

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ

JULIANE ΚΟΚΟΤΤ

της 29ης Νοεμβρίου 2007<sup>1</sup>

**I — Εισαγωγή**

1. Η αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την οδηγία 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον<sup>2</sup>, ως είχε αρχικώς (στο εξής: οδηγία). Πρόκειται για τα μέτρα στον αερολιμένα Λιέγη-Bierset, τα οποία θεωρείται ότι βελτίωσαν τη χρήση του για την εναέρια μεταφορά εμπορευμάτων και είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση των νυχτερινών πτήσεων. Βασικά, τίθεται το ερώτημα υπό ποιες προϋποθέσεις τροποποιήσεις στην υποδομή ενός αεροδρομίου απαιτούν εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον, ιδίως δε αν πρέπει συναφώς να λαμβάνεται υπόψη η επιδιωκόμενη αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας.

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γερμανική.

2 — ΕΕ L 175, σ. 40.

**II — Νομικό πλαίσιο**

2. Με το άρθρο 1 της οδηγίας δίνεται ορισμός του αντικειμένου της, καθώς και μερικών εννοιών:

«1) Η παρούσα οδηγία αφορά την εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον των σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων που ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

2) Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας, νοείται ως:

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· λόγω της φύσης, του μεγέθους ή της θέσης τους, μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, να υποβάλλονται σε εκτίμηση όσον αφορά τις επιπτώσεις τους πριν δοθεί η άδεια.

κύριος του έργου:

Αυτά τα σχέδια καθορίζονται στο άρθρο 4.»

είτε ο υποβάλλον αίτηση για άδεια που αφορά σχέδιο ιδιωτικού έργου, είτε η δημόσια αρχή που αναλαμβάνει την πρωτοβουλία για ένα σχέδιο·

4. Το άρθρο 3 περιγράφει το αντικείμενο της εκτιμήσεως των επιπτώσεων στο περιβάλλον:

άδεια:

«Η εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον εντοπίζει, περιγράφει και αξιολογεί κατάλληλα, σε συνάρτηση με κάθε ειδική περίπτωση και σύμφωνα με τα άρθρα 4 έως 11 τις άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις ενός σχεδίου πάνω στους εξής παράγοντες:

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

- στον άνθρωπο, στην πανίδα και στη χλωρίδα,

3) [...]»

3. Το άρθρο 2, παράγραφος 1, καθορίζει τον σκοπό της οδηγίας:

- στο έδαφος, στα ύδατα, στον αέρα, στο κλίμα και στο τοπίο,

«1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις απαραίτητες διατάξεις ώστε τα σχέδια που, ιδίως,

- στην αλληλεπίδραση των παραγόντων που αναφέρονται στην πρώτη και δεύτερη περίπτωση,

— στα υλικά αγαθά και στην πολιτιστική κληρονομιά.»

γραμμών μεγάλων αποστάσεων καθώς και αερολιμένων<sup>(2)</sup>, των οποίων οι διάδρομοι απογείωσης και προσγείωσης έχουν μήκος άνω των 2 100 μέτρων.

5. Το άρθρο 4 ορίζει ποια σχέδια πρέπει να εκτιμώνται:

[...]

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

<sup>(2)</sup> — “Αερολιμένες” νοούνται κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας τα αεροδρόμια που ανταποκρίνονται στον ορισμό που δίνει η Συμφωνία του Σικάγου του 1944 για την ίδρυση της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (παράρτημα 14).»

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

7. Το παράρτημα 14 της Συμφωνίας του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία περιέχει κανόνες για όλο τον τομέα, στον οποίο αεροπλάνα κινούνται σε αερολιμένα τόσο κατά την απογείωση όσο και κατά την προσγείωση, δηλαδή για τους διαδρόμους απογείωσης και προσγείωσης, τους τροχοδρόμους και τον εναέριο χώρο στον αερολιμένα. Ομοίως, αντικείμενο ρυθμίσεως αποτελούν τα σήματα για τη χρήση του αερολιμένα από τα αεροπλάνα.

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

8. Το σημείο 10, στοιχείο δ', του παραρτήματος II, μνημονεύει, μεταξύ άλλων, μικρότερα αεροδρόμια:

6. Οι αερολιμένες μνημονεύονται στο σημείο 7 του παραρτήματος I:

«Κατασκευή αυτοκινητοδρόμων, οδών ταχείας κυκλοφορίας, σιδηροδρομικών

«Κατασκευή δρόμων λιμανιών (στα οποία συμπεριλαμβάνονται αλιευτικά λιμάνια) και αεροδρομίων (σχέδια που δεν περιλαμβάνονται στο παράρτημα I)».

9. Τροποποιήσεις σχεδίων περιλαμβάνονται επίσης στο σημείο 12 του παραρτήματος II:

συγκεκριμένου σχεδίου ή ενός τύπου σχεδίου και των στοιχείων του περιβάλλοντος που ενδέχεται να θιγούν·

«Τροποποίηση των σχεδίων του παραρτήματος I καθώς και των σχεδίων του παραρτήματος I που εξυπηρετούν αποκλειστικά ή κυρίως την ανάπτυξη και δοκιμή νέων μεθόδων ή προϊόντων και που δεν χρησιμοποιούνται περισσότερο από ένα χρόνο.»

β) τα κράτη μέλη κρίνουν ότι μπορούν εύλογα να απαιτήσουν από τον κύριο του έργου να συλλέξει τα στοιχεία, λαμβάνοντας, μεταξύ άλλων, υπόψη τις υπάρχουσες γνώσεις και μεθόδους εκτίμησης.

10. Το άρθρο 5 προβλέπει τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται στο πλαίσιο της εκτιμήσεως των επιπτώσεων στο περιβάλλον:

2) Οι πληροφορίες τις οποίες παρέχει ο κύριος του έργου, σύμφωνα με την παράγραφο 1, πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

«1) Στην περίπτωση των σχεδίων που, κατ'εφαρμογή του άρθρου 4, πρέπει να υποβάλλονται σε εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον, σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε ο κύριος του έργου να παρέχει, υπό την κατάλληλη μορφή, τις πληροφορίες που καθορίζονται στο παράρτημα III, στο μέτρο που:

— περιγραφή του σχεδίου ως προς τη θέση, τον σχεδιασμό και το μέγεθός του,

— περιγραφή των μέτρων που μελετώνται προκειμένου να αποφευχθούν, να μειωθούν και, αν είναι δυνατό, να αντιμετωπισθούν οι σημαντικότερες δυσμενείς επιπτώσεις,

α) τα κράτη μέλη κρίνουν ότι οι πληροφορίες αυτές ανταποκρίνονται σε ένα δεδομένο στάδιο της διαδικασίας για άδεια και στα ειδικά χαρακτηριστικά ενός

— τα απαραίτητα στοιχεία για την εξακρίβωση και την εκτίμηση των σημαντικών επιπτώσεων που το σχέδιο προβλέπεται ότι θα έχει στο περιβάλλον,

— μία μη τεχνική περίληψη των πληροφοριών που αναφέρονται στην πρώτη, δεύτερη και τρίτη περίπτωση.

(ρύπανση του νερού, του ατμοσφαιρικού αέρα και του εδάφους, θόρυβος, δονήσεις, φως, θερμότητα, ακτινοβολία κλπ.), που αναμένεται να προκύψουν από τη λειτουργία του προτεινομένου σχεδίου.

3) [...]»

[...]

11. Οι κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, πληροφορίες διευκρινίζονται στο παράρτημα III:

«1. Περιγραφή του σχεδίου όπου περιλαμβάνεται ειδικότερα:

4. Περιγραφή<sup>(1)</sup> των σημαντικών επιπτώσεων που το προτεινόμενο σχέδιο ενδέχεται να δημιουργήσει στο περιβάλλον από:

— περιγραφή των φυσικών χαρακτηριστικών του συνόλου του σχεδίου και απαιτήσεις όσον αφορά τη χρήση γης κατά τα στάδια της κατασκευής και της λειτουργίας,

— την ίδια την ύπαρξη του όλου σχεδίου,

— περιγραφή των κυριότερων χαρακτηριστικών των μεθόδων κατασκευής, για παράδειγμα σχετικά με τη φύση και τις ποσότητες των χρησιμοποιούμενων υλικών,

— τη χρήση των φυσικών πόρων,

— πρόβλεψη του τύπου και της ποσότητας των καταλοίπων και εκπομπών

— την εκπομπή ρυπαντών, τη δημιουργία οχλήσεων και τη διάθεση των αποβλήτων,

και αναφορά, εκ μέρους του κυρίου του έργου, των μεθόδων πρόβλεψης που ακολουθεί για την εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον.

[...]

(<sup>1</sup>) — Αυτή η περιγραφή θα πρέπει να αφορά τις άμεσες και, ενδεχομένως, τις έμμεσες, τις δευτερεύουσες, τις σωρευτικές, τις βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες, τις μόνιμες και προσωρινές, τις θετικές και αρνητικές επιπτώσεις του σχεδίου.»

12. Η οδηγία, όπως εκθέτει το αιτούν δικαστήριο, μεταφέρθηκε ως επί το πλείστον κατά λέξη στο οικείο εθνικό δίκαιο.

### III — Τα περιστατικά, η διαδικασία και τα προδικαστικά ερωτήματα

13. Η διαδικασία της κύριας δίκης αφορά προσφυγή περιοίκων του αερολιμένα Λιέγης-Bierset στο Βέλγιο. Ο αερολιμένας αυτός διαθέτει προ πολλού διάδρομο προσγειώσεως σαφώς πλέον των 2 100 μέτρων. Μετά από οικονομική μελέτη που κατάρτισε τρίτος, η Περιφέρεια Βαλλονίας αποφάσισε να αναπτύξει εκεί εναέρια μεταφορά εμπορευμάτων για ολόκληρο το εικοσιτετράωρο.

14. Η Περιφέρεια Βαλλονίας και η Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset (Εταιρία Αναπτύξεως και Προωθήσεως του Αερολιμένα Λιέγης-Bierset, στο εξής: SAB) συνήσαν συμβά-

σεις με επιχειρήσεις εναέριας μεταφοράς εμπορευμάτων. Το Δικαστήριο δεν έλαβε καμία άλλη πληροφορία ως προς την πρώτη σύμβαση με την εταιρία Cargo Airlines Ltd (με συντομογραφία CAL), που συνήφθη σε άγνωστη ημερομηνία. Λεπτομερώς πάντως εκτίθεται η συμφωνία με την εταιρία ταχυμεταφορών TNT (στο εξής: TNT), που συνήφθη στις 26 Φεβρουαρίου 1996 (στο εξής: συμφωνία).

15. Οι περίοικοι προβάλλουν ότι η συμφωνία αυτή προβλέπει, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

- ο κύριος διάδρομος (23L/05R) του αερολιμένα θα καταστεί πλήρως λειτουργικός καθ' όλο του το μήκος και θα είναι εξοπλισμένος με σύστημα προσγειώσεως,
- ο παράλληλος διάδρομος προσγειώσεως (23R) θα έχει εξοπλιστεί το αργότερο την 1η Μαρτίου 1996,
- ο παράλληλος διάδρομος 23L/05R θα διαπλατυνθεί στα 45 μέτρα και θα ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές που απαιτούνται για τους ελιγμούς αεροπλάνων τύπου Airbus 300,
- ο διάδρομος 23ML θα αποκτήσει δύο επιπλέον εξόδους ταχείας κυκλοφορίας και ο πύργος ελέγχου Α.Τ.Σ. (Air Traffic Control Tower) θα μετατοπισθεί,

- ακριβώς απέναντι από την κύρια εγκατάσταση διαλογής της TNT θα υπάρχει νέος χώρος σταθμεύσεως εμβαδού 18 εκταρίων,
- η ζώνη σταθμεύσεως θα επεκταθεί προς την κατεύθυνση του υποστέγου συντηρήσεως των αεροπλάνων και θα συνδεθεί με τις νέες εξόδους ταχείας κυκλοφορίας,
- θα ανεγερθεί πύργος ελέγχου και θα είναι διαθέσιμο ένα κέντρο εφοδιασμού σε καύσιμα, ελάχιστης χωρητικότητας ενός εκατομμυρίου λίτρων, με δυνατότητα της TNT να ζητήσει την επέκτασή του,
- ο αερολιμένας θα παραμένει ανοικτός σε εικοσιτετράωρη βάση επί 365 ημέρες τον χρόνο και θα υπάρχει κατάλληλη ηλεκτροδότηση για τις δραστηριότητες της TNT (περίπου 2 000 αμπέρ), με πρόσθετο απόθεμα για την εξασφάλιση αδιάλειπτης παροχής ενέργειας, γεγονός που απαιτεί λήψη άδειας για την εγκατάσταση δύο υποσταθμών ηλεκτρικού ρεύματος υψηλής τάσεως 15 KV.

16. Οι πρώτες νυκτερινές πτήσεις πραγματοποιήθηκαν το 1996 από την εταιρία CAL. Η εταιρία TNT πραγματοποίησε τις πρώτες πτήσεις της τον Μάρτιο του 1998.

17. Οι περίοικοι παραπονούνται για πολύ έντονες ηχητικές οχλήσεις, κυρίως κατά τις νυκτερινές ώρες, και για τις επιπτώσεις των οχλήσεων αυτών στον ύπνο και στην υγεία. Αξιώνουν, βάσει της αστικής ευθύνης, την αποκατάσταση των ζημιών που υπέστησαν συνεπεία της χρήσεως των κατά τη συμφωνία της 26ης Φεβρουαρίου 1996 υποδομών και την απαγόρευση της χρήσεώς τους.

18. Προβάλλουν ότι της χορηγήσεως των οικοδομικών αδειών και των αδειών εκμεταλλεύσεως, που απαιτούνται για την εκτέλεση των εργασιών κατά τη συμφωνία της 26ης Φεβρουαρίου 1996, δεν προηγήθηκε καμία εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον. Η ανυπαρξία της εκτιμήσεως των επιπτώσεων στο περιβάλλον συνεπάγεται έλλειψη νομιμότητας των απαιτούμενων για την εφαρμογή της εν λόγω συμφωνίας αδειών και, κατά συνέπεια, καθιστά συγχρόνως παράνομες τις υποδομές που μνημονεύονται σ' αυτές τις άδειες, καθώς και τη χρήση τους.

19. Το *Tribunal de première Instance* της Λιέγης δέχθηκε εν μέρει την αγωγή. Σε δεύτερο βαθμό, το *Cour d'appel* της Λιέγης εξέθεσε, μεταξύ άλλων, ότι η οδηγία αφορά και ορίζει την έννοια του αερολιμένα με γνώμονα το μήκος του διαδρόμου του και όχι με βάση τις παρακείμενες του διαδρόμου εγκαταστάσεις, όπως είναι τα υπόστεγα ή ένας πύργος ελέγχου. Ο διάδρομος όμως δεν υπέστη ουσιώδεις μεταβολές. Επιπροσθέτως, το παράρτημα I της οδηγίας αφορά

την «κατασκευή» ενός αερολιμένα, το δε παράρτημα II αναφέρεται στην τροποποίηση σχεδίου του παραρτήματος I, ήτοι σε τροποποίηση της κατασκευής.

20. Με αίτηση αναιρέσεως, οι περίοικοι βάλλουν κατά της ερμηνείας της έννοιας του σχεδίου από το *Cour d'appel*.

21. Κατά συνέπεια, το *Cour de cassation* υπέβαλε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα ερωτήματα προς έκδοση προδικαστικής αποφάσεως:

«1) Συνιστά σχέδιο έργου κατά την έννοια της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον, όπως ίσχυε πριν από την τροποποίησή της με την οδηγία 97/11/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 3ης Μαρτίου 1997, σύμβαση συναφθείσα μεταξύ δημοσίων φορέων και ιδιωτικής επιχειρήσεως, η οποία σκοπεύει στην εγκατάσταση της εν λόγω επιχειρήσεως στον χώρο ενός αεροδρομίου διαθέτοντος διάδρομο προσγειώσεως-απογειώσεως μήκους άνω των 2 100 μέτρων και στην οποία περιγράφονται επακριβώς οι εργασίες υποδομής που πρόκειται να πραγματοποιηθούν για τη χωροταξική διεύθυνση του διαδρόμου προσγειώσεως-απογειώσεως, χωρίς επιμήκυνσή του, καθώς και οι εργασίες για την κατασκευή πύργου ελέγχου, ώστε να μπορούν να πραγματοποιούνται πτήσεις μεγάλων αεροσκαφών σε εικοσιτετράωρη βάση επί 365 ημέρες το χρόνο, και η οποία προβλέπει την πραγματοποίηση πτήσεων τόσο κατά τη διάρκεια της νύκτας όσο και κατά τη διάρκεια της ημέρας από και προς την εγκατάσταση της εν λόγω επιχειρήσεως;

2) Εμπίπτουν στην έννοια του σχεδίου έργου, για το οποίο απαιτείται εκτίμηση επιπτώσεων κατά την έννοια των άρθρων 1, 2 και 4 της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1985, όπως ίσχυε πριν τροποποιηθεί από την οδηγία 97/11/ΕΟΚ, οι εργασίες μετατροπών στην υποδομή υφισταμένου αεροδρομίου, σκοπούσες στην προσαρμογή του στη σχεδιαζόμενη αύξηση του αριθμού των ημερησίων και νυκτερινών πτήσεων, χωρίς επιμήκυνση του διαδρόμου του;

3) Λαμβανομένου υπόψη ότι τα παραρτήματα της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ δεν αφορούν ευθέως τα σχέδια για προβλεπόμενη αύξηση της δραστηριότητας αεροδρομίου, υποχρεούται, παρ' όλα αυτά, το οικείο κράτος μέλος να συνεκτιμήσει την αύξηση αυτή στο πλαίσιο της εξετάσεως των ενδεχομένων επιπτώσεων στο περιβάλλον των μετατροπών στις οποίες υπόκεινται οι υποδομές του εν λόγω αεροδρομίου, προκειμένου να ανταποκριθούν στη σχεδιαζόμενη αύξηση της δραστηριότητάς του;»

22. Στην έγγραφη διαδικασία και στην επ' ακροατηρίου συζήτηση συμμετείχαν εκ μέρους των περιοίκων του αερολιμένα οι Abraham κ.λπ., Beaujean κ.λπ., καθώς και οι Descamps κ.λπ., με χωριστούς ισχυρισμούς, καθώς και οι αναιρεσίβλητες SAB και TNT, το Βασίλειο του Βελγίου, η Τσεχική Δημοκρατία και η Επιτροπή.



## IV — Νομική εκτίμηση

23. Κατά το άρθρο 4, παράγραφος 1, και το σημείο 7 του παραρτήματος I της οδηγίας, η άδεια κατασκευής αερολιμένων, των οποίων οι διάδρομοι απογείωσης και προσγείωσης έχουν μήκος άνω των 2 100 μέτρων προϋποθέτει υποχρεωτικές εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον.

24. Κατά το άρθρο 4, παράγραφος 2 και τα σημεία 10 και 12 του παραρτήματος II της οδηγίας, τροποποιήσεις τέτοιων σχεδίων ή η κατασκευή άλλων αερολιμένων υποβάλλονται σε εκτίμηση όχι υποχρεωτικής, αλλά μόνον όταν τα κράτη μέλη κρίνουν ότι το απαιτούν τα χαρακτηριστικά τους. Προς τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη μπορούν ιδίως να συγκεκριμενοποιούν ορισμένους τύπους σχεδίων προς εκτίμηση ή να καθορίζουν τα κριτήρια και/ή τα κατώφλια που πρέπει να επιλεγούν προκειμένου να μπορεί να καθοριστεί ποια από τα σχέδια που υπάγονται στις κατηγορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα II πρέπει να υποβληθούν σε εκτίμηση.

25. Κατά πάγια νομολογία, το άρθρο 4, παράγραφος 2, της οδηγίας παρέχει στα κράτη μέλη περιθώριο εκτιμήσεως, το οποίο περιορίζεται από την επιβαλλόμενη με το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας υποχρέωση μελέτης των επιπτώσεων έργων με ενδεχόμενες σημαντικές συνέπειες στο

περιβάλλον, ιδίως λόγω της φύσεώς τους, του μεγέθους τους ή της θέσεώς τους<sup>3</sup>.

26. Σ' αυτό το πλαίσιο, τα ερωτήματα του Cour de cassation αφορούν, αφενός, τη σημασία της συμφωνίας για την προσαρμογή του αερολιμένα στις ανάγκες της μεταφοράς εμπορευμάτων και, αφετέρου, το ζήτημα αν τροποποιήσεις που επέρχονται σε έναν αερολιμένα, που δεν αφορούν τον διάδρομο, μπορούν να θεωρηθούν ως σχέδιο έργου που πρέπει να υποβληθεί σε εκτίμηση και αν οι δραστηριότητες του αερολιμένα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την εξέταση των επιπτώσεών του στο περιβάλλον.

27. Δεδομένου ότι η ερμηνεία και εφαρμογή της οδηγίας πρέπει να έχουν ως σημείο αναφοράς τον σκοπό του άρθρου 2, παράγραφος 1, ο οποίος έγκειται στο ότι σχέδια που, ιδίως, λόγω της φύσης, του μεγέθους ή της θέσης τους, μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, υποβάλλονται σε εκτίμηση όσον αφορά τις επιπτώσεις τους, πριν δοθεί η άδεια<sup>4</sup>, ενδείκνυται να δοθεί απάντηση στα ερωτήματα κατ' αντίστροφη σειρά.

3 — Αποφάσεις της 24ης Οκτωβρίου 1996, C-72/95, Kraaijeveld κ.λπ. (Συλλογή 1996, σ. I-5403, σκέψη 50), της 21ης Σεπτεμβρίου 1999, C-392/96, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας (Συλλογή 1999, σ. I-5901, σκέψη 64), της 29ης Απριλίου 2004, C-117/02, Επιτροπή κατά Πορτογαλίας (Συλλογή 2004, σ. I-5517, σκέψη 82), της 2ας Ιουνίου 2005, C-83/03, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 2005, σ. I-4747, σκέψη 19), και της 8ης Σεπτεμβρίου 2005, C-121/03, Επιτροπή κατά Ισπανίας (Συλλογή 2005, σ. I-7569, σκέψη 87).

4 — Απόφαση της 23ης Νοεμβρίου 2006, C-486/04, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 2006, σ. I-11025, σκέψη 36). Βλ., επίσης, παρατεθείσες στην υποσημείωση 3 αποφάσεις.

28. Κατά συνέπεια, θα εξετάσω κατ' αρχάς, στο μέρος Α, αν οι δραστηριότητες ενός αερολιμένα ή η αύξησή τους πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Κατόπιν, υπό το φως της απαντήσεως σ' αυτό το ερώτημα, θα εξετασθεί, στο μέρος Β, το δεύτερο ερώτημα, δηλαδή κατά πόσον τροποποιήσεις που επέρχονται σε έναν αερολιμένα μπορούν να θεωρηθούν ως σχέδιο που πρέπει να υποβληθεί σε εκτίμηση κατά την έννοια της οδηγίας. Τέλος, στο μέρος Γ, θα εξετάσω το πρώτο ερώτημα, το οποίο αφορά μια ιδιομορφία των επίδικων μέτρων. Πράγματι, τα μέτρα αυτά καθορίστηκαν αρχικώς σε μια συμφωνία. Επομένως, τίθεται το ζήτημα πώς πρέπει να ενταχθεί η συμφωνία στο σύστημα εκτιμήσεως της οδηγίας, ειδικότερα δε αν τα συμφωνηθέντα μέτρα έπρεπε ενδεχομένως να αποτελέσουν το αντικείμενο εκτιμήσεως όσον αφορά τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον.

#### Α — Επί του τρίτου ερωτήματος

29. Με το τρίτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν, κατά την οδηγία, η εναέρια κυκλοφορία σε έναν αερολιμένα ή η αύξησή της αποτελεί μέρος των επιπτώσεων στο περιβάλλον που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη. Αφορμή γι' αυτό το ερώτημα έδωσε ο ισχυρισμός ότι τροποποιήσεις που επήλθαν στην υποδομή του αερολιμένα Λιέγης-Bierset είχαν ως συνέπεια την αύξηση των δραστηριοτήτων σ' αυτόν τον αερολιμένα.

30. Οι αμφιβολίες του *Cour de cassation* οφείλονται στο ότι η αύξηση των δραστηριοτήτων ενός αερολιμένα δεν μνημονεύεται ρητώς στην οδηγία. Εντούτοις, από τις διατάξεις της οδηγίας προκύπτει σαφώς ότι αυτή πρέπει να λαμβάνεται υπόψη.

31. Πράγματι, κατά το άρθρο 3 της οδηγίας, η εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον εκτείνεται στις άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις ενός σχεδίου. Οι διατάξεις για τις πληροφορίες, τις οποίες οφείλει να παρέχει ο κύριος του έργου κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, της οδηγίας, εμφανίζουν ότι η έννοια των έμμεσων επιπτώσεων πρέπει να ερμηνεύεται ευρέως και ότι επίσης περιλαμβάνει ιδίως τις επιπτώσεις από τη λειτουργία ενός έργου. Συγκεκριμένα, στην υποσημείωση του σημείου 4 του παραρτήματος ΙΙΙ εκτίθεται ότι η περιγραφή των επιπτώσεων θα πρέπει να αφορά τις άμεσες και, ενδεχομένως, τις έμμεσες, τις δευτερεύουσες, τις σωρευτικές, τις βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες, τις μόνιμες και προσωρινές, τις θετικές και αρνητικές συνέπειες του σχεδίου. Κατά το σημείο 1, τρίτη περίπτωση, του παραρτήματος ΙΙΙ, οι συνέπειες περιλαμβάνουν ιδίως τον τύπο και την ποσότητα των καταλοίπων και εκπομπών, που αναμένεται να προκύψουν από τη *λειτουργία* του προτεινομένου σχεδίου, δηλαδή από τις πραγματοποιούμενες εκεί δραστηριότητες.

32. Βεβαίως, οι κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, και το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας πληροφορίες είναι αναγκαίες μόνον αν τα

κράτη μέλη κρίνουν ότι αυτές έχουν σημασία και μπορούν εύλογα να ζητηθούν από τον κύριο του έργου. Επομένως, το πεδίο εκτίμησης που έχει παραχωρηθεί στα κράτη μέλη δεν είναι εν πάση περιπτώσει απεριόριστο<sup>5</sup>.

33. Στην περίπτωση ενός αερολιμένα, σημασία έχει η επιδιωκόμενη από αυτό παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ανάλογα με το είδος και το εύρος του, καθώς και οι απορρέουσες συναφώς περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Επίσης, κατά κανόνα, μπορεί εύλόγως να προσδοκάται η παροχή από τον κύριο του έργου αυτών των πληροφοριών. Επομένως, η παραίτηση από τη λήψη πληροφοριών για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή για τις επιπτώσεις μιας αυξημένης παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας θα ήταν ασυμβίβαστη με την οδηγία.

34. Οι πληροφορίες που πρέπει επομένως να παρέχονται για μια επιδιωκόμενη αύξηση της παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας πρέπει, κατά το άρθρο 8 της οδηγίας, να λαμβάνονται υπόψη στο πλαίσιο της διαδικασίας χορηγήσεως άδειας.

35. Επομένως, στο τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι οι συνέπειες στο περιβάλλον από μια τροποποίηση στην υποδομή ενός αερολιμένα κατά την έννοια της οδηγίας περιλαμβάνουν την επιδιωκόμενη με αυτή αύξηση των δραστηριοτήτων του αερολιμένα.

*B — Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος*

36. Το δεύτερο ερώτημα αφορά το ζήτημα αν για τροποποιήσεις στην υποδομή υφιστάμενου αερολιμένα απαιτείται εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον, όταν αυτές δεν περιλαμβάνουν επιμήκυνση του διαδρόμου απογειώσεως και προσγειώσεως. Επομένως, πρόκειται για το βάσει ποιων κριτηρίων πρέπει να κρίνεται αν τροποποιήσεις στην υποδομή ενός αερολιμένα προϋποθέτουν εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον.

Επί της κατασκευής αερολιμένος κατ' εφαρμογή του σημείου 7 του παραρτήματος I της οδηγίας

37. Κατά το άρθρο 4, παράγραφος 1, και το σημείο 7 του παραρτήματος I της οδηγίας, για την κατασκευή αερολιμένων, των οποίων οι διάδρομοι απογειώσεως και προσγειώσεως έχουν μήκος άνω των 2 100 μέτρων, απαιτείται εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον.

38. Μολονότι ο αερολιμένας Λιέγης-Bierset υφίστατο πριν συμφωνηθούν και εκτελεσθούν τα εν προκειμένω επίμαχα μέτρα, οι Beaujean κ.λπ. υποστηρίζουν την άποψη ότι πρόκειται για την κατασκευή αερολιμένα. Η προβλεπόμενη ανακατασκευή του κύριου διαδρόμου, ο εφοδιασμός του με σύστημα προσγειώσεως και η διεύρυνση του παράλληλου διαδρόμου σε 45 μέτρα ισοδυναμούν με κατασκευή νέου διαδρόμου. Οι εργασίες

<sup>5</sup> — Απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2000, C-287/98, Linster (Συλλογή 2000, σ. I-6917, σκέψη 37).

κατέστησαν δυνατή μια σημαντική αύξηση του όγκου μεταφοράς εμπορευμάτων στον αερολιμένα (με συντελεστή 464 μεταξύ 1994 και 1998). Οι Descamps κ.λπ. υποστηρίζουν την ίδια άποψη και τονίζουν επιπλέον ότι τα μέτρα αποτελούσαν την προϋπόθεση για τη νυχτερινή λειτουργία του προηγούμενως χρησιμοποιούμενου αερολιμένα κατά την ημέρα.

39. Ενδείξεις για το ότι, παρά την ύπαρξη εγκαταστάσεων, μπορεί να υφίσταται ένα νέο σχέδιο περιέχει μια απόφαση που αφορούσε ένα ισπανικό σχέδιο σιδηροδρομικών γραμμών<sup>6</sup>. Με την απόφαση αυτή, το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι η κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής παράλληλης με προϋπάρχουσα γραμμή δεν μπορεί να θεωρηθεί απλώς και μόνον ως τροποποίηση παλαιότερου σχεδίου κατά την έννοια του σημείου 12 του παραρτήματος II της οδηγίας, αλλά πρέπει να θεωρηθεί ως κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής μεγάλης αποστάσεως κατά την έννοια του σημείου 7 του παραρτήματος I. Συναφώς, στηρίχθηκε στις ενδεχομένως σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις αυτού του έργου.

40. Τούτο μπορεί κατ' αρχήν να ισχύσει αναλόγως για έργα αερολιμένων. Το σημείο 7 του παραρτήματος I της οδηγίας μνημονεύει μεν ως κριτήριο, παράλληλα με την έννοια του αερολιμένα, μόνον το μήκος του διαδρόμου απογειώσεως και προσγειώσεως, οι περιβαλλοντικές όμως επιπτώσεις ενός αερολιμένα, που σύμφωνα με τον σκοπό της

οδηγίας είναι καθοριστικής σημασίας, εξαρτώνται από άλλες επίσης περιστάσεις.

41. Το μήκος του διαδρόμου απογειώσεως και προσγειώσεως είναι καθοριστικό για τους τύπους αεροπλάνων που μπορούν να χρησιμοποιούν τον αερολιμένα και, επομένως, για τις ενδεχόμενες επιπτώσεις μεμονωμένων απογειώσεων και προσγειώσεων. Μεγαλύτερα αεροπλάνα χρειάζονται μακρύτερους διαδρόμους.

42. Ο αριθμός των ενδεχομένων πτήσεων απορρέει πάντως και από άλλα στοιχεία της υποδομής, όπως είναι π.χ. ο εξοπλισμός με ηλεκτρονικά συστήματα υποστηρίξεως για απογειώσεις και προσγειώσεις, οι εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των αεροπλάνων, οι υπάρχουσες θέσεις σταθμεύσεως, καθώς και ο δυνάμενος να χρησιμοποιείται εναέριος χώρος.

43. Ο βαθμός εντάσεως της πραγματικής χρήσεως ενός αερολιμένα, δηλαδή η ζήτηση υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, εξαρτάται επιπλέον από τη διασύνδεσή του με τις αντίστοιχες αγορές στις οποίες υπάρχει ζήτηση και από τις συνθήκες ανταγωνισμού με άλλους παρέχοντες παρόμοιες υπηρεσίες.

44. Πάντως, ως κατασκευή ενός αερολιμένα μπορούν να νοούνται μόνο μέτρα που αφορούν τουλάχιστον μέρος του οικείου

6 — Απόφαση της 16ης Σεπτεμβρίου 2004, C-227/01, Επιτροπή κατά Ισπανίας (Συλλογή 2004, σ. I-8253, σκέψη 46 επ.).

γηπέδου. Το ποια στοιχεία αποτελούν μέρος του γηπέδου ενός αερολιμένα προκύπτει πρωτίστως από τον ορισμό στο παράρτημα 14 της Συμφωνίας για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, στην οποία παραπέμπει το σημείο 7 του παραρτήματος της οδηγίας.

κατασκευή αερολιμένα μόνον αν από την άποψη των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων ισοδυναμούν με νέα κατασκευή.

45. Δεδομένου πάντως ότι αυτοί οι κανόνες έχουν ως αντικείμενο όχι τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις αερολιμένων, αλλά την ασφάλειά τους, η έννοια του αερολιμένα κατά την οδηγία πρέπει επίσης να περιλαμβάνει εγκαταστάσεις που έχουν σημασία από περιβαλλοντικής απόψεως, οι οποίες να μην δεν αναφέρονται στο παράρτημα 14 της Συμφωνίας, συνδέονται όμως αναπόσπαστα με τα οριζόμενα σ' αυτό βασικά συστατικά στοιχεία. Εν προκειμένω, νοητοί θα ήταν προ πάντων οι τερματικοί σταθμοί για επιβάτες και εμπορεύματα.

48. Κατά συνέπεια, για μέτρα σε υφιστάμενους αερολιμένες, τα οποία πρέπει να θεωρούνται ότι συνιστούν κατασκευή αερολιμένα, λαμβάνονται ιδίως υπόψη αδιαμφισβήτητες επιμηκύνσεις των διαδρόμων, που καθιστούν τον αερολιμένα χρησιμοποιήσιμο για τύπους αεροπλάνων με σαφώς εντονότερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ή νέες χαράξεις των διαδρόμων που συνεπάγονται άλλες εναέριες οδούς πτήσεων κατά την απογείωση και την προσγείωση.

46. Αντιθέτως, δεν μπορούν να συγκαταλέγονται στον αερολιμένα εγκαταστάσεις, τις οποίες να μην χρησιμοποιεί η εναέρια κυκλοφορία, πλην όμως πρέπει να θεωρούνται ότι ανήκουν περισσότερο σε άλλες κατηγορίες σχεδίων έργων, όπως είναι π.χ. οι δυνατότητες οδικής συνδέσεως, τα ξενοδοχεία, καθώς και χώροι για γραφεία και εμπορικά καταστήματα.

49. Δεν μπορεί πάντως να αποκλεισθεί και το ότι σε εξαιρετικές περιπτώσεις μέτρα, που δεν αφορούν άμεσα το μήκος και τη χάραξη των διαδρόμων, αυξάνουν μέχρι τέτοιου σημείου τις δυνατότητες χρήσεως του αερολιμένα, ώστε να ισοδυναμούν με νέα κατασκευή. Αν ο αερολιμένας παρέλυε αρχικώς, λόγω ανεπαρκών δυνατοτήτων εξυπηρέτησεως και θέσεων σταθμεύσεως, ακόμη και με λίγες αφίξεις πτήσεων, πρόσθετες δυνατότητες εξυπηρέτησεως σ' αυτούς τους τομείς μπορούν να επιφέρουν σημαντική αύξηση του όγκου των μεταφορών. Αυτό μπορεί να ισχύει ιδίως στην περίπτωση μέτρων που θέτουν πρώην στρατιωτικά αεροδρόμια στη χρήση της πολιτικής αεροπορίας.

47. Αναγκαία επίσης είναι η οριοθέτηση σε σχέση με την *τροποποίηση* της κατασκευής ενός αερολιμένα κατά το σημείο 12 του παραρτήματος II. Επομένως, μέτρα που συνδέονται με υφιστάμενο αερολιμένα μπορούν να θεωρούνται ότι συνιστούν

50. Το ζήτημα αν τα επίδικα μέτρα στον αερολιμένα Λιέγης-Bierset αγγίζουν τα όρια μιας νέας κατασκευής δεν μπορεί να κριθεί βάσει των πληροφοριακών στοιχείων που διαθέτει το Δικαστήριο. Αποφασιστικής σημασίας είναι το αν τα μέτρα αύξησαν μέχρι τέτοιου σημείου τις δυνατότητες χρήσεως του αερολιμένα, ώστε οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την επέκταση να πρέπει να εξομοιωθούν με νέα κατασκευή.

51. Συναφώς, θα πρέπει να εξετασθεί ιδίως ο ισχυρισμός ότι λόγω αυτών ακριβώς των μέτρων ο όγκος των μεταφερομένων εμπορευμάτων αυξήθηκε με συντελεστή 464 και κατέστη δυνατή η νυχτερινή λειτουργία. Επέκταση ιδίως των περιόδων λειτουργίας μπορεί να έχει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

52. Εν συνόψει, διαπιστώνεται ότι η τροποποίηση της υποδομής ενός υφιστάμενου αερολιμένα, του οποίου οι διάδρομοι απογειώσεως και προσγειώσεως έχουν μήκος άνω των 2 100 μέτρων πρέπει να θεωρείται ως κατασκευή αερολιμένα κατά την έννοια του σημείου 7 του παραρτήματος I και, επομένως, να υποβάλλεται υποχρεωτικώς σε εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον, όταν από την άποψη των περιβαλλοντικών της επιπτώσεων ισοδυναμεί με νέα κατασκευή.

Επί της τροποποίησης ενός αερολιμένα κατά το σημείο 12 του παραρτήματος II και το σημείο 7 του παραρτήματος I της οδηγίας

53. Αν τα επίδικα μέτρα δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι συνιστούν κατασκευή αερολιμένα κατά την έννοια του σημείου 7 του παραρτήματος I της οδηγίας, υποχρέωση εκτίμησης των επιπτώσεων στο περιβάλλον μπορεί να απορρέει από το άρθρο 4, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το σημείο 12 του παραρτήματος II της οδηγίας. Αυτό προϋποθέτει κατ' αρχάς ότι τα μέτρα μπορούν να θεωρηθούν ως τροποποίηση ενός σχεδίου έργου κατά το παράρτημα I.

54. Το Βέλγιο, η SAB και η TNT υποστηρίζουν πάντως μετ' επιτάσεως την άποψη ότι τροποποιήσεις υφιστάμενων αερολιμένων δεν περιλαμβάνονται στην οδηγία. Η διατύπωση του σημείου 7 του παραρτήματος I και του σημείου 12 του παραρτήματος II —η τροποποίηση της κατασκευής ενός αερολιμένα του οποίου οι διάδρομοι απογειώσεως και προσγειώσεως έχουν μήκος άνω των 2 100 μέτρων— δείχνει ότι μόνον τροποποιήσεις κατά τη διάρκεια της αρχικής διαδικασίας κατασκευής περιλαμβάνει η οδηγία. Αν η έννοια ήταν ότι περιλαμβάνονται και τροποποιήσεις ενός αποπερατωθέντος αερολιμένα, τότε το σημείο 7 του παραρτήματος I θα μνημόνευε όχι την κατασκευή αερολιμένα, αλλά μόνο τον αερολιμένα, όπως συνέβη με τα άλλα είδη σχεδίων έργου κατά το παράρτημα I: π.χ. διυλιστήρια, θερμοηλεκτρικούς σταθμούς ή εγκαταστάσεις διαθέσεως αποβλήτων.

55. Η ερμηνεία αυτή, την οποία δεν ακολουθούν η Επιτροπή, η Τσεχική Δημοκρατία και οι περίοικοι του αερολιμένα, δεν είναι πάντως υποχρεωτική. Το πνεύμα και ο σκοπός της οδηγίας επιβάλλουν αντιθέτως η χρήση του όρου «κατασκευή» να νοείται ως ένδειξη για το ότι ένα σχέδιο έργου κατά την έννοια της οδηγίας, σε αντιστοιχία προς τον ορισμό του σχεδίου κατά το άρθρο 1, παράγραφος 2, περιλαμβάνει την ανέγερση εγκαταστάσεων ή άλλες επεμβάσεις στη φύση και στο τοπίο, όχι όμως τη μεταβολή απλώς και μόνο της χρήσεως υφισταμένων εγκαταστάσεων<sup>7</sup>.

56. Από το άρθρο 1, παράγραφος 1, και το άρθρο 2, παράγραφος 1, καθώς και από την πρώτη, την πέμπτη, την έκτη, την όγδοη και την ενδέκατη αιτιολογική σκέψη, προκύπτει ότι κύριος σκοπός της οδηγίας είναι σχέδια έργων που, ιδίως, λόγω της φύσης, του μεγέθους ή της θέσης τους, μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, να υποβάλλονται σε εκτίμηση όσον αφορά τις επιπτώσεις τους πριν δοθεί η άδεια<sup>8</sup>.

57. Ο σκοπός αυτός δεν θα επιτυγχανόταν αν η εκτίμηση, στο πλαίσιο των

μνημονευόμενων στο σημείο 7 του παραρτήματος I σχεδίων υποδομής μεταφορών, ιδίως στην περίπτωση αερολιμένων, περιοριζόταν αποκλειστικώς στο αρχικό σχέδιο. Μέτρα επίσης που έπονται της κατασκευής ενός αερολιμένα μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

58. Ως εκ τούτου, το Δικαστήριο όχι μόνο λαμβάνει γενικώς ως βάση ότι το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας είναι πολύ εκτεταμένο και ο σκοπός της ευρύτατος<sup>9</sup>, αλλά ερμηνεύει επίσης ευρέως την έννοια ιδίως της τροποποιήσεως ενός σχεδίου κατά το σημείο 12 του παραρτήματος II. Την επεξέτεινε σε σχέδια του παραρτήματος II, μολονότι το σημείο 12 του παραρτήματος II μνημονεύει ρητώς μόνο σχέδια του παραρτήματος I<sup>10</sup>.

59. Με την απόφαση WWF κ.λπ., το Δικαστήριο εφάρμοσε τη νομολογία αυτή στη μετασκευή ενός αεροδρομίου, το οποίο ούτε πριν ούτε μετά την τροποποίηση είχε λάβει τις διαστάσεις που είναι αναγκαίες για μια υποχρεωτική εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον κατά το σημείο 7 του παραρτήματος I. Η μετασκευή αυτού του αερολιμένα

7 — Κατ' αρχήν, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις ενδεχομένων χρήσεων θα πρέπει να έχουν εκτιμηθεί κατά την κατασκευή μιας εγκαταστάσεως, οπότε τα αποτελέσματα αυτής της εκτιμήσεως μπορούν να λαμβάνονται υπόψη κατά τη λήψη αποφάσεων για μετέπειτα μεταβολές χρήσεως.

8 — Βλ. αποφάσεις Linster (παρατεθείσα στην υποσημείωση 5, σκέψη 52), και Επιτροπή κατά Ισπανίας (παρατεθείσα στην υποσημείωση 6, σκέψη 47), καθώς και τις παρατεθείσες στην υποσημείωση 3 αποφάσεις.

9 — Αποφάσεις Kraaijeveld κ.λπ. (παρατεθείσα στην υποσημείωση 3, σκέψεις 31 και 39), και Επιτροπή κατά Ισπανίας (παρατεθείσα στην υποσημείωση 6, σκέψη 46).

10 — Αποφάσεις Kraaijeveld κ.λπ. (παρατεθείσα στην υποσημείωση 3, σκέψη 40), και της 16ης Σεπτεμβρίου 1999, C-435/97, WWF κ.λπ. (Σύλλογος 1999, σ. I-5613, σκέψη 40).

δεν μπορούσε να αποκλείεται εκ των προτέρων, ανεξαρτήτως των ενδεχομένων περιβαλλοντικών επιπτώσεων, από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας<sup>11</sup>.

60. Δεδομένου, επομένως, ότι ακόμη και τροποποιήσεις μικρότερων αεροδρομίων εμπίπτουν κατ' αρχήν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, αυτή —όπως τονίζει η Επιτροπή— πρέπει να έχει κατά μείζονα λόγο εφαρμογή σε τροποποιήσεις μεγαλύτερων αερολιμένων, η κατασκευή των οποίων θα έπρεπε υποχρεωτικώς να υποβληθεί σε εκτίμηση.

61. Πάντως, διαφορετικά από τα μέτρα που αφορούσε η απόφαση WWF κ.λπ., στην υπό εξέταση περίπτωση δεν υπήρξε επιμήκυνση κάποιου διαδρόμου. Τα σχετικά με τον διάδρομο μέτρα εξαντλούνταν προδήλως σε επισκευές, στον εξοπλισμό με σύστημα προσγειώσεων, στη διεύρυνση ενός παράλληλου διαδρόμου και στην κατασκευή δύο εξόδων.

62. Επομένως, με το προδικαστικό ερώτημα ζητείται ρητώς να διευκρινισθεί αν, ακόμη και χωρίς επιμήκυνση διαδρόμων, υφίσταται σχέδιο που πρέπει υποχρεωτικώς να υποβληθεί σε εκτίμηση. Το Βέλγιο, η SAB και η TNT θεωρούν ότι αυτό αποκλείεται, δεδομένου ότι η οδηγία μνημονεύει ως μοναδικό χαρακτηριστικό ενός αερολιμένα το μήκος του διαδρόμου του.

63. Το χαρακτηριστικό αυτό χρησιμεύει εντούτοις —όπως υποστηρίζει και η Επιτροπή— μόνο για την οριοθέτηση μεταξύ μεγαλύτερων σχεδίων, που πρέπει σε κάθε περίπτωση να εκτιμώνται, και μικρότερων σχεδίων, για τα οποία απαιτείται εκτίμηση μόνον αν μπορούν να έχουν σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις<sup>12</sup>. Επομένως, αυτές οι πιθανές επιπτώσεις και όχι η επιμήκυνση διαδρόμου είναι καθοριστικές για να υφίσταται υποχρέωση εκτιμήσεως. Η επιμήκυνση ενός διαδρόμου αποτελεί απλώς μια βαρύνουσα ένδειξη —ενδεχομένως μάλιστα δεσμευτική— για σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Ως προς αυτό πάντως, δεν θα πρέπει να αμελούνται άλλες πτυχές του σχεδίου.

64. Εν συνόψει, διαπιστώνεται ότι η τροποποίηση της υποδομής υφιστάμενου αερολιμένα, του οποίου οι διάδρομοι απογειώσεως και προσγειώσεως έχουν μήκος άνω των 2 100 μέτρων, η οποία δεν μπορεί να εξομοιωθεί με νέα κατασκευή, πρέπει να εξετάζεται ως προς τις περιβαλλοντικές της επιπτώσεις κατά το άρθρο 4, παράγραφος 2, το σημείο 7 του παραρτήματος I και το σημείο 12 του παραρτήματος II της οδηγίας, όταν λόγω της φύσεως, του μεγέθους ή της θέσεώς της, μπορεί να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

11 — Απόφαση WWF κ.λπ. (παρατεθείσα στην υποσημείωση 10, σκέψη 49). Ακόμη σαφέστερες οι προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Mischo της 29ης Απριλίου 1999 στην υπόθεση C-435/97, WWF κ.λπ. (σημείο 43).

12 — Βλ. ανωτέρω σημεία 23 επ.



Γ — Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

οδηγία πρέπει να εκτιμώνται οι επιπτώσεις ενός σχεδίου στο περιβάλλον, η εκτίμηση αυτή πρέπει, κατά το άρθρο 2, παράγραφος 1, να πραγματοποιείται πριν δοθεί η άδεια για το σχέδιο.

## 1. Η συμφωνία ως σχέδιο

65. Όπως φαίνεται από τη διατύπωση του πρώτου ερωτήματος, το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν μια συμφωνία μπορεί να θεωρηθεί ως σχέδιο κατά την έννοια της οδηγίας.

66. Οι απόψεις των μετεχόντων της διαδικασίας, πάντως, ορθώς συνταυτίζονται ως προς το ότι μια συμφωνία ούτε μπορεί καθεαυτή να εξομοιώνεται με την υλοποίηση κατασκευαστικών εργασιών ή άλλων εγκαταστάσεων ή έργων ή με άλλες επεμβάσεις στο φυσικό περιβάλλον ή το τοπίο, όπως προϋποθέτει ο ορισμός του σχεδίου κατά το άρθρο 1, παράγραφος 2, της οδηγίας, ούτε μνημονεύεται ως σχέδιο στα παραρτήματα Ι και ΙΙ. Μια συμφωνία μπορεί να έχει ως αντικείμενο τέτοιου είδους σχέδια, η σύναψή της όμως δεν αποτελεί σχέδιο.

68. Η Τσεχική Δημοκρατία και η Επιτροπή θεωρούν ότι είναι δυνατόν μια συμφωνία να θεωρηθεί ως άδεια, όταν κατά το εθνικό δίκαιο παράγει αποτελέσματα όπως η άδεια. Επομένως, η συμφωνία θα έπρεπε κατά το άρθρο 1, παράγραφος 2, να εμπεριέχει την απόφαση της ή των αρμόδιων αρχών που δίνει το δικαίωμα στον κύριο του έργου να πραγματοποιήσει το σχέδιο.

69. Κατά τους Descamps κ.λπ., την TNT, τη SAB και το Βέλγιο, δικαίωμα κατασκευής δεν παρέχεται πάντως από τη συμφωνία καθεαυτή. Τα περιγραφόμενα σχέδια χρήζουν αντιθέτως αδειών της αρχής. Αυτό αναγνωρίστηκε μάλιστα ρητώς στη συμφωνία.

## 2. Η συμφωνία ως άδεια

67. Ορισμένοι πάντως από τους μετέχοντες της διαδικασίας διατυπώνουν διάφορες απόψεις ως προς το αν η συμφωνία αποτελεί την άδεια για ένα σχέδιο. Όταν κατά την

70. Ειδικότερα, η Επιτροπή αναφέρει, αντιθέτως, ότι υπάρχει μια άλλη δυνατότητα, η οποία μπορεί κατ' αρχήν να έχει ως συνέπεια το να θεωρηθεί η συμφωνία ως άδεια. Το Δικαστήριο συνήγαγε από την οικονομία και τους σκοπούς της οδηγίας ότι μια απόφαση

χορηγήσεως άδειας μπορεί να αποτελείται από πλείονα στάδια, τα οποία στη συνέχεια μπορούν να συνεπάγονται τη σχετική με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον υποχρέωση<sup>13</sup>. Επομένως, η αναγκαιότητα περαιτέρω αδειών δεν αποκλείει κατ' ανάγκην ότι πρέπει να πραγματοποιηθεί εκτίμηση για τις επιπτώσεις στο περιβάλλον σε κάποιο προηγούμενο στάδιο, ενδεχομένως δε στο πρώτο στάδιο<sup>14</sup>. Πράγματι, όπως προκύπτει από την πρώτη αιτιολογική της σκέψη, η οδηγία επιδιώκει να λαμβάνει η αρμόδια αρχή υπόψη τις επιπτώσεις του εν λόγω σχεδίου στο περιβάλλον όσο το δυνατόν πιο έγκαιρα<sup>15</sup>.

71. Κατά τη νομολογία αυτή, η οδηγία περιλαμβάνει επίσης πράξεις που εμπύπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2001/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2001, σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων<sup>16</sup>. Επομένως, δεν ασκεί επιρροή ο ισχυρισμός του Βελγίου της SAB και της TNT, ότι η ενδεχόμενη δυνατότητα εφαρμογής της οδηγίας 2001/42 *ratione materiae* αποκλείει την εφαρμογή της οδηγίας στη συμφωνία.

72. Επομένως, πρέπει να εξετασθεί αν η συμφωνία μπορεί να θεωρηθεί ως μέρος μιας αποτελούμενης από πλείονα στάδια διαδικασίας χορηγήσεως άδειας.

73. Το Δικαστήριο έχει δεχθεί μέχρι τούδε ότι υφίσταται διαδικασία χορηγήσεως άδειας αποτελούμενη από περισσότερα στάδια κατά την έννοια της οδηγίας, όταν κατά το εθνικό δίκαιο είναι αναγκαίες αλληλοδιάδοχες αποφάσεις για να δοθεί άδεια για ένα σχέδιο<sup>17</sup>. Το Βέλγιο εκθέτει πάντως —σε μια άλλη αλληλουχία— ότι η συμφωνία δεν αποτελεί νομικώς προϋπόθεση για τις σχεδιαζόμενες εργασίες. Αν ο ισχυρισμός αυτός ευσταθεί, η συμφωνία δεν αποτελεί μέρος μιας αποτελούμενης από περισσότερα στάδια διαδικασίας χορηγήσεως άδειας κατά την έννοια της μέχρι τούδε νομολογίας.

74. Επομένως, τίθεται το ερώτημα αν σε μια αποτελούμενη από περισσότερα στάδια διαδικασία χορηγήσεως άδειας πρέπει να συγκαταλέγονται και μη προβλεπόμενα κατά νόμο στάδια του σχηματισμού της βουλήσεως.

75. Σκοπός της εκτιμήσεως των επιπτώσεων στο περιβάλλον είναι το να λαμβάνεται απόφαση για ένα σχέδιο με επίγνωση των περιβαλλοντικών του επιπτώσεων και με βάση τη συμμετοχή του κοινού. Η έρευνα των περιβαλλοντικών επιπτώσεων καθιστά δυνατό, κατά την έννοια της πρώτης αιτιολογικής σκέψεως της οδηγίας και της αρχής της προφυλάξεως κατά το άρθρο 174, παράγραφος 2, της Συνθήκης, να αποφεύγονται κατά το δυνατόν ρυπάνσεις και οχλήσεις στο περιβάλλον, αντί να καταπολεμούνται εκ των υστέρων. Ο όρος της συμμετοχής του κοινού συνεπάγεται ότι η συμμετοχή αυτή

13 — Απόφαση της 4ης Μαΐου 2006, C-290/03, Barker (Συλλογή 2006, σ. I-3949, σκέψη 45).

14 — Απόφαση της 7ης Ιανουαρίου 2004, C-201/02, Wells (Συλλογή 2004, σ. I-723, σκέψη 51).

15 — Απόφαση Wells (παρατεθείσα στην υποσημείωση 14, σκέψη 52).

16 — ΕΕ L 197, σ. 30.

17 — Απόφαση Wells (παρατεθείσα στην υποσημείωση 14, σκέψη 52).



81. Το ζήτημα των υπό μορφή συνόλου μεμονωμένων σχεδίων παρουσιάζει ενδιαφέρον, διότι τα μεμονωμένα σχέδια που συμφωνήθηκαν, θεωρούμενα αυτοτελώς, υπολείπονταν προδήλως των ορίων που καθιστούν αναγκαία μια εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον. Εντούτοις, οι περίοικοι του αερολιμένα προβάλλουν ότι αυτά τα μέτρα, θεωρούμενα συνολικώς, έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

82. Το Δικαστήριο έχει δεχθεί ότι δεν θα ήταν σύμφωνο προς την οδηγία διάφορα ομοειδή σχέδια ή διάφορα τμήματα μιας αποστάσεως να θεωρούνται μεμονωμένως, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το σωρευτικό τους αποτέλεσμα<sup>20</sup>. Αυτό αντιστοιχεί προς το άρθρο 5, παράγραφος 1, και προς το σημείο 4 του παραρτήματος III, που απαιτούν περιγραφή των σωρευτικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Οι σωρευτικές αυτές επιπτώσεις πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά το άρθρο 8 στο πλαίσιο της αποφάσεως περί του σχεδίου.

83. Εν προκειμένω, ναι μεν πρόκειται για περισσότερα διαφορετικά μέρη ενός σχεδίου, αυτά όμως συνδέονται μεταξύ τους μέσω της συμφωνίας ως ένα συνολικό σχέδιο, προκειμένου να καταστεί δυνατή η χρήση του αερολιμένα Λιέγη-Bierset για ορισμένες μορφές μεταφοράς εμπορευμάτων. Ακόμη κι αν αυτά τα επί μέρους σχέδια δεν αποτελούν

αντικείμενο μιας συνολικής αποφάσεως χορηγήσεως άδειας, το γεγονός αυτό δεν επιτρέπεται να έχει ως συνέπεια μια μεμονωμένη θεώρηση των επί μέρους σχεδίων. Αντιθέτως, οι σωρευτικές τους επιπτώσεις πρέπει κατά τη λήψη κάθε αποφάσεως να τυγχάνουν προσοχής και να λαμβάνονται δεόντως υπόψη στο πλαίσιο του συνολικού σχεδίου.

84. Τελικώς, πρέπει να επιστημανθεί ότι μια εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον, εφόσον θα ήταν επιβεβλημένη, δεν θα έπρεπε κατ' ανάγκη να αναφέρεται ρητώς στη συμφωνία ή στα επί μέρους σχέδια. Δεν μπορεί να αποκλεισθεί ότι οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις μιας αυξημένης εναέριας κυκλοφορίας, περιλαμβανομένης της νυχτερινής χρήσεως του αερολιμένος Lüttich-Bierset, έχουν ήδη εκτιμηθεί επαρκώς στο πλαίσιο άλλων διαδικασιών. Οι μετέχοντες της διαδικασίας και το κατώτερο δικαστήριο μνημονεύουν συναφώς διάφορες αποφάσεις σχεδιασμού και διάφορα προγράμματα. Αν αυτές οι αποφάσεις και αυτά τα προγράμματα στηρίχθηκαν σε επαρκή έρευνα των περιβαλλοντικών επιπτώσεων με συμμετοχή του κοινού, δεν θα χρειαζόταν αργότερα καμία εκ νέου εκτίμηση<sup>21</sup>.

85. Εν συνόψει, ως προς το πρώτο ερώτημα πρέπει να γίνει δεκτό ότι μια συμφωνία

20 — Αποφάσεις Επιτροπή κατά Ιρλανδίας (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 3, σκέψη 76), και Επιτροπή κατά Ισπανίας (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 6, σκέψη 53).

21 — Βλ. αποφάσεις της 11ης Αυγούστου 1995, C-431/92, Επιτροπή κατά Γερμανίας (Συλλογή 1995, σ. I-2189, σκέψη 41 επ.), και Επιτροπή κατά Ισπανίας (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 6, σκέψη 56).

μεταξύ του κράτους και μιας ιδιωτικής επιχειρήσεως, με τη σύναψη της οποίας σκοπείται να παρασχεθούν σ' αυτή κίνητρα για να εγκατασταθεί σε έναν αερολιμένα, του οποίου ο διάδρομος έχει μήκος άνω των 2 100 μέτρων, η οποία περιέχει ακριβή περιγραφή των εργασιών υποδομής, που πρέπει να εκτελεσθούν σε σχέση με την προσαρμογή του διαδρόμου —χωρίς αυτός να επιμηκυνθεί— και με την κατασκευή ενός πύργου ελέγχου, προκειμένου να καθίστανται δυνατές πτήσεις αεροπλάνων μεγάλης χωρητικότητας όλο το εικοσιτετράωρο επί 365 ημέρες το έτος, και η οποία προβλέπει τόσο ημερήσιες όσο και νυχτερινές πτήσεις αμέσως από της εγκαταστάσεως αυτής της επιχειρήσεως,

— δεν συνιστά σχέδιο κατά την έννοια της οδηγίας,

— αλλά ως πρώτο στάδιο μιας αποτελούμενης από περισσότερα στάδια διαδικασίας μπορεί να χρήζει εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, αν και εφόσον αυτή περιορίζει τα περιθώρια λήψεως αποφάσεως των αρμόδιων εθνικών αρχών κατά τις μετέπειτα διαδικασίες χορηγήσεώς της, και

— συνδέει τα περιεχόμενα σ' αυτήν επί μέρους σχέδια σε ένα συνολικό σχέδιο, οι επιπτώσεις του οποίου πρέπει να λαμβάνονται συνολικώς υπόψη στο πλαίσιο της χορηγήσεως των επί μέρους αδειών.

## V — Πρόταση

86. Επομένως, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει ως ακολούθως:

Επί του τρίτου ερωτήματος:

Οι επιπτώσεις στο περιβάλλον από μια τροποποίηση στην υποδομή ενός αερολιμένα κατά την έννοια της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον, περιλαμβάνουν την επιδιωκόμενη με αυτή αύξηση των δραστηριοτήτων του αερολιμένα.

Επί του δευτέρου ερωτήματος:

Η τροποποίηση της υποδομής ενός υφιστάμενου αερολιμένα, του οποίου οι διάδρομοι απογειώσεως και προσγειώσεως έχουν μήκος άνω των 2100 μέτρων πρέπει να θεωρείται ως κατασκευή αερολιμένα κατά την έννοια του σημείου 7 του παραρτήματος I της οδηγίας 85/337 και, επομένως, κατά το άρθρο 4, παράγραφος 1, αυτής της οδηγίας, να υποβάλλεται υποχρεωτικώς σε εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον, όταν από την άποψη των περιβαλλοντικών της επιπτώσεων ισοδυναμεί με νέα κατασκευή.

Αν η τροποποίηση της υποδομής υφιστάμενου αερολιμένα, του οποίου οι διάδρομοι απογειώσεως και προσγειώσεως έχουν μήκος άνω των 2100 μέτρων, δεν μπορεί να εξομοιωθεί με νέα κατασκευή αερολιμένα, τότε πρέπει αυτή να εξετάζεται ως προς τις περιβαλλοντικές της επιπτώσεις κατά το άρθρο 4, παράγραφος 2, το σημείο 7 του παραρτήματος I και το σημείο 12 του παραρτήματος II της οδηγίας 85/337, όταν λόγω της φύσεως, του μεγέθους ή της θέσεώς της, μπορεί να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Επί του πρώτου ερωτήματος:

Μια συμφωνία μεταξύ του κράτους και μιας ιδιωτικής επιχειρήσεως, με τη σύναψη της οποίας σκοπείται να παρασχεθούν σ' αυτή κίνητρα για να εγκατασταθεί σε έναν αερολιμένα, του οποίου ο διάδρομος έχει μήκος άνω των 2100 μέτρων, η οποία περιέχει ακριβή περιγραφή των εργασιών υποδομής, που πρέπει να εκτελεσθούν σε σχέση με την προσαρμογή του διαδρόμου —χωρίς αυτός να επιμηκυνθεί— και με την κατασκευή ενός πύργου ελέγχου, προκειμένου να καθίστανται δυνατές πτήσεις αεροπλάνων μεγάλης χωρητικότητας όλο το εικοσιτετράωρο επί 365 ημέρες το έτος, και η οποία προβλέπει τόσο ημερήσιες όσο και νυχτερινές πτήσεις αμέσως από της εγκαταστάσεως αυτής της επιχειρήσεως,

- δεν συνιστά σχέδιο κατά την έννοια της οδηγίας 85/337,
  
- αλλά ως πρώτο στάδιο μιας αποτελούμενης από περισσότερα στάδια διαδικασίας μπορεί να χρήζει εκτιμήσεως των επιπτώσεων στο περιβάλλον, αν και εφόσον αυτή περιορίζει τα περιθώρια λήψεως αποφάσεως των αρμόδιων εθνικών αρχών κατά τις μετέπειτα διαδικασίες χορηγήσεώς της, και
  
- συνδέει τα περιεχόμενα σ' αυτήν επί μέρους σχέδια σε ένα συνολικό σχέδιο, οι επιπτώσεις του οποίου πρέπει να λαμβάνονται συνολικώς υπόψη στο πλαίσιο της χορηγήσεως των επί μέρους αδειών.