

DOMSTOLENS DOM (Anden Afdeling)

28. februar 2008^{*}

I sag C-2/07,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 234 EF, indgivet af Cour de cassation (Belgien) ved afgørelse af 14. december 2006, indgået til Domstolen den 4. januar 2007, i sagen:

Paul Abraham m.fl.

mod

regionen Vallonien,

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

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

^{*} Processprog: fransk.

Société nationale des voies aériennes-Belgocontrol,

État belge,

Cargo Airlines Ltd,

har

DOMSTOLEN (Anden Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, C.W.A. Timmermans, og dommerne L. Bay Larsen, K. Schiemann, P. Kūris og J.-C. Bonichot (refererende dommer),

generaladvokat: J. Kokott
justitssekretær: kontorchef M.-A. Gaudissart,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 18. oktober 2007,

efter at der er indgivet indlæg af:

— Paul Abraham m.fl. ved avocats L. Misson, L. Wysen og X. Close samt ved
Rechtsanwältin A. Kettels

- Robert Beaujean m.fl. ved advokats L. Cambier og M. t'Serstevens
- Eugène Dehalleux m.fl. ved avocat L. Cambier
- Patrick Descamps m.fl. ved avocat A. Lebrun
- regionen Vallonien ved avocat F. Haumont
- Société de développement og de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset ved avocat P. Ramquet
- T.N.T. Express Worldwide (Euro Hub) SA ved advokats P. Henfling og V. Bertrand
- den belgiske regering ved A. Hubert og C. Pochet, som befuldmægtigede, bistået af avocat F. Haumont
- den tjekkiske regering ved T. Boček, som befuldmægtiget
- Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved M. Konstantinidis og J.-B. Laignelot, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 29. november 2007,

afsagt følgende

Dom

- ¹ Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EFT L 175, s. 40, herefter »direktiv 85/337«), som dette var affattet før vedtagelsen af Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EFT L 73, s. 5, herefter »direktiv 97/11«), og navnlig dets bilag I, punkt 7, og bilag II, punkt 12.
- ² Anmodningen er blevet indgivet under en sag anlagt af en række naboer til lufthavnen Liège-Bierset (Belgien) mod regionen Vallonien, Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, T.N.T. Express Worldwide (Euro Hub) SA (herefter »T.N.T. Express Worldwide«), Société nationale des voies aériennes Belgocontrol, den belgiske stat og Cargo Airlines Ltd vedrørende støjgener, der er opstået som følge af installeringen af et luftfragtcenter i denne lufthavn.

Retsforskrifter

Fællesskabsbestemmelser

³ Direktiv 85/337, der her finder anvendelse i sin oprindelige affattelse, vedrører i henhold til dets artikel 1, stk. 1, vurderingen af indvirkningen på miljøet af offentlige og private projekter, der er af en sådan beskaffenhed, at de vil kunne påvirke miljøet væsentligt.

⁴ Direktivets artikel 1, stk. 2, har følgende ordlyd:

»[Der] forstås ved:

Projekt:

— gennemførelse af anlægsarbejder eller andre installationer eller arbejder

— andre indgreb i det naturlige miljø eller i landskaber, herunder sådanne, der tager sigte på udnyttelse af ressourcer i undergrunden

Bygherre:

Enten den person, der ansøger om godkendelse af et privat projekt, eller den offentlige myndighed, som tager initiativ til et projekt

Tilladelse:

Afgørelse fra den eller de kompetente myndighed(er), som giver bygherren ret til at gennemføre projektet«.

5 Ifølge direktiv 85/337's artikel 2, stk. 1, »[træffer] [m]edlemsstaterne [...] de nødvendige foranstaltninger med henblik på, at projekter, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan få væsentlig indvirkning på miljøet, undergives en vurdering af denne indvirkning, inden der gives tilladelse; [d]isse projekter er defineret i artikel 4«.

6 Artikel 3 beskriver formålet med vurderingen af indvirkningen på miljøet:

»Vurderingen af indvirkningen på miljøet skal, afhængigt af hvert enkelt tilfælde og i overensstemmelse med artikel 4-11, bestå i på passende måde at påvise, beskrive og vurdere de direkte og indirekte virkninger af et projekt på følgende faktorer:

— mennesker, fauna og flora

— jordbund, vand, luft, klima og landskab

— sammenspillet mellem faktorerne i første og andet led

— materielle goder og kulturarv.«

7 Artikel 4 sonderer mellem to projekttyper.

8 Med forbehold af artikel 2, stk. 3, kræver artikel 4, stk. 1, at projekter, der henhører under de i bilag I til direktivet anførte grupper, skal vurderes i henhold til samme direktivs artikel 5-10. Blandt de projekter, der henhører under artikel 4, stk. 1, omhandler punkt 7 i bilag I »[a]nlæg af [...] lufthavne (2) med en start- og landingsbane på 2 100 m og derover«.

9 Fodnote 2 til dette punkt 7 præciserer, at »[i] dette direktiv forstås ved »lufthavne« sådanne lufthavne, som svarer til definitionerne i Chicagooverenskomsten af 1944 om oprettelse af Organisationen for International Civil Luftfart (bilag 14).«

10 Hvad angår de andre projekttyper bestemmer artikel 4, stk. 2, i direktiv 85/337:

»Projekter, der henhører under de i bilag II anførte grupper, vurderes i henhold til artikel 5-10, når medlemsstaterne finder, at det er påkrævet på grund af projekternes karakter.

Med henblik herpå kan medlemsstaterne navnlig udpege visse typer projekter, der skal vurderes, eller fastsætte kriterier og/eller grænseværdier for at afgøre, hvilke af projekterne henhørende under de i bilag II anførte kategorier, der skal vurderes i henhold til artikel 5-10.«

- 11 For så vidt angår disse projekter, som henhører under direktivets artikel 4, stk. 2, omhandler punkt 10, litra d), i bilag II til direktivet »[a]nlæg af [...] flyvepladser (projekter, som ikke er omfattet af bilag I)«, og punkt 12 i samme bilag nævner »[æ]ndring af projekter i bilag I«.
- 12 Artikel 5-9 i direktiv 85/337, hvortil der henvises i artikel 4, indeholder i det væsentlige følgende bestemmelser: Artikel 5 præciserer de minimumsoplysninger, som bygherren skal give, artikel 6 indfører navnlig en forpligtelse for bygherren til at informere myndighederne og offentligheden, artikel 8 fastsætter en forpligtelse for de kompetente myndigheder til at tage de indhentede oplysninger i betragtning i forbindelse med godkendelsesproceduren og artikel 9 indfører en forpligtelse for de kompetente myndigheder til at underrette offentligheden om den trufne beslutning og om de betingelser, der eventuelt er knyttet til beslutningen.

De nationale bestemmelser

- 13 I regionen Vallonien blev vurderingen af projekters indvirkning på miljøet indtil den 1. oktober 2002 reguleret af et dekret af 11. september 1985 og af bekendtgørelse af 31. oktober 1991 om gennemførelse af dekretet.
- 14 Disse retsakter bestemmer, at de projekter, der nævnes i bilag I til dekretet af 11. september 1985, og som gengiver listen i bilag I til direktiv 85/337, og i bilag II til

bekendtgørelsen af 31. oktober 1991, automatisk var underlagt en undersøgelse af deres indvirkning på miljøet. For andre projekter, for hvilke en undersøgelse af indvirkningen ikke automatisk var foreskrevet, skulle der kun afgives en meddelelse om forudgående vurdering af indvirkningen på miljøet.

- 15 I henhold til bilag I til dekretet af 11. september 1985 er det obligatorisk at underkaste anlæg af lufthavne med en start- og landingsbane på mindst 2 100 meter en undersøgelse af indvirkningen på miljøet. Endvidere og i medfør af bilag II til bekendtgørelsen af 31. oktober 1991 skal anlæg af lufthavne med en start- og landingsbane på 1 200 meter og derover, herunder også forlængelse af eksisterende baner med en længde, der overstiger denne grænse, samt private flyvepladser ligeledes underkastes en undersøgelse af indvirkningen på miljøet.

Twisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

- 16 Naboerne til lufthavnen Liège-Bierset klager over støjgener, ofte om natten, der stammer fra ombygningen af denne gamle militærflughavn og fra luftfragtsvirksomhedernes brug siden 1996.
- 17 I en aftale mellem regionen Vallonien og Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège Bierset og T.N.T. Express Worldwide, indgået den 26. februar 1996, blev der fastsat et vist antal anlægsarbejder vedrørende ændring af denne lufthavns infrastruktur med henblik på brug 24 timer i døgnet og 365 dage om året. Bl.a. blev start- og landingsbanerne udbygget og forlænget. Der blev også opført et kontroltårn samt anlagt frakørselsbaner og parkeringszoner. Start- og landingsbanens længde på 3 297 meter blev derimod ikke ændret.

18 Tilladelser vedrørende fysisk planlægning og tilladelser til drift blev også meddelt med henblik på at tillade udførelsen af disse arbejder.

19 Sagen, der verserer for den nationale belgiske ret, vedrører ansvarsspørgsmålet. Sagsøgerne i hovedsagen har nemlig nedlagt påstand om erstatning for den skade, de mener at have lidt som følge af den med lufthavnens omstrukturering forbundne — ifølge dem alvorlige — gener.

20 Det er i denne forbindelse, at der for Cour de cassation er blevet indbragt kassationsappet af en dom afsagt af cour d'appel de Liège den 29. juni 2004.

21 Da Cour de cassation mener, at den indbragte sag rejser spørgsmål om fortolkning af fællesskabsretten, har den besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

- »1) Udgør en aftale mellem staten og en privat virksomhed et projekt i den forstand, hvori dette udtryk er anvendt i [...] direktiv 85/337 [...], i den affattelse heraf, som var gældende inden ændringen ved [...] direktiv 97/11 [...], når aftalen er indgået med det formål at få den private virksomhed til at etablere sig på en lufthavn, som er udstyret med en start- og landingsbane over 2 100 meter, og [aftalen] indeholder en præcis beskrivelse af de arbejder vedrørende infrastrukturen, som skal udføres i forbindelse med indretningen af start- og landingsbanen, uden at denne forlænges, og med opførelsen af et kontrolltårn med henblik på flyvning med store fragtfly 24 timer i døgnet og 365 dage om året, og der ifølge aftalen skal afgå såvel dag- som natfly fra denne virksomheds anlæg?

- 2) Skal arbejder til ændring af en eksisterende lufthavns infrastruktur med henblik på at tilpasse den til den planlagte forøgelse af antallet af nat- og dagfly, uden en forlængelse af start- og landingsbanen, anses for et projekt, hvis indvirkning på miljøet det er nødvendigt at vurdere i henhold til artikel 1, 2 og 4 i direktiv 85/337 i den affattelse heraf, som var gældende inden ændringen ved direktiv 97/11?

- 3) Skal medlemsstaten, selv om den planlagte udvidelse af en lufthavns virksomhed ikke er direkte omfattet af bilagene til direktiv 85/337, dog tage hensyn til denne udvidelse i forbindelse med sin vurdering af den indvirkning på miljøet, som [de foretagne] ændringer [af] lufthavnens infrastrukturer [kan have], inden den godkender udvidelsen af lufthavnens virksomhed?»

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

- ²² Med det første spørgsmål spørger den forelæggende ret, om en aftale, såsom den i hovedsagen omhandlede, er et »projekt« i direktiv 85/337's forstand.
- ²³ Dette spørgsmål må besvares benægtende. Det fremgår nemlig af selve ordlyden af artikel 1, stk. 2, i direktiv 85/337, at ordet »projekt« omfatter arbejder eller fysiske indgreb. Uanset spørgsmålet om en aftale indeholder en mere eller mindre præcis beskrivelse af de arbejder, som skal udføres, kan aftalen således ikke anses for et projekt som omhandlet i direktiv 85/337.

- 24 Med henblik på at give den nationale ret, som har forelagt spørgsmålet, den fornødne vejledning kan Domstolen imidlertid inddrage fællesskabsretlige bestemmelser, som den nationale ret ikke har henvist til i spørgsmålet (jf. bl.a. dom af 20.3.1986, sag 35/85, Tissier, Sml. s. 1207, præmis 9).
- 25 I den foreliggende sag skal det over for den forelæggende ret påpeges, at det på baggrund af den gældende nationale lovgivning påhviler den at afgøre, hvorvidt en aftale, såsom den i hovedsagen omhandlede, indeholder en tilladelse som nævnt i artikel 1, stk. 2, i direktiv 85/337, altså en afgørelse fra den kompetente myndighed, der giver bygherren ret til at gennemføre det pågældende projekt (jf. i denne retning dom af 18.6.1998, sag C-81/96, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, Sml. I, s. 3923, præmis 20). Dette ville være tilfældet, hvis denne afgørelse i medfør af national ret kunne anses for en afgørelse fra den eller de kompetente myndigheder, som giver bygherren ret til at gennemføre anlægsarbejder eller andre installationer eller arbejder eller til at gribe ind i det naturlige miljø eller i landskaber.
- 26 Når den nationale lovgivning i øvrigt fastsætter, at tilladelsesproceduren er opdelt i flere led, skal en vurdering af et projekts indvirkning på miljøet i princippet foretages, så snart det er muligt at identificere og vurdere alle de virkninger, som projektet kan have på miljøet (jf. dom af 7.1.2004, sag C-201/02, Wells, Sml. I, s. 723, præmis 53). Når et af disse led således består af en grundlæggende afgørelse og det andet led af en gennemførelsesafgørelse, der ikke kan gå ud over de parametre, der er fastsat ved den grundlæggende afgørelse, skal de virkninger, som projektet kan have på miljøet, identificeres og vurderes under proceduren vedrørende den grundlæggende afgørelse. Det er kun, hvis disse virkninger først kan identificeres under proceduren vedrørende gennemførelsesafgørelsen, at vurderingen må foretages i løbet af denne procedure (Wells-dommen, præmis 52).

27 Endelig skal den forelæggende rets opmærksomhed henledes på, at formålet med bestemmelserne ikke kan omgås gennem en projektopdeling, og at manglende hensyntagen til projektets kumulative virkning ikke i praksis kan føre til, at samtlige projektdele fratages for vurderingsforpligtelsen, uanset at projektet i sin helhed kan få væsentlig indvirkning på miljøet som omhandlet i artikel 2, stk. 1, i direktiv 85/337 (jf. i denne retning dom af 21.9.1999, sag C-392/96, Kommissionen mod Irland, Sml. I, s. 5901, præmis 76).

28 Det første spørgsmål skal herefter besvares således, at selv om en aftale såsom den i hovedsagen omhandlede ikke er et projekt i direktiv 85/337's forstand, påhviler det den forelæggende ret på grundlag af den relevante nationale lovgivning at afgøre, hvorvidt en sådan aftale indeholder en tilladelse som nævnt i artikel 1, stk. 2, i direktiv 85/337. Det skal i denne forbindelse efterprøves, hvorvidt denne tilladelse indgår i en procedure i flere led, der indeholder en grundlæggende afgørelse samt gennemførelsesafgørelser, og hvorvidt der skal tages hensyn til den kumulative virkning af flere projekter, hvis virkning på miljøet skal vurderes i sin helhed.

Det andet spørgsmål

29 Den forelæggende ret ønsker med det andet spørgsmål nærmere bestemt oplyst, om arbejder, der vedrører infrastrukturen inden for en allerede anlagt lufthavn med en start- og landingsbane, der allerede er over 2 100 meter, henhører under anvendelsesområdet for bestemmelserne i punkt 12 i bilag II, sammenholdt med bestemmelserne i punkt 7 i bilag I til direktiv 85/337 i dettes oprindelige affattelse.

- 30 I medfør af punkt 12 i bilag II i affattelsen forud for formuleringen ifølge direktiv 97/11 er »[æ]ndring af projekter i bilag I« et projekt som omhandlet i artikel 4, stk. 2. Punkt 7 i det nævnte bilag I nævner derimod »[a]nlæg af [...] lufthavne [...] med en start- og landingsbane på 2 100 m og derover«.
- 31 Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège Bierset, T.N.T. Express Worldwide og Kongeriget Belgien har gjort gældende, at det nødvendigvis følger af denne affattelse, at der alene sigtes til ændringer, der udføres på »anlæg« af en lufthavn med en start- og landingsbane på 2 100 m og derover, og ikke ændringer, der udføres på en eksisterende lufthavn.
- 32 Imidlertid har Domstolen ved flere lejligheder fastslået, at direktiv 85/337's anvendelsesområde er vidt og dets formål meget bredt (jf. i denne retning dom af 24.10.1996, sag C-72/95, Kraaijeveld m.fl., Sml. I, s. 5403, præmis 31, og af 16.9.1999, sag C-435/97, WWF m.fl., Sml. I, s. 5613, præmis 40). I denne henseende ville det være i strid med selve formålet med direktiv 85/337, hvis arbejder til forbedring eller udvidelse af infrastrukturen inden for en allerede anlagt lufthavn faldt uden for anvendelsesområdet for bilag II til direktivet med den begrundelse, at bilag I til direktiv 85/337 omhandler »anlæg af lufthavne« og ikke »lufthavne« som sådan. En sådan fortolkning ville nemlig gøre det muligt at unddrage alle ændringsarbejder, der udføres på en allerede eksisterende lufthavn — uanset omfanget af disse arbejder — fra de forpligtelser, der følger af direktiv 85/337, og ville således på dette punkt tømme bilag II til direktiv 85/337 for ethvert indhold.
- 33 Bestemmelserne i punkt 12 i bilag II, sammenholdt med bestemmelserne i punkt 7 i bilag I, skal herefter anses for også at tilsligte ændringsarbejder, der udføres på en allerede anlagt lufthavn.

34 Denne fortolkning drages på ingen måde i tvivl af den omstændighed, at direktiv 97/11 har erstattet punkt 12 i bilag II til direktiv 85/337 med et nyt punkt 13, hvori »[æ]ndringer eller udvidelser af projekter i bilag I eller II, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført [...]« udtrykkeligt er betegnet som projekter i henhold til artikel 4, stk. 2, i direktiv 85/337, som ændret ved direktiv 97/11, mens punkt 12 i bilag II blot nævnte »[æ]ndring af projekter i bilag I. Den nye affattelse, der blev vedtaget med direktiv 97/11, hvor der i fjerde betragtning hertil er lagt vægt på erfaringerne fra miljøkonsekvensvurdering og behovet for at indsætte bestemmelser i direktivet, som kan gøre reglerne for vurderingsproceduren klarere samt supplere og forbedre dem, gør det således på dette punkt kun mere klart, hvilken rækkevidde der skal tillægges direktiv 85/337 i den oprindelige affattelse heraf. Denne indgriben fra fællesskabslovgivers side kan følgelig ikke føre til en modsatrettet fortolkning af den oprindelige udgave af direktivet.

35 Desuden er den omstændighed, at de i hovedsagen omhandlede arbejder ikke vedrører start- og landingsbanens længde, uden betydning for spørgsmålet om, hvorvidt disse arbejder er omfattet af anvendelsesområdet for punkt 12 i bilag II til direktiv 85/337. I punkt 7 i bilag I til direktiv 85/337 er begrebet »lufthavn« således omhyggeligt præciseret under henvisning til definitionen i bilag 14 til Chicagokonventionen af 7. december 1944 angående international civil luftfart. Dette bilag har følgende ordlyd: »En aerodrom er en overflade på land eller til vands (herunder bygninger, installationer og udstyr), der er bestemt til helt eller delvist at blive anvendt til ankomst og afgang af luftfartøjer og til deres manøvrer.«

36 Det følger heraf, at alle arbejder vedrørende bygningerne, installationerne eller udstyret i en lufthavn skal anses for arbejder vedrørende lufthavnen som sådan. I forhold til anvendelsen af punkt 12 i bilag II, sammenholdt med punkt 7 i bilag I til direktiv 85/337, betyder dette, at arbejder til ændring af en lufthavn med en start- og landingsbane på 2 100 m og derved således ikke kun er arbejder, der har til formål at forlænge banen, men alle arbejder vedrørende lufthavnens bygninger, installationer

eller udstyr, så længe de bl.a. som følge af deres karakter, omfang og kendetegn kan anses for en ændring af selve lufthavnen. Dette er navnlig tilfældet med hensyn til arbejder, der skal udvide lufthavnens virksomhed og flytrafikken væsentligt.

37 Endelig skal den forelæggende rets opmærksomhed henledes på, at selv om der ved artikel 4, stk. 2, andet afsnit, i direktiv 85/337 er givet medlemsstaterne en skønsmargen til at udpege visse typer projekter, der skal vurderes, eller til at fastsætte kriterier og/eller grænseværdier, er dette skøn begrænset af forpligtelsen i direktivets artikel 2, stk. 1, til at foretage en undersøgelse af konsekvenserne af projekter, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan få væsentlig indvirkning på miljøet (jf. dommen i sagen Kraaijeveld m.fl., præmis 50).

38 En medlemsstat, der fastsætter kriterier og/eller grænseværdier, ved hvilke der kun lægges vægt på projekternes dimensioner og ikke desuden på deres art eller placering, overskrider således grænserne for det skøn, den har i henhold til artikel 2, stk. 1, og artikel 4, stk. 2, i direktiv 85/337.

39 Det påhviler den forelæggende ret at sikre, at de kompetente myndigheder har foretaget en korrekt vurdering af, om de i hovedsagen omhandlede arbejder skulle underkastes en undersøgelse af deres indvirkning på miljøet.

40 Det andet spørgsmål skal følgelig besvares med, at bestemmelserne i punkt 12 i bilag II, sammenholdt med bestemmelserne i punkt 7 i bilag I til direktiv 85/337 i deres oprindelige affattelse, ligeledes omfatter arbejder til ændring af en eksisterende

lufthavns infrastruktur uden en forlængelse af start- og landingsbanen, så længe de bl.a. som følge af deres karakter, omfang og kendetegn kan anses for en ændring af selve lufthavnen. Dette er navnlig tilfældet med hensyn til arbejder, der skal udvide lufthavnens virksomhed og flytrafikken væsentligt. Det påhviler den forelæggende ret at sikre, at de kompetente myndigheder har foretaget en korrekt vurdering af, om de i hovedsagen omhandlede arbejder skulle underkastes en vurdering af deres indvirkning på miljøet.

Det tredje spørgsmål

⁴¹ Med det tredje spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om de kompetente myndigheder er forpligtet til at tage hensyn til en planlagt udvidelse af en lufthavns virksomhed ved afgørelsen af, om et projekt, der er omfattet af punkt 12 i bilag II til direktiv 85/337, skal underkastes en vurdering af dets indvirkning på miljøet.

⁴² Som nævnt i nærværende doms præmis 32 har Domstolen ved flere lejligheder fastslået, at direktiv 85/337's anvendelsesområde er vidt og dets formål meget bredt. Selv om der ved artikel 4, stk. 2, andet afsnit, i direktiv 85/337 er givet medlemsstaterne en skønsmargen til at udpege visse typer projekter, der skal vurderes, eller til at fastsætte kriterier og/eller grænseværdier, er dette skøn desuden begrænset af forpligtelsen i direktivets artikel 2, stk. 1, til at foretage en undersøgelse af konsekvenserne af projekter, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan få væsentlig indvirkning på miljøet. I denne henseende tilstræber direktiv 85/337 en samlet vurdering af den indvirkning på miljøet, projekterne eller ændringen af dem ville få.

- 43 Det ville være for snævert og i strid med denne tilgangsvinkel kun ved vurderingen af de indvirkninger på miljøet, projekterne eller ændringen af dem ville få, at tage hensyn til de direkte virkninger af selve de planlagte arbejder uden at tage hensyn til de indvirkninger på miljøet, der kunne fremkaldes ved brugen og driften af resultaterne af disse arbejder.
- 44 I øvrigt viser opregningen i artikel 3 i direktiv 85/337 af de faktorer, der skal tages i betragtning, såsom et projekts virkninger på bl.a. mennesker, fauna og flora, jordbund, vand, luft eller kulturarv, i sig selv, at den indvirkning på miljøet, som direktiv 85/337 skal muliggøre en vurdering af, ikke alene er virkningen af planlagte arbejder, men også og især virkningen af det projekt, der skal gennemføres.
- 45 Domstolen har således for så vidt angik et projekt vedrørende anlæg af et ekstra spor ved siden af et eksisterende jernbanespor fastslået, at et projekt af en sådan art kan have væsentlige indvirkninger på miljøet i direktiv 85/337's forstand, da det bl.a. kan være en væsentlig støjbelastning (dom af 16.9.2004, sag C-227/01, Kommissionen mod Spanien, Sml. I, s. 8253, præmis 49). I den sag, der gav anledning til denne dom, var den væsentlige støjbelastning imidlertid ikke den belastning, der fremkaldtes ved arbejdet i forbindelse med anlægget af det ekstra spor, men den, der fremkaldtes ved den forøgede hyppighed i jernbanetrafikken, som måtte forudses — en forøgelse, der netop ville blive mulig som følge af arbejderne til anlæggelse af det ekstra jernbanespor. Det bør forholde sig på samme måde for så vidt angår et projekt som det i hovedsagen omhandlede, der har til formål at muliggøre en udvidelse af en lufthavns virksomhed og dermed intensiteten af flytrafikken.
- 46 Herefter skal det tredje spørgsmål besvares med, at de kompetente myndigheder skal tage hensyn til en planlagt udvidelse af en lufthavns virksomhed i forbindelse med deres vurdering af indvirkningen på miljøet af de foretagne ændringer af dens infrastruktur, hvis formål er at give plads for denne aktivitetsstigning.

Sagens omkostninger

⁴⁷ Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den nationale ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Anden Afdeling) for ret:

- 1) Selv om en aftale såsom den i hovedsagen omhandlede ikke er et projekt i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, påhviler det den forelæggende ret at afgøre, hvorvidt en sådan aftale indeholder en tilladelse som nævnt i artikel 1, stk. 2, i direktiv 85/337. Det skal i denne forbindelse efterprøves, hvorvidt denne tilladelse indgår i en procedure i flere led, der indeholder en grundlæggende afgørelse samt gennemførelsesafgørelser, og hvorvidt der skal tages hensyn til den kumulative virkning af flere projekter, hvis virkning på miljøet skal vurderes i sin helhed.
- 2) Bestemmelserne i punkt 12 i bilag II, sammenholdt med bestemmelserne i punkt 7 i bilag I til direktiv 85/337 i deres oprindelige affattelse, omfatter ligeledes arbejder til ændring af en eksisterende lufthavns infrastruktur uden en forlængelse af start- og landingsbanen, så længe de bl.a. som følge af

deres karakter, omfang og kendetegn kan anses for en ændring af selve lufthavnen. Dette er navnlig tilfældet med hensyn til arbejder, der skal udvide lufthavnens virksomhed og flytrafikken væsentligt. Det påhviler den forelæggende ret at sikre, at de kompetente myndigheder har foretaget en korrekt vurdering af, om de i hovedsagen omhandlede arbejder skulle underkastes en vurdering af deres indvirkning på miljøet.

- 3) De kompetente myndigheder skal tage hensyn til en planlagt udvidelse af en lufthavns virksomhed i forbindelse med deres vurdering af indvirkningen på miljøet af de foretagne ændringer af dens infrastruktur, hvis formål er at give plads for denne aktivitetsstigning.

Underskrifter