ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (druhého senátu)

28. února 2008 *

Ve věci C-2/07,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 234 ES, podaná rozhodnutím Cour de cassation (Belgie) ze dne 14. prosince 2006, došlým Soudnímu dvoru dne 4. ledna 2007, v řízení

Paul Abraham a další,

proti

Région wallonne,

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

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

* Jednací jazyk: francouzština.

Société nationale des voies aériennes-Belgocontrol,

État belge,

Cargo Airlines Ltd,

SOUDNÍ DVŮR (druhý senát),

ve složení C. W. A. Timmermans, předseda senátu, L. Bay Larsen, K. Schiemann, P. Kūris a J.-C. Bonichot (zpravodaj), soudci,

generální advokátka: J. Kokott,
vedoucí soudní kanceláře: M.-A. Gaudissart, vedoucí oddělení,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 18. října 2007,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za P. Abrahama a další L. Missonem, L. Wysenem a X. Closem, avocats, jakož i A. Kettels, Rechtsanwältin,

– za R. Beaujeana a další L. Cambierem a M. t'Serstevensem, avocats,

– za E. Dehalleuxe a další L. Cambierem, avocat,

– za P. Descampse a další A. Lebrunem, avocat,

– za Région wallonne F. Haumontem, avocat,

– za Société de développement a de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset P. Ramquetem, avocat,

– za T.N.T. Express Worldwide (Euro Hub) SA P. Henflingem a V. Bertrandem, avocats,

– za belgickou vládu A. Hubert a C. Pochet, jako zmocněnkyněmi, ve spolupráci s F. Haumontem, avocat,

– za českou vládu T. Bočkem, jako zmocněncem,

– za Komisi Evropských společenství M. Konstantinidisem a J.-B. Laignelotem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generální advokátky na jednání konaném dne 29. listopadu 2007,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu směrnice Rady 85/337/EHS ze dne 27. června 1985 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (Úř. věst L 175, s. 40; Zvl. vyd. 15/01, s. 248, dále jen „směrnice 85/337“), ve znění předcházejícím znění směrnice Rady 97/11/ES ze dne 3. března 1997 (Úř. věst. L 73, s. 5; Zvl. vyd. 15/03, s. 151, dále jen „směrnice 97/11“), a zejména bodu 7 její přílohy I a bodu 12 její přílohy II.

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi řadou obyvatel žijících v blízkosti letiště Lutych-Bierset (Belgie) na jedné straně a Valonským regionem, Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, T.N.T. Express Worldwide (Euro Hub) SA (dále jen „T.N.T. Express Worldwide“), Société nationale des voies aériennes Belgocontrol, Belgií a Cargo Airlines Ltd na straně druhé ve věci obtěžování hlukem způsobeného zřízením centra letecké nákladní dopravy na tomto letišti.

Právní rámec

Právní úprava Společenství

3 Směrnice 85/337, jež se na projednávaný případ použije v původním znění, se podle svého čl. 1 odst. 1 vztahuje na posuzování vlivů těch veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, které by mohly mít významný vliv na životní prostředí.

4 Podle odstavce 2 téhož článku:

„[…] se rozumí:

záměrem:

– provádění stavebních prací nebo výstavba jiných zařízení nebo děl,

– jiné zásahy do přírodního prostředí a krajiny včetně těch, které se týkají těžby nerostných surovin;

oznamovatelem [investorem]:

žadatel o povolení soukromého záměru nebo orgán veřejné moci, který dá podnět k záměru;

povolením:

rozhodnutí příslušného orgánu nebo orgánů, které opravňuje oznamovatele [investora] k uskutečnění záměru.“

5 Podle čl. 2 odst. 1 směrnice 85/337 „[č]lenské státy přijmou všechna opatření nezbytná k zajištění, aby ještě před vydáním povolení byly záměry, které mohou mít významný vliv na životní prostředí mimo jiné v důsledku své povahy, rozsahu nebo umístění, posouzeny z hlediska jejich vlivů. Tyto záměry jsou vymezeny v článku 4“.

6 Článek 3 popisuje předmět posouzení vlivů na životní prostředí:

„Posuzování vlivů na životní prostředí vhodným způsobem určí, popíše a posoudí v každém jednotlivém případě a v souladu s články 4 až 11 přímé a nepřímé vlivy záměru na tyto faktory:

– člověka, faunu a flóru,

– půdu, vodu, ovzduší, podnebí a krajinu,

– vzájemné působení mezi faktory uvedenými v první a druhé odrážce,

– hmotné statky a kulturní dědictví.“

7 Článek 4 rozlišuje dva druhy záměrů.

8 Článek 4 odst. 1 požaduje, aby s výhradou čl. 2 odst. 3 podléhaly záměry kategorií uvedených v příloze I posouzení v souladu s články 5 až 10 téže směrnice. Mezi záměry, které spadají do čl. 4 odst. 1, bod 7 příloha I uvádí „výstavbu […] letišť [2] s hlavní rozjezdovou a přistávací drahou o délce 2 100 m nebo více“.

9 Poznámka pod čarou [2], která se týká tohoto bodu 7, upřesňuje, že: „[p]ro účely této směrnice se ‚letištěm‘ rozumí letiště, která odpovídají definici v Chicagské úmluvě z roku 1944 zřizující Mezinárodní organizaci pro civilní leteckou dopravu (Příloha 14)“.

10 Co se týče ostatních druhů záměrů, čl. 4 odst. 2 směrnice 85/337 stanoví:

„Záměry z kategorií uvedených v příloze II podléhají posouzení v souladu s články 5 až 10, pokud členské státy usoudí, že to jejich povaha vyžaduje.

Za tím účelem mohou členské státy mimo jiné upřesnit určité druhy záměrů, u nichž je třeba provádět posouzení, nebo mohou stanovit kritéria nebo prahové hodnoty umožňující určit, které ze záměrů z kategorií uvedených v příloze II musí podléhat posouzení v souladu s články 5 až 10.“

11 Co se týče těchto záměrů, které spadají do čl. 4 odst. 2 směrnice, bod 10 písm. d) přílohy II této směrnice uvádí: [v]ýstavba […] letišť (záměry neuvedené v příloze I) a bod 12 téže přílohy uvádí „[z]měny […] záměrů uvedených v příloze I“.

12 Články 5 až 9 směrnice 85/337, na které odkazuje článek 4 této směrnice, stanoví v podstatě následující: článek 5 upřesňuje minimální informace, které musí investor poskytnout, článek 6 ukládá investorovi zejména povinnost uvědomit orgány a veřejnost, článek 8 uvádí povinnost příslušných orgánů brát v úvahu informace shromážděné v rámci postupu posuzování a článek 9 zakládá povinnost příslušných orgánů uvědomit veřejnost o rozhodnutí, které bylo přijato, a o podmínkách k němu případně připojených.

Vnitrostátní právní úprava

13 Ve Valonském regionu bylo do 1. října 2002 posouzení vlivů záměrů na životní prostředí upraveno nařízením ze dne 11. září 1985 a jeho prováděcí vyhláškou ze dne 31. října 1991.

14 Tyto texty stanovily, že záměry uvedené v příloze I nařízení ze dne 11. září 1985, do které byl převzat seznam přílohy I směrnice 85/337, a v příloze II vyhlášky ze

dne 31. října 1991 podléhají vždy studii o vlivu na životní prostředí. Ostatní záměry, pro něž studie o vlivu na životní prostředí stanovena nebyla, byly předmětem pouze stručného předchozího posouzení vlivů na životní prostředí.

15 V souladu s přílohou I nařízení ze dne 11. září 1985 podléhá povinně výstavba letišť s rozjezdovou a přistávací drahou o délce minimálně 2 100 m studii o vlivu na životní prostředí. Krom toho podle přílohy II vyhlášky ze dne 31. října 1991 jsou výstavba letišť s rozjezdovou a přistávací drahou o délce 1 200 m nebo více, včetně prodloužení existujících drah nad tuto prahovou hodnotu, jakož i sportovních letišť rovněž předmětem studie o vlivu na životní prostředí.

Spor v původním řízení a předběžné otázky

16 Obyvatelé žijící v blízkosti letiště Lutych-Bierset si stěžují na obtěžování hlukem, často v noci, které souvisí s restrukturalizací bývalého vojenského letiště a jeho využíváním společnostmi letecké nákladní dopravy od roku 1996.

17 Dohoda podepsaná dne 26. února 1996 mezi Valonským regionem, Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset a T. N. T. Express Worldwide stanovila celou řadu stavebních úprav infrastruktury tohoto letiště tak, aby mohlo být využíváno 24 hodin denně 365 dní v roce. Byly upraveny a rozšířeny především rozjezdové a přistávací dráhy. Byla rovněž postavena kontrolní věž, jakož i nové výjezdové pruhy z hlavní dráhy a parkovací plochy. Rozjezdová a přistávací dráha o délce 3 297 m se naproti tomu nezměnila.

18 Za účelem umožnění uskutečnění těchto stavebních prací byla rovněž vydána stavební a provozní povolení.

19 Spor probíhající před belgickým vnitrostátním soudem se týká odpovědnosti: žalobci v původním řízení totiž žádali náhradu škody, která jim údajně vznikla v důsledku, podle jejich názoru, závažných rušivých vlivů souvisejících s restrukturalizací letiště.

20 V rámci tohoto sporu byl k belgickému Cour de cassation podán kasační opravný prostředek směřující proti rozsudku vydanému dne 29. června 2004 odvolacím soudem v Lutychu.

21 Vzhledem k tomu, že se Cour de cassation domníval, že ve sporu, jenž mu byl předložen, vyvstávají výkladové otázky práva Společenství, rozhodl se přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Představuje dohoda mezi orgány veřejné moci a soukromým podnikem, na jejímž základě se má tento podnik usadit na letišti s [rozjezdovou a přistávací] drahou delší než 2 100 metrů, zahrnující přesný popis prací v oblasti infrastruktury, které budou uskutečněny v souvislosti s úpravou uvedené dráhy, aniž by však tato dráha byla prodloužena, a s výstavbou kontrolní věže za účelem umožnění letu velkých dopravních letadel 24 hodin denně a 365 dní v roce, a která předpokládá provozování jak nočních, tak denních letů od doby zahájení činnosti tohoto podniku, záměr ve smyslu směrnice 85/337 […], ve znění použitelném před její změnou provedenou směrnicí 97/11/EHS […]?

2) Odpovídají změny infrastruktury stávajícího letiště za účelem jeho přizpůsobení zamýšlenému zvýšení počtu nočních a denních letů bez prodloužení [rozjezdové a přistávací] dráhy pojmu ‚záměr', u kterého je stanovena povinnost provést posouzení vlivů na životní prostředí ve smyslu článků 1, 2 a 4 směrnice 85/337 […], ve znění použitelném před její změnou provedenou směrnicí 97/11 […]?

3) I když zamýšlené rozšíření činnosti letiště není přímo uvedeno v přílohách směrnice 85/337 […], musí členský stát nicméně toto rozšíření vzít v úvahu, přezkoumává-li potenciální vliv změn infrastruktury tohoto letiště na životní prostředí za účelem povolení tohoto rozšíření?"

K předběžným otázkám

K první otázce

22 Svou první otázkou se předkládající soud táže, zda je taková dohoda, jako je dohoda dotčená ve sporu v původním řízení, „záměrem" ve smyslu směrnice 85/337.

23 Na tuto otázku je třeba odpovědět záporně. Ze samotného znění čl. 1 odst. 2 směrnice 85/337 totiž vyplývá, že pojem „záměr" se týká stavebních prací nebo zásahů. Dohodu tedy nelze považovat za záměr ve smyslu směrnice 85/337, a to bez ohledu na to, zda tato dohoda obsahuje více či méně konkrétní popis stavebních prací, které mají být provedeny.

24 Aby však mohl Soudní dvůr poskytnout užitečnou odpověď soudu, který položil předběžnou otázku, může být mimoto přiveden k tomu, aby vzal v úvahu předpisy práva Společenství, na něž se vnitrostátní soud při formulaci otázky neodvolal (viz zejména rozsudek ze dne 20. března 1986, Tissier, 35/85, Recueil, s. 1207, bod 9).

25 V projednávané věci je třeba předkládající soud upozornit na skutečnost, že mu na základě použitelné vnitrostátní právní úpravy přísluší určit, zda dohoda, jako je dohoda dotčená ve sporu v původním řízení, obsahuje povolení ve smyslu čl. 1 odst. 2 směrnice 85/337, a sice rozhodnutí příslušného orgánu, které opravňuje investora provést dotčený záměr (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 18. června 1998, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, C-81/96, Recueil, s. I-3923, bod 20). Je tomu tak v případě, kdy lze toto rozhodnutí podle vnitrostátního práva považovat za rozhodnutí příslušného orgánu nebo orgánů, které opravňuje investora k provedení stavebních prací nebo jiných zařízení nebo děl nebo k zásahům do přírodního prostředí nebo krajiny.

26 Krom toho, pokud vnitrostátní právo stanoví vícestupňové povolovací řízení, posouzení vlivů záměru na životní prostředí musí být v zásadě uskutečněno ihned, jakmile je možné identifikovat a posoudit všechny vlivy, které tento záměr může mít na životní prostředí (viz rozsudek ze dne 7. ledna 2004, Wells, C-201/02, Recueil, s. I-723, bod 53). Pokud tak jedním z těchto stupňů je hlavní rozhodnutí a dalším prováděcí rozhodnutí, které nemůže jít nad rámec parametrů stanovených hlavním rozhodnutím, musejí být vlivy, které může mít záměr na životní prostředí, identifikovány a posuzovány během řízení týkajícího se hlavního rozhodnutí. Pouze tehdy, když tyto vlivy nejsou identifikovatelné, by mělo být posouzení provedeno během řízení týkajícího se prováděcího rozhodnutí (výše citovaný rozsudek Wells, bod 52).

27 Konečně je třeba předkládajícímu soudu připomenout, že cíl právní úpravy nelze obejít rozdělením záměrů a že nezohlednění jejich kumulativního účinku nesmí mít za praktický následek skutečnost, že všechny záměry uniknou povinnosti posouzení, když jako celek mohou mít významný vliv na životní prostředí ve smyslu čl. 2 odst. 1 směrnice 85/337 (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 21. září 1999, Komise v. Irsko, C-392/96, Recueil, s. I-5901, bod 76).

28 V důsledku toho je třeba na první otázku odpovědět tak, že i když dohoda, jako je dohoda dotčená ve sporu v původním řízení, není záměrem ve smyslu směrnice 85/337, přísluší předkládajícímu soudu, aby na základě použitelné vnitrostátní právní úpravy určil, zda tato dohoda obsahuje povolení ve smyslu čl. 1 odst. 2 směrnice 85/337. V této souvislosti je třeba přezkoumat, zda je toto povolení součástí vícestupňového řízení zahrnujícího hlavní rozhodnutí, jakož i prováděcí rozhodnutí a zda je třeba vzít v úvahu kumulativní účinek více záměrů, jejichž vliv na životní prostředí musí být posouzen celkově.

K druhé otázce

29 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda stavební práce týkající se infrastruktury již vystaveného letiště, jehož rozjezdová a přistávací dráha je již delší než 2 100 metrů, spadají do oblasti působnosti ustanovení bodu 12 přílohy II, vykládaných ve vzájemném spojení s ustanoveními bodu 7 přílohy I směrnice 85/337 v jejím původním znění.

30 Podle bodu 12 přílohy II, v jeho znění předcházejícím znění směrnice Rady 97/11, je záměrem, kterého se týká čl. 4 odst. 2, „změna záměrů uvedených v příloze I. Bod 7 této přílohy I uvádí „výstavbu […] letišť s hlavní rozjezdovou a přistávací drahou o délce 2 100 m nebo více“.

31 Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, T.N.T. Express Worldwide a Belgické království tvrdí, že z tohoto znění nutně vyplývá, že se vztahuje pouze na změny týkající se „výstavby“ letiště s hlavní rozjezdovou a přistávací drahou o délce 2 100 m nebo více, a nikoliv změn již existujícího letiště.

32 Soudní dvůr však již několikrát poukázal na to, že oblast působnosti směrnice 85/337 je rozsáhlá a její cíl velmi široký (viz v tomto smyslu rozsudky ze dne 24. října 1996, Kraaijeveld a další, C-72/95, Recueil, s. I-5403, bod 31, a ze dne 16. září 1999, WWF a další, C-435/97, Recueil, s. I-5613, bod 40). V tomto ohledu by bylo v rozporu se samotným cílem směrnice 85/337 vyloučit z oblasti působnosti její přílohy II stavební práce spočívající ve zlepšení nebo rozšíření infrastruktury již vystaveného letiště z důvodu, že příloha I směrnice 85/337 se týká „výstavby letišť“, a nikoliv „letišť“ jako takových. Takový výklad by totiž umožnil vyjmout z povinností, které vyplývají ze směrnice 85/337, všechny změny již existujícího letiště, bez ohledu na rozsah těchto změn, a zbavil by tak v tomto ohledu přílohu II směrnice 85/337 jejího smyslu.

33 V důsledku toho je třeba mít za to, že ustanovení bodu 12 přílohy II, vykládaná ve vzájemném spojení s ustanoveními bodu 7 přílohy I, se vztahují rovněž na změny již vystaveného letiště.

34 Tento výklad není v žádném případě zpochybněn okolností, že směrnice 97/11 nahradila bod 12 přílohy II směrnice 85/337 novým bodem 13, který výslovně označuje za záměr, jehož se týká čl. 4 odst. 2 směrnice 85/337, ve znění směrnice 97/11 „[j]akoukoliv změnu nebo rozšíření záměrů uvedených v příloze I nebo v příloze II, které jsou již povoleny, uskutečněny nebo jsou právě uskutečňovány […]“, zatímco bod 12 přílohy II se týkal pouze „změn záměrů uvedených v příloze I. Nové znění přijaté směrnicí 97/11, jejíž čtvrtý bod odůvodnění zdůrazňuje zkušenosti získané při posuzování vlivů na životní prostředí a považuje za nezbytné zavést ustanovení, která objasní, doplní a zkvalitní pravidla posuzování totiž v tomto ohledu jen dále objasňuje dosah, který je třeba přiznat směrnici 85/337, v jejím původním znění. Ze zásahu zákonodárce Společenství tedy nelze vyvodit výklad *a contrario* směrnice v jejím původním znění.

35 Mimoto okolnost, že se stavební práce dotčené ve sporu v původním řízení netýkají délky rozjezdové a přistávací dráhy, nemá vliv na otázku, zda tyto stavební práce spadají do oblasti působnosti bodu 12 přílohy II směrnice 85/337. Bod 7 přílohy I směrnice 85/337 totiž upřesňuje pojem „letiště“, když odkazuje na definici uvedenou v příloze 14 Chicagské úmluvy ze dne 7. prosince 1944 týkající se civilní letecké dopravy. Podle této přílohy: „je letištěm plocha na pevnině nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení) určená zcela nebo zčásti k přistávání nebo rozjezdům letadel a k jejich přesunu“.

36 Z toho plyne, že všechny stavební práce týkající se budov, zařízení nebo vybavení letiště musejí být považovány za stavební práce týkající se letiště jako takového. Pro účely použití bodu 12 přílohy II, vykládaného ve vzájemném spojení s bodem 7 přílohy I směrnice 85/337, to znamená, že změna letiště s rozjezdovou a přistávací drahou delší než 2 100 metrů je tedy nejen změna, jejímž účelem je prodloužit

dráhu, nýbrž všechny změny týkající se budov, zařízení nebo vybavení tohoto letiště, jestliže je lze považovat, zejména s ohledem na jejich povahu, význam a vlastnosti, za změnu samotného letiště. Tak je tomu zejména v případě stavebních prací určených k podstatnému zvýšení činnosti letiště a leteckého provozu.

37 Konečně je třeba předkládajícímu soudu připomenout, že i když čl. 4 odst. 2 druhý pododstavec směrnice 85/337 přiznává členským státům prostor pro uvážení za účelem upřesnění určitých druhů záměrů, které budou podléhat posouzení, nebo stanovení použitelných kritérií nebo prahových hodnot, tento prostor pro uvážení je omezen povinností stanovenou v čl. 2 odst. 1 této směrnice podrobit záměry, které mohou mít významný vliv na životní prostředí mimo jiné v důsledku své povahy, rozsahu nebo umístění, studii o vlivu na životní prostředí (výše citovaný rozsudek Kraaijeveld a další, bod 50).

38 Členský stát, který stanoví kritéria nebo prahové hodnoty pouze se zřetelem k rozsahu záměrů, aniž by vzal rovněž v úvahu jejich povahu a jejich umístění, by tak překročil prostor pro uvážení, kterým disponuje na základě čl. 2 odst. 1 a čl. 4 odst. 2 směrnice 85/337.

39 Přísluší předkládajícímu soudu, aby se ubezpečil, že příslušné orgány správně posoudily, zda mají stavební práce dotčené ve sporu v původním řízení podléhat studii o vlivu na životní prostředí.

40 V důsledku toho je třeba na druhou otázku odpovědět, že ustanovení bodu 12 přílohy II, vykládaná ve vzájemném spojení s ustanoveními bodu 7 přílohy I směrnice 85/337, v jejím původním znění, se týkají rovněž změn infrastruktury stávajícího letiště

bez prodloužení rozjezdové a přistávací dráhy, jestliže je lze považovat, zejména s ohledem na jejich povahu, význam a vlastnosti, za změnu samotného letiště. Tak je tomu zejména v případě stavebních prací určených k podstatnému zvýšení činnosti letiště a leteckého provozu. Přísluší předkládajícímu soudu, aby se ubezpečil, že příslušné orgány správně posoudily, zda mají stavební práce dotčené ve sporu v původním řízení podléhat posouzení jejich vlivu na životní prostředí.

K třetí otázce

41 Podstatou třetí otázky předkládajícího soudu je, zda příslušné orgány musejí vzít v úvahu zamýšlené rozšíření činnosti letiště za účelem určení, zda musí záměr uvedený v bodě 12 přílohy II směrnice 85/337 podléhat posouzení jeho vlivů na životní prostředí.

42 Jak bylo uvedeno v bodě 32 tohoto rozsudku, Soudní dvůr již několikrát poukázal na to, že oblast působnosti směrnice 85/337 je rozsáhlá a její cíl velmi široký. Mimoto, i když čl. 4 odst. 2 druhý pododstavec směrnice přiznává členským státům prostor pro uvážení za účelem upřesnění určitých druhů záměrů, které budou podléhat posouzení, nebo stanovení použitelných kritérií nebo prahových hodnot, tento prostor pro uvážení je omezen povinností stanovenou v čl. 2 odst. 1 podrobit záměry, které mohou mít významný vliv na životní prostředí mimo jiné v důsledku své povahy, rozsahu nebo umístění, studii o vlivu na životní prostředí. V tomto ohledu se směrnice 85/337 zaměřuje na celkové posouzení vlivů záměrů nebo jejich změn na životní prostředí.

43 Vzít v úvahu pro posouzení vlivů záměru nebo jeho změny na životní prostředí pouze přímé účinky zamýšlených samotných stavebních prací, aniž by byly zohledněny vlivy na životní prostředí, které mohou být vyvolány používáním nebo provozem stavebních děl, které jsou výsledkem těchto prací, by bylo zjednodušující a v rozporu s tímto přístupem.

44 Ostatně výčet faktorů, které je třeba vzít v úvahu, uvedený v článku 3 směrnice 85/337, jako je vliv záměru zejména na člověka, faunu a flóru, půdu, vodu, ovzduší nebo kulturní dědictví, sám o sobě ukazuje, že vliv na životní prostředí, jehož posouzení má směrnice 85/337 za cíl umožnit, není jen vliv zamýšlených stavebních prací, nýbrž také a zejména vliv záměru, který má být proveden.

45 Soudní dvůr tak ve věci záměru zdvojení již existující železniční tratě rozhodl, že záměr této povahy může mít významný vliv na životní prostředí ve smyslu směrnice 85/337, jelikož může mít zejména významný zvukový vliv (rozsudek ze dne 16. září 2004, Komise v. Španělsko, C-227/01, Sb. rozh. s. I-8253, bod 49). Ve věci, ve které byl vydán tento rozsudek, přitom významný zvukový vliv nebyl vyvolán zdvojením železniční tratě, avšak předpokládaným zvýšením frekvence železniční dopravy, tedy zvýšením, které bylo umožněno právě těmito pracemi spočívajícími ve zdvojení železniční tratě. Totéž se musí uplatňovat v případě záměru, jakým je záměr dotčený ve sporu v původním řízení, jehož cílem je umožnit zvýšení činnosti letiště, a v důsledku toho intenzity leteckého provozu.

46 V důsledku toho je třeba na třetí otázku odpovědět, že příslušné orgány musejí vzít v úvahu zamýšlené rozšíření činnosti letiště, přezkoumávají-li vliv změn jeho infrastruktury, které mají být provedeny za účelem umožnění tohoto rozšíření, na životní prostředí.

K nákladům řízení

47 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (druhý senát) rozhodl takto:

1) I když dohoda, jako je dohoda dotčená ve sporu v původním řízení, není záměrem ve smyslu směrnice Rady 85/337/EHS ze dne 27. června 1985 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, přísluší předkládajícímu soudu, aby na základě použitelné vnitrostátní právní úpravy určil, zda tato dohoda obsahuje povolení ve smyslu čl. 1 odst. 2 směrnice 85/337. V této souvislosti je třeba přezkoumat, zda je toto povolení součástí vícestupňového řízení zahrnujícího hlavní rozhodnutí, jakož i prováděcí rozhodnutí a zda je třeba vzít v úvahu kumulativní účinek více záměrů, jejichž vliv na životní prostředí musí být posouzen celkově.

2) Ustanovení bodu 12 přílohy II, vykládaná ve vzájemném spojení s ustanoveními bodu 7 přílohy I směrnice 85/337, v původním znění, se týkají rovněž změn infrastruktury stávajícího letiště bez prodloužení rozjezdové a přistávací dráhy, jestliže je lze považovat, zejména s ohledem na jejich povahu,

význam a vlastnosti, za změnu samotného letiště. Tak je tomu zejména v případě stavebních prací určených k podstatnému zvýšení činnosti letiště a leteckého provozu. Přísluší předkládajícímu soudu, aby se ubezpečil, že příslušné orgány správně posoudily, zda mají stavební práce dotčené ve sporu v původním řízení podléhat posouzení jejich vlivu na životní prostředí.

3) Příslušné orgány musejí vzít v úvahu zamýšlené rozšíření činnosti letiště, přezkoumávají-li vliv změn jeho infrastruktury, které mají být provedeny za účelem umožnění tohoto rozšíření, na životní prostředí.

Podpisy.