έννοια των «έργων κατασκευής» που προβλέπεται από το παράρτημα Ι της οδηγίας, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο και στο τρίτο ερώτημα.

Β — *Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος*

1. Οι θέσεις των διαδίκων

16. Το κύριο επιχείρημα που προέβαλαν οι προσφεύγοντες προκειμένου να επιτύχουν την ακύρωση της προσβληθείσας ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου άδειας συνίσταται, όπως έχει ήδη επισημανθεί, στον ισχυρισμό ότι η χορήγηση της περιβαλλοντικής άδειας για την εκμετάλλευση του αερολιμένος προαπαιτούσε εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Προς τούτο, οι προσφεύγοντες τόνισαν ιδιαιτέρως, τόσο ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου όσο και ενώπιον του Δικαστηρίου, την –αναγνωριζόμενη παγίως και από τη νομολογία– αναγκαιότητα ερμηνείας της οδηγίας κατά τρόπο ευρύ, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται η πλήρης επίτευξη των επιδιωκόμενων από τον νομοθέτη σκοπών προστασίας του περιβάλλοντος. Όπως υποστηρίζουν οι προσφεύγοντες, η εν λόγω τελεολογικού προσανατολισμού ερμηνεία επιτρέπει τον χαρακτηρισμό ως άδειας «κατασκευής» αερολιμένος μιας άδειας η οποία, αυτή καθ' εαυτήν, αφορά αποκλειστικώς την εκμετάλλευση του αερολιμένος.

17. Στο πλαίσιο αυτό, οι προσφεύγοντες υπενθυμίζουν και τη νομολογία του Δικαστηρίου κατά την οποία η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων δεν πρέπει να αφορά μόνον τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της συγκεκριμένης δραστηριότητας για την οποία χορηγείται η άδεια, αλλά και τις επιπτώσεις που δύνανται να απορρέουν εμμέσως από αυτήν.

18. Οι αντίδικοι των προσφευγόντων της κύριας δίκης, υποστηριζόμενοι ενώπιον του Δικαστηρίου από την Αυστριακή Κυβέρνηση και από την Ιταλική Κυβέρνηση, εν πολλοίς δε και από την Επιτροπή, επιμένουν στην άποψη ότι η δραστηριότητα «κατασκευής» αερολιμένος συνίσταται στην υλοποίηση κατασκευαστικών εργασιών εν στενή εννοία και, συνεπώς, δεν δύναται να εμπερικλείει την απλή «εκμετάλλευση» των εγκαταστάσεων του αερολιμένος.

2. Εκτίμηση

α) Επί της αναγκαιότητας ή μη εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων

19. Προκειμένου να εξακριβωθεί αν συγκεκριμένη δραστηριότητα πρέπει να υποβληθεί στη διαδικασία εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά την έννοια της οδηγίας είναι, εν γένει, αναγκαία η διενέργεια εξετάσεως διαρθρούμενης σε δύο στάδια. Κατ' αρχάς, πρέπει να εξακριβωθεί αν η εν λόγω δραστηριότητα συνιστά «σχέδιο» κατά

την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 2, της οδηγίας. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, επιβάλλεται, εν συνεχεία, να εξακριβωθεί αν η συγκεκριμένη δραστηριότητα καταλέγεται μεταξύ των δραστηριοτήτων που απαριθμούνται στα παραρτήματα Ι και ΙΙ της οδηγίας. Η υποχρέωση εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων αφορά μόνον τις ειδικώς προβλεπόμενες δραστηριότητες, οι οποίες απαριθμούνται κατά τρόπο αποκλειστικό [6].

i) Επί της φύσεως της δραστηριότητας, για την οποία χορηγήθηκε η άδεια, ως «σχεδίου»

20. Επιβάλλεται η υπόμνηση ότι, στην υπό κρίση υπόθεση, η χορηγηθείσα από τις εθνικές αρχές άδεια αφορά αποκλειστικώς την *εκμετάλλευση* του αερολιμένος Βρυξελλών, άνευ οιασδήποτε υλικής επεμβάσεως για τη μεταβολή της υφιστάμενης υποδομής.

21. Εκτιμώ ότι η δραστηριότητα αυτή δεν συνιστά «σχέδιο» κατά την έννοια που δίδει στον εν λόγω όρο η οδηγία. Η ίδια η έννοια «σχέδιο», όπως ορίζεται με το άρθρο 1 της οδηγίας, αναφέρεται στην εκτέλεση δραστηριοτήτων *που μεταβάλλουν την υλική κατάσταση συγκεκριμένου τόπου*. Τούτο προκύπτει με σαφήνεια από τη νομολογία, κατά την οποία «ο όρος "σχέδιο" *αναφέρεται σε υλικές εργασίες ή παρεμβάσεις*» [7].

22. Ορισμένοι διάδικοι επικαλέσθηκαν, ως νομολογιακό προηγούμενο που συνηγορεί υπέρ μιας πιο ευρείας ερμηνείας της έννοιας «σχέδιο», την απόφαση C-127/02, γνωστή ως απόφαση «Waddenzee», με την οποία το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι συνιστά «σχέδιο» κατά την έννοια της οδηγίας η αλιεία κυδωνιών με μηχανικά μέσα [8]. Μολονότι εκ πρώτης όψεως επιρρωνύει τη θέση των προσφευγόντων της κύριας δίκης, η εν λόγω απόφαση δεν ανατρέπει την παρατήρηση που διατυπώθηκε με το προηγούμενο σημείο των προτάσεων. Επιβάλλεται, συγκεκριμένα, η επισήμανση ότι, στην υπόθεση Waddenzee, η οποία δεν αφορούσε, εξάλλου, την οδηγία περί εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, αλλά την αποκαλούμενη οδηγία περί «οικοτόπων» [9], οι διάδικοι δεν αμφισβητούσαν τη δυνατότητα υπαγωγής της αλιείας κυδωνιών με μηχανικά μέσα στην έννοια του «σχεδίου» της οδηγίας 85/337: τούτο δε, όπως προκύπτει, λόγω των επιπτώσεων της εν λόγω δραστηριότητας στον θαλάσσιο βυθό, επιπτώσεων οι οποίες καθιστούσαν τη δραστηριότητα αυτή ανάλογη προς την «εκμετάλλευση των πόρων του εδάφους», που μνημονεύεται ρητώς στο άρθρο 1, παράγραφος 2, της οδηγίας [10]. Η εν λόγω αλιεία με μηχανικά μέσα συνεπαγόταν, εξάλλου,

6 — Διάταξη της 10ης Ιουλίου 2008, C-156/07, Aiello κ.λπ. (Συλλογή 2008, σ. I-5215, σκέψη 34).

7 — Απόφαση της 28ης Φεβρουαρίου 2008, C-2/07, Abraham κ.λπ. (Συλλογή 2008, σ. I-1197, σκέψη 23). Η υπογράμμιση δική μου.

8 — Απόφαση της 7ης Σεπτεμβρίου 2004, C-127/02, Waddenvereniging και Vogelbeschermingsvereniging (Συλλογή 2004, σ. I-7405, σκέψεις 24 και 25).

9 — Οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας (ΕΕ L 206, σ. 7).

10 — Βλ., συναφώς, τις προτάσεις που ανέπτυξε την 29η Ιανουαρίου 2004 η γενική εισαγγελέας J. Kokott στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 8 απόφαση C-127/02 (σημείο 31).

πραγματικές υλικές μεταβολές του περιβάλλοντος, καθώς προϋπέθετε την απόξεση του βυθού κατά αρκετά εκατοστά [11].

23. Αντιθέτως, όπως επισημάνθηκε, στην υπό κρίση υπόθεση δεν εντοπίζεται κάποια ανάλογη μεταβολή, καθώς η άδεια δεν επιφέρει τροποποιήσεις στην υλική κατάσταση του αερολιμένος Βρυξελλών ή της γειτνιάζουσας περιοχής [12].

24. Συνεπώς, καθίσταται ήδη στο σημείο αυτό δυνατή η παροχή αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, καθώς η ανανέωση της περιβαλλοντικής άδειας για την εκμετάλλευση του αερολιμένος Βρυξελλών δεν συγκεντρώνει τα χαρακτηριστικά που δικαιολογούν τη θεώρησή της ως «σχεδίου» κατά την έννοια της οδηγίας. Εντούτοις, για λόγους πληρότητας και για την περίπτωση κατά την οποία το Δικαστήριο δεν συνταχθεί με το πρώτο αυτό μέρος της συλλογιστικής μου, κρίνεται σκόπιμο να εξετασθεί αμέσως κατωτέρω το ζήτημα αν η δραστηριότητα εκμεταλλεύσεως του αερολιμένος δύναται να υπαχθεί σε κάποια εκ των κατηγοριών δραστηριοτήτων που απαριθμούνται στα παραρτήματα της οδηγίας.

ii) Επί της δυνατότητας υπαγωγής της εγκριθείσας δραστηριότητας σε κάποια εκ των κατηγοριών δραστηριοτήτων που απαριθμούνται στα παραρτήματα της οδηγίας

25. Ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία γινόταν, όλως παραδόξως, δεκτό ότι η εκμετάλλευση του αερολιμένος Βρυξελλών μπορεί να θεωρηθεί «σχέδιο» κατά την έννοια της οδηγίας, είναι, κατά την άποψή μου, πρόδηλο ότι η εν λόγω δραστηριότητα δεν μπορεί να υπαχθεί στην έννοια των «έργων κατασκευής αερολιμένος» του παραρτήματος I της οδηγίας [13].

26. Αφενός, πράγματι, η ορολογία που χρησιμοποιεί η οδηγία δεν χαρακτηρίζεται από αμφισημία, ενώ και από την αντιπαραβολή των διαφόρων γλωσσικών διατυπώσεων [14] προκύπτει με σαφήνεια ότι πρόθεση του νομοθέτη, όπως αυτή αποτυπώνεται στο σημείο 7, στοιχείο α΄, του παραρτήματος I, ήταν να αναφερθεί στα «έργα κατασκευής» με τη συνήθη του όρου έννοια. Πρόκειται, επομένως, για την υλοποίηση νέων έργων ή για την τροποποίηση, υπό την έννοια της υλικής μεταβολής, υφιστάμενων εγκαταστάσεων.

27. Αφετέρου, η εξέταση της νομολογίας καταδεικνύει ότι προς την ίδια κατεύθυνση κινείται και η ερμηνεία την οποία έχει δώσει στη διάταξη αυτή το Δικαστήριο. Είναι, πράγματι, αληθές ότι το Δικαστήριο έχει προσδώσει στον όρο «έργα κατασκευής» αερολιμένος ευρύ εννοιολογικό περιεχόμενο. Εντούτοις, στην πράξη, τούτο σημαίνει απλώς ότι, πέραν των εργασιών που αφορούν τους διαδρόμους του αερολιμένος, το

11 — Ό.π.π., σημείο 10.

12 — Εξάλλου, όπως υπενθυμίσθηκε ανωτέρω, ούτε οι *όροι εκμεταλλεύσεως* του αερολιμένος τροποποιήθηκαν, καθώς η περιβαλλοντική άδεια ανανεώθηκε άνευ οιασδήποτε μεταβολής.

13 — Η δυνατότητα υπαγωγής της εκμεταλλεύσεως αερολιμένος στις δραστηριότητες του παραρτήματος II δεν θα εξετασθεί με τις παρούσες προτάσεις: πρόκειται για ενδεχόμενο το οποίο απέκλεισε ρητώς το ίδιο το αιτούν δικαστήριο με τη διάταξη περί παραπομπής (σημείο 6.11). Εξάλλου, η μοναδική κατηγορία του παραρτήματος II που θα μπορούσε να συσχετισθεί με την εν λόγω δραστηριότητα είναι αυτή του σημείου 13, το οποίο αναφέρεται, μεταξύ άλλων, σε «[ο]ποιαδήποτε τροποποίηση ή επέκταση έργων που απαριθμούνται στο παράρτημα I»: εν ολίγοις, εφόσον δεν τίθεται εν προκειμένω ζήτημα «τροποποιήσεως» ή «επεκτάσεως» του αερολιμένος ως συνόλου εγκαταστάσεων, το πρόβλημα δεν παύει να έγκειται στον ορισμό της έννοιας «κατασκευή» αερολιμένος του παραρτήματος I.

14 — Πρβλ., επί παραδείγματι, τη χρήση του γαλλικού όρου «κατασκευή», του αγγλικού όρου «construction», του γερμανικού «Bau», κ.λπ.

Δικαστήριο έχει περιλάβει στην έννοια αυτή και «όλες [τις] εργασίες επί των κτηρίων, των εγκαταστάσεων ή του εξοπλισμού ενός αεροδρομίου» [15]. Είναι, συνεπώς, σαφές ότι, κατά την πάγια θέση της νομολογίας, ο όρος «έργα κατασκευής» δεν μπορεί να προσλάβει άλλο εννοιολογικό περιεχόμενο από αυτό των «έργων κατασκευής». Με άλλη απόφαση, η οποία αφορούσε τα στοιχεία β΄ και γ΄ του σημείου 7 του παραρτήματος Ι της οδηγίας, στα οποία χρησιμοποιείται ο ίδιος όρος («έργα κατασκευής»), το Δικαστήριο διευκρίνισε μεν ότι με τον εν λόγω όρο νοούνται και τα απλά (αλλά μεγάλων διαστάσεων) «έργα ανακατασκευής», πλην όμως ενέμεινε στη θέση ότι ο εν λόγω όρος αναφέρεται σε δραστηριότητα η οποία συνεπάγεται κατ' ανάγκην υλικές μεταβολές [16].

28. Η υπαγωγή στην έννοια «έργα κατασκευής» και της απλής ακόμη εκμεταλλεύσεως αερολιμένος θα σήμαινε αγνόηση του γράμματος της οδηγίας αλλά και της ερμηνείας που δίδει σε αυτό παγίως το Δικαστήριο. Μολονότι, κατά πάγια νομολογία, το περιεχόμενο της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ είναι αρκετά ευρύ [17], η σαφώς εκπεφρασμένη βούληση του νομοθέτη δεν δύναται να διαστρεβλώνεται μέσω μιας τελεολογικής ερμηνείας της οδηγίας αυτής.

29. Κρίνεται αναγκαία στο σημείο αυτό μια τελευταία παρατήρηση σε σχέση με τις αποφάσεις, τις οποίες επικαλέσθηκαν, ειδικότερα, οι προσφεύγοντες της κύριας δίκης, με τις οποίες το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων πρέπει να εξετάζει όχι μόνο τις άμεσες αλλά και τις έμμεσες επιπτώσεις των δραστηριοτήτων που πρόκειται να λάβουν χώρα. Επί παραδείγματι, στην περίπτωση κατασκευής δεύτερης σιδηροδρομικής γραμμής, παραλλήλως της υφιστάμενης, η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων δεν πρέπει να εξετάζει αποκλειστικώς τις επιπτώσεις των κατασκευαστικών εργασιών αυτών καθ' εαυτών, αλλά να συνεκτιμά και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις τις οποίες δύναται να έχει μακροπρόθεσμα η αύξηση της κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών [18]. Κατά τους προσφεύγοντες της κύριας δίκης, εφόσον η ανανέωση άδειας εκμεταλλεύσεως αερολιμένος δύναται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, επιβάλλεται ομοίως η προηγούμενη εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

30. Κατά την άποψή μου, είναι σαφές ότι η θέση των προσφευγόντων, πέραν του γεγονότος ότι –όπως επισημάνθηκε– δεν συνάδει με το γράμμα της οδηγίας, ενέχει σφάλμα ουσίας. Η εν λόγω θέση συγχέει, συγκεκριμένα, δύο διακριτά επίπεδα, ήτοι, αφενός, *το αντικείμενο της μελέτης των περιβαλλοντικών*

15 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 7 απόφαση Abraham κ.λπ. (σκέψη 36).

16 — Απόφαση της 25ης Ιουλίου 2008, C-142/07, Ecologistas en Acción-CODA (Συλλογή 2008, σ. I-6097, σκέψη 36).

17 — Βλ., επί παραδείγματι, αποφάσεις της 24ης Οκτωβρίου 1996, C-72/95, Kraaijeveld κ.λπ. (Συλλογή 1996, σ. I-5403, σκέψη 31)· της 16ης Σεπτεμβρίου 1999, C-435/97, WWF κ.λπ. (Συλλογή 1999, σ. I-5613, σκέψη 40), και προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 16 απόφαση Ecologistas en Acción-CODA (σκέψη 28).

18 — Απόφαση της 16ης Σεπτεμβρίου 2004, C-227/01, Επιτροπή κατά Ισπανίας (Συλλογή 2004, σ. I-8253, σκέψη 49). Βλ., επίσης, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 7 απόφαση Abraham κ.λπ. (σκέψη 45) και προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 16 απόφαση Ecologistas en Acción-CODA (σκέψεις 39 έως 42).

επιπτώσεων και, αφετέρου, *τις συνθήκες που επιβάλλουν την εκπόνηση μελέτης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων*. Ειδικότερα, είναι σαφές ότι, σε περίπτωση *κατασκευής* ή *σημαντικής τροποποιήσεως* αερολιμένος, θα πρέπει να επιβάλλεται η υποχρέωση εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και να εξετάζονται όχι μόνον οι άμεσες επιπτώσεις των κατασκευαστικών εργασιών, αλλά και οι έμμεσες επιπτώσεις που δύναται να έχει στο περιβάλλον η λειτουργία του αερολιμένος. Εφόσον, όμως, εν προκειμένω, δεν συντρέχει η βασική συνθήκη για την εκπόνηση μελέτης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, καθώς δεν λαμβάνει χώρα κάποια υλική δραστηριότητα κατασκευής ή μεταβολής των εγκαταστάσεων του αερολιμένος, το ζήτημα των πτυχών τις οποίες πρέπει να καλύπτει η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων δεν μπορεί καν να τεθεί, δεδομένου ότι η εκτίμηση αυτή στερείται αντικειμένου.

β) Επί της νομολογίας που αφορά τις «κατά στάδια» αδειοδοτήσεις

31. Ένα ιδιαίτερο ζήτημα που χρήζει εξετάσεως και το οποίο έθεσε, ειδικότερα, η Επιτροπή με τις γραπτές παρατηρήσεις της αφορά τη δυνατότητα εφαρμογής, στην υπό κρίση υπόθεση, της νομολογίας του Δικαστηρίου περί των αδειοδοτήσεων «κατά στάδια». Κατά τη νομολογία αυτή, απόφαση χορηγήσεως αδείας η οποία δεν αφορά άμεσα δραστηριότητα υποκείμενη σε εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά την έννοια των παραρτημάτων της οδηγίας δύναται ομοίως να επιβάλλει υποχρέωση εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, οσάκις η εκτίμηση αυτή συνιστά «στάδιο» «διαδικασίας χορηγήσεως αδείας» [19]. Όταν δε εθνικό δίκαιο προβλέπει διαδικασία χορηγήσεως αδείας σε δύο στάδια, εκ των οποίων το ένα συνίσταται στην κύρια απόφαση και το έτερο στην εκτελεστική αυτής απόφαση, η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων πρέπει να συνοδεύει, κατ' αρχήν, την κύρια απόφαση, ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία η πράξη με την οποία χορηγείται άδεια για τις δραστηριότητες που μπορούν να έχουν επιπτώσεις στο περιβάλλον είναι η εκτελεστική απόφαση [20].

32. Δεν συντρέχουν λόγοι για την αμφισβήτηση της νομολογιακής αυτής θέσεως και είναι, συνεπώς, σαφές ότι απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει, κατόπιν εξετάσεως της προβλεπόμενης από το εθνικό δίκαιο διαδικασίας χορηγήσεως αδείας, αν συντρέχουν εν προκειμένω οι προϋποθέσεις εφαρμογής της.

33. Κρίνεται, ωστόσο, αναγκαία η σαφής επισήμανση ενός σημαντικού στοιχείου το οποίο θα μπορούσε να αποκλείσει τη δυνατότητα εφαρμογής της εν λόγω νομολογίας στην υπό εξέταση περίπτωση. Πρόκειται για

19 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 7 απόφαση Abraham κ.λπ. (σκέψεις 25-26). Η εν λόγω απόφαση συνοψίζει τα λογικά συμπεράσματα που εξάγονται από σειρά προγενέστερων αποφάσεων του Δικαστηρίου και, ιδίως, των αποφάσεων της 18ης Ιουνίου 1998, C-81/96, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (Συλλογή 1998, σ. I-3923, σκέψη 20), και της 7ης Ιανουαρίου 2004, C-201/02, Wells (Συλλογή 2004, σ. I-723, σκέψη 52).

20 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 19 απόφαση Wells (σκέψη 52). Εντούτοις, θα προσέκρουε στο δίκαιο της Ένωσης εθνικός κανόνας επιβάλλων την υποχρέωση εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων *πάντα και μόνον* κατά το αρχικό στάδιο της διαδικασίας χορηγήσεως αδείας και ποτέ κατά το επόμενο στάδιο της εκτελεστικής αποφάσεως: βλ. απόφαση της 4ης Μαΐου 2006, C-508/03, Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου (Συλλογή 2006, σ. I-3969, σκέψη 104-105).

το γεγονός ότι οι περιπτώσεις κατά τις οποίες το Δικαστήριο εξέτασε αν άδεια χορηγηθείσα βάσει του εθνικού δικαίου μπορούσε να θεωρηθεί ως στάδιο διαδικασίας αδειοδοτήσεως διαρθρούμενης σε πλείονα στάδια εντάσσονταν στο πλαίσιο διαδικασίας *συντείνουσας στην εκτέλεση, στο τελικό στάδιο, δραστηριοτήτων που είτε ενέπιπταν στην έννοια του σχεδίου είτε μπορούσαν να υπαχθούν σε κάποια εκ των κατηγοριών που απαριθμούνται στα παραρτήματα της οδηγίας*.

34. Εν ολίγοις, η άδεια για την οποία προαπαιτείται εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων δεν είναι μια οιαδήποτε άδεια, αλλά μια άδεια που εντάσσεται σε διαδικασία *της οποίας η έκβαση συνίσταται στην έγκριση δραστηριότητας την οποία η οδηγία εξαρτά από προηγούμενη εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων*. Ο σκοπός της οδηγίας θα ματαιωνόταν αν η εφαρμογή της νομολογίας περί διαδικασιών αδειοδοτήσεως διαρθρούμενων σε πλείονα στάδια οδηγούσε εν τέλει στην επιβολή της υποχρεώσεως εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων άνευ της συνδρομής των ουσιαστικών προϋποθέσεων, ήτοι άνευ της υπάρξεως σχεδίου για το οποίο η οδηγία επιβάλλει εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

35. Επιβάλλεται, συγκεκριμένα, η επισήμανση ότι θεμελιώδης σκοπός της εν λόγω νομολογιακής θέσεως είναι να αποτραπεί η δημιουργία πραγματικών κενών κατά την εφαρμογή της οδηγίας, τα οποία θα μπορούσε να προκαλέσει η ποικιλομορφία των εθνικών διαδικασιών αδειοδοτήσεως. Το ενδεχόμενο αυτό θα μπορούσε να επαληθευθεί στην περίπτωση κατά την οποία η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων: α) εντασσόταν σε στάδιο κατά το οποίο θα καθίστατο αλυσιτελής, δεδομένου ότι η απόφαση περί υλοποιήσεως των εργασιών θα έχει ληφθεί σε προηγούμενο στάδιο· β) είχε παρακαμφθεί, με το επιχείρημα ότι συγκεκριμένη άδεια για σχέδιο εμπίπτον στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας συνιστά στην πραγματικότητα απλώς πράξη εκτελεστική προηγούμενης αποφάσεως, ληφθείσας προ της ενάρξεως ισχύος της οδηγίας [21]. Για τους λόγους αυτούς, στην περίπτωση διαδικασιών αδειοδοτήσεως διαρθρούμενων σε πλείονα στάδια μπορεί να επιβάλλεται εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, επί παραδείγματι, ήδη κατά τον χρόνο του αρχικού προγραμματισμού, έστω και αν αυτή καθ' εαυτήν η άδεια πρέπει να χορηγείται σε μεταγενέστερο στάδιο.

36. Οι αποφάσεις περί των διαρθρούμενων σε πλείονα στάδια διαδικασιών αδειοδοτήσεως εγγράφονται επομένως στην κατηγορία των αποφάσεων που αποτυπώνουν την πρόθεση του Δικαστηρίου για αποτροπή του κινδύνου καταστρατηγήσεως της οδηγίας ή, εν πάση περιπτώσει, του κινδύνου να καταστεί η οδηγία άνευ περιεχομένου. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποφάσεων που εντάσσονται στο ίδιο νομολογιακό ρεύμα είναι και οι αποφάσεις που αφορούν την τεχνητή κατάτμηση σχεδίων με σκοπό τη μη υπέρβαση των κατώτατων ορίων που προβλέπει για τις διαστάσεις του έργου η οδηγία ή η εθνική κανονιστική ρύθμιση [22], καθώς και οι αποφάσεις με τις οποίες το Δικαστήριο επισήμανε την περιορισμένη διακριτική ευχέρεια που

21 — Αυτή ακριβώς ήταν η κατάσταση στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 19 απόφαση Wells.

22 — Βλ., επί παραδείγματι, απόφαση της 21ης Σεπτεμβρίου 1999, C-392/96, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας (Συλλογή 1999, σ. I-5901, σκέψη 76).

αναγνωρίζεται στα κράτη μέλη ως προς τα σχέδια του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας [23].

37. Όπως, ωστόσο, επισημάνθηκε, στην κρίση υπόθεση η περιβαλλοντική άδεια που χορηγήθηκε για τον αερολιμένα Βρυξελλών δεν επέφερε καμία υλική μεταβολή στον ίδιο τον αερολιμένα, *ούτε συνιστά στάδιο διαδικασίας η οποία θα μπορούσε να καταλήξει σε μια τέτοια μεταβολή*. Ο αερολιμένος Βρυξελλών λειτουργεί από δεκαετιών και δη προ της θεσπίσεως των κανόνων περί εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και των εθνικών κανόνων περί περιβαλλοντικής άδειας. Επομένως, όπως προκύπτει, δεν υφίσταται κάποιο «σχέδιο» για το οποίο η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων είναι υποχρεωτική βάσει της οδηγίας.

38. Συνεπώς, η νομολογία περί των διαρθρούμενων σε πλείονα στάδια διαδικασιών αδειοδοτήσεως δεν τυγχάνει, κατά την άποψή μου, εφαρμογής εν προκειμένω, καθώς η χορήγηση της περιβαλλοντικής άδειας που αποτελεί αιτία της αντιδικίας δεν συνδέεται με κάποιο –ενεστώς, μελλοντικό ή παρελθόν– σχέδιο εκ των απαριθμούμενων στα παραρτήματα της οδηγίας σχεδίων.

39. Ολοκληρώνοντας, επομένως, την εξέταση του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος, προτείνω στο Δικαστήριο να αποφανθεί ότι, υπό περιστάσεις όπως αυτές της διαφοράς της κύριας δίκης, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας περί εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων άδεια εκμεταλλεύσεως αερολιμένος η οποία δεν συνεπάγεται υλική μεταβολή της υποδομής του.

Γ — *Επί του δευτέρου και του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος*

40. Λαμβανομένης υπόψη της αρνητικής απαντήσεως που προτείνεται για το πρώτο ερώτημα επί τη βάσει, αφενός, της απουσίας «σχεδίου» κατά την έννοια της οδηγίας και, αφετέρου, της μη δυνατότητας υπαγωγής της απλής «εκμεταλλεύσεως» στην έννοια των «έργων κατασκευής» αερολιμένος, παρέλκει,

23 — Ως γνωστόν, προκειμένου για τα σχέδια του παραρτήματος ΙΙ, η οδηγία προβλέπει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να καθορίζουν, κατόπιν κατά περίπτωση εξετάσεως ή βάσει κατώτατων ορίων και κριτηρίων, τις περιπτώσεις στις οποίες η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων είναι απαραίτητη. Η νομολογία του Δικαστηρίου έχει, εντούτοις, διευκρινίσει ότι κράτος μέλος δεν δύναται να καθορίζει κατώτατα όρια με αποκλειστικό κριτήριο τις διαστάσεις των σχεδίων και άνευ συνεκτιμήσεως, επί παραδείγματι, της φύσεως και/ή της θέσεώς τους: βλ. προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 22 απόφαση Επιτροπή κατά Ιρλανδίας (σκέψεις 65-67). Επιπροσθέτως, τα κατώτατα αυτά όρια δεν δύνανται να συνεπάγονται την εκ των προτέρων εξαίρεση από την υποβολή σε εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ολόκληρων κατηγοριών σχεδίων: βλ. προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 17 απόφαση WWF κ.λπ. (σκέψη 37).

κατά την άποψή μου, η εξέταση του δευτέρου και του τρίτου ερωτήματος.

41. Όπως, ειδικότερα, επισημάνθηκε, τα δύο αυτά ερωτήματα στερούνται νοήματος σε περίπτωση αποδοχής της θέσεως ότι η απλή εκμετάλλευση αερολιμένος, η οποία δεν συνοδεύεται από δραστηριότητα μεταβάλλουσα την υλική κατάστασή του, δεν συνιστά «έργα κατασκευής» αερολιμένος κατά την έννοια του σημείου 7 του παραρτήματος Ι της οδηγίας.

42. Στην περίπτωση, εξάλλου, κατά την οποία προκρινόταν καταφατική απάντηση στο πρώτο ερώτημα, η απάντηση στα δύο άλλα ερωτήματα θα μπορούσε ευχερώς να εντοπισθεί στη νομολογία του Δικαστηρίου.

43. Ειδικότερα, το γεγονός ότι για δραστηριότητα η οποία συνιστά σχέδιο κατά την έννοια της οδηγίας απαιτείται άδεια χορηγούμενη κατόπιν περιοδικού ελέγχου δεν αποκλείει εν γένει την επιβολή, επ' ευκαιρία της εκάστοτε ανανεώσεως της άδειας, της υποχρεώσεως εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της δραστηριότητας αυτής [24].

44. Εξάλλου, εάν γινόταν δεκτό ότι η «εκμετάλλευση» αερολιμένος συνιστά «κατασκευή» κατά την έννοια της οδηγίας, το γεγονός ότι ο αερολιμένας λειτουργούσε ήδη προ της ενάρξεως ισχύος των κανόνων περί εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων δεν θα ασκούσε επιρροή: σε μια τέτοια περίπτωση καθοριστικό θα ήταν το γεγονός ότι η ανανέωση της άδειας για τη δραστηριότητα που προαπαιτεί την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (δραστηριότητα που στην περίπτωση αυτή θα ήταν η εκμετάλλευση του αερολιμένος) έπεται χρονικώς της ημερομηνίας ενάρξεως ισχύος των οικείων κανόνων [25]. Αντιθέτως, εάν (όπως προτάθηκε ανωτέρω) δοθεί στην οδηγία η ερμηνεία ότι «έργα κατασκευής» αερολιμένος δύνανται να συνιστούν μόνον δραστηριότητες που συνεπάγονται υλική μεταβολή της καταστάσεώς του, το γεγονός ότι οι εγκαταστάσεις προϋπήρχαν της ενάρξεως ισχύος των κανόνων περί εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων τις εξαιρεί αυτομάτως από την εν λόγω υποχρέωση. Τούτο βεβαίως μόνο καθ' όσον χρόνο δεν εκτελούνται οιασδήποτε μορφής εργασίες κατασκευής και/ή μετατροπής στις εγκαταστάσεις αυτές [26].

24 — Βλ., αντιστοίχως, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 28 απόφαση Waddenvereniging και Vogelbeschermingsvereniging (σκέψη 28).

25 — Βλ. απόφαση της 11ης Αυγούστου 1995, C-431/92, Επιτροπή κατά Γερμανίας (Συλλογή 1995, σ. I-2189, σκέψη 32), και προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 19 απόφαση Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (σκέψη 27).

26 — Η νομολογία του Δικαστηρίου περί του χρονικού πλαισίου εφαρμογής των κανόνων περί εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων είναι πάγια: βλ., επί παραδείγματι, απόφαση της 9ης Αυγούστου 1994, C-396/92, Bund Naturschutz in Bayern κ.λπ. (Συλλογή 1994, σ. I-3717), και προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 19 απόφαση Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (σκέψη 23). Εξάλλου, σύμφωνα με τα πληροφοριακά στοιχεία που παρασχέθηκαν κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ο αερολιμένας Βρυξελλών έχει αποτελέσει αντικείμενο εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στο πλαίσιο προηγούμενων τροποποιήσεων των εγκαταστάσεών του.

IV — Πρόταση

45. Βάσει των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει την ακόλουθη απάντηση στα υποβληθέντα από το Raad van State προδικαστικά ερωτήματα:

«Δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον, άδεια εκμεταλλεύσεως αερολιμένος η οποία δεν συνεπάγεται υλική μεταβολή των εγκαταστάσεών του.»