

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)

της 17ης Μαρτίου 2011\*

Στην υπόθεση C-275/09,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, υποβληθείσα από το Raad van State (Βέλγιο) με απόφαση της 14ης Ιουλίου 2009, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 21 Ιουλίου 2009, στο πλαίσιο της δίκης

**Brussels Hoofdstedelijk Gewest,**

**Pieter De Donder,**

**Fernande De Becker,**

**Katrien Colenbie,**

**Philippe Hutsenbaut,**

**Bea Kockaert,**

\* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

**VZW Boreas,**

**Frédéric Petit,**

**Stéphane de Burbure de Wezembeek,**

**Lodewijk Van Dessel,**

κατά

**Vlaams Gewest,**

παρισταμένης της:

**The Brussels Airport Company NV,**

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Tizzano, πρόεδρο τμήματος, J.-J. Kasel, A. Borg Barthet, M. Pešič και M. Berger (εισηγήτρια), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Mengozzi  
γραμματέας: C. Strömholm, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της συνεδριάσεως της 6ης Οκτωβρίου 2010,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η Brussels Hoofdstedelijk Gewest, εκπροσωπούμενη από τους F. Tulkens και J. Mosselmans, advocaten,

— ο F. De Becker, η K. Colenbie, ο P. Hutsebaut, η B. Kockaert και η VZW Boreas, εκπροσωπούμενοι από τους I. Larmuseau και H. Schoukens, advocaten,

- ο F. Petit, εκπροσωπούμενος από τους J. Verstraeten και S. Vanthienen, advocaten,
  
- ο S. de Burbure de Wezembeek, εκπροσωπούμενος από τον M. Denys, advocaat,
  
- ο L. Van Dessel, εκπροσωπούμενος από τους P. Flamey και P.J. Vervoort, advocaten,
  
- η Vlaams Gewest, εκπροσωπούμενη από τους J. Vanpraet και S. Ronse, avocats,
  
- η The Brussels Airport Company NV, εκπροσωπούμενη από τους D. Ryckbost και A. Lippens, advocaten,
  
- η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τον G. Fiengo, avvocato dello Stato,
  
- η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον E. Riedl,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους P. Oliver, J.-B. Laignelot και B. Burggraaf,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 17ης Νοεμβρίου 2010,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του σημείου 7, στοιχείο α', του παραρτήματος Ι της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (ΕΕ L 175, σ. 40), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 97/11/ΕΚ του Συμβουλίου, της 3ης Μαρτίου 1997 (ΕΕ L 73, σ. 5, στο εξής: οδηγία 85/337).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς όπου η Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Περιφέρεια Βρυξέλλες-Πρωτεύουσα) και άλλοι αντιδρούν με τη Vlaams Gewest (Φλαμανδική Περιφέρεια) σχετικά με απόφαση η οποία αφορά την εκμετάλλευση του Εθνικού Αερολιμένα Βρυξελλών.

## Το νομικό πλαίσιο

### *Το δίκαιο της Ένωσης*

- 3 Το άρθρο 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 85/337 ορίζει:

«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 τη εκμετάλλευση των πόρων του εδάφους·

[...]

άδεια:

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

- 4 Κατά το άρθρο 2, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 85/337, «[τ]α κράτη μέλη μεριμνούν ώστε πριν χορηγηθεί η άδεια, τα έργα τα οποία ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον λόγω, μεταξύ άλλων, της φύσεως, του μεγέθους ή της θέσεώς τους, να χρειάζονται άδεια και εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Αυτά τα έργα ορίζονται στο άρθρο 4».
- 5 Τα περί ων πρόκειται σχέδια ορίζονται στο άρθρο 4 της οδηγίας 85/337. Η διάταξη αυτή διακρίνει μεταξύ των σχεδίων που απαριθμούνται στο παράρτημα I, τα οποία πρέπει να υποβάλλονται σε εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων, και των σχεδίων που απαριθμούνται στο παράρτημα II, για τα οποία τα κράτη μέλη πρέπει να καθορίζουν, βάσει εξετάσεως κατά περίπτωση ή βάσει των κατώτατων ορίων ή των κριτηρίων που έχει θέσει το κράτος μέλος, αν πρέπει να γίνουν το αντικείμενο τέτοιας εκτιμήσεως.
- 6 Το σημείο 7, στοιχείο α', του παραρτήματος I της οδηγίας 85/337 αφορά τα «έργα κατασκευής [...] αερολιμένων με βασικούς διαδρόμους προσγείωσης μήκους άνω των 2100 μέτρων».
- 7 Το σημείο 13, πρώτη περίπτωση, του παραρτήματος II της εν λόγω οδηγίας αφορά «[ο]ποιαδήποτε τροποποίηση ή επέκταση έργων που απαριθμούνται στο παράρτημα I ή στο παράρτημα II τα οποία έχουν ήδη εγκριθεί, εκτελεσθεί ή εκτελούνται και τα οποία μπορεί να έχουν σημαντικές [περιβαλλοντικές] επιπτώσεις».

*Το εθνικό δίκαιο*

- 8 Η εφαρμοστέα ρύθμιση στη Φλαμανδική Περιφέρεια διακρίνει μεταξύ «πολεοδομικής άδειας», η οποία επιτρέπει την εκτέλεση ορισμένων εργασιών, και «περιβαλλοντικής άδειας», η οποία επιτρέπει την εκμετάλλευση μιας εγκαταστάσεως που έχει καταταγεί ως φορτική.
- 9 Η χορήγηση περιβαλλοντικής άδειας, της οποίας η ισχύς πάντοτε είναι χρονικά περιορισμένη, διέπεται από το νομοθέτημα του Φλαμανδικού Κοινοβουλίου της 28ης Ιουνίου 1985 περί περιβαλλοντικής αδειας, συμπληρωμένο με εκτελεστικό διάταγμα της Φλαμανδικής Κυβερνήσεως της 6ης Φεβρουαρίου 1991.
- 10 Από την έναρξη της ισχύος, την 1η Μαΐου 1999, νέου πίνακα κατατάξεως, όπως αυτός τροποποιήθηκε με διάταγμα της Φλαμανδικής Κυβερνήσεως της 12ης Ιανουαρίου 1999, τα «γήπεδα για αεροδρόμια με διάδρομο απογειώσεως και προσγειώσεως [...] τουλάχιστον 1 900 μέτρων» κατατάσσονται στην κατηγορία των φορτικών εγκαταστάσεων οι οποίες χρήζουν περιβαλλοντικής άδειας.

**Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα**

- 11 Ο Εθνικός Αερολιμένας Βρυξελλών, ο οποίος βρίσκεται στη Φλαμανδική Περιφέρεια, έχει τρεις διαδρόμους απογειώσεως και προσγειώσεως μεγαλύτερους των 2 100 μέτρων. Υφίσταται εδώ και δεκαετίες, αλλά η εκμετάλλευσή του υπόκειται στη χορήγηση περιβαλλοντικής άδειας μόλις από το 1999.



- 12 Η πρώτη περιβαλλοντική άδεια χορηγήθηκε την 1η Φεβρουαρίου 2000 για πέντε έτη. Η άδεια αυτή, η οποία καθόριζε μεταξύ άλλων όρια θορύβου, τροποποιήθηκε τρεις φορές προς την κατεύθυνση της όλο και μεγαλύτερης μείωσης της συνολικής ηχητικής επιβαρύνσεως. Το αιτούν δικαστήριο εκθέτει ότι από τη δικογραφία δεν προκύπτει ότι η άδεια αυτή, όπως και οι διαδοχικές τροποποιήσεις της, αποτέλεσαν το αντικείμενο εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.
- 13 Στις 5 Ιανουαρίου 2004, η The Brussels Airport Company NV υπέβαλε αίτηση περιβαλλοντικής άδειας για τη συνέχιση της εκμεταλλεύσεως του αερολιμένα και την αναμόρφωσή του η οποία συνίστατο στην προσθήκη γεωτεμαχίων.
- 14 Στις 8 Ιουλίου 2004, η μόνιμη αντιπροσωπεία του επαρχιακού συμβουλίου της Φλαμανδικής Βραβάντης χορήγησε τη ζητηθείσα άδεια όσον αφορά τη συνέχιση της εκμεταλλεύσεως του αερολιμένα, αλλά απέρριψε την αίτηση επεκτάσεώς του. Όσον αφορά την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η εν λόγω μόνιμη αντιπροσωπεία έκρινε ότι δεν ήταν αναγκαία.
- 15 Κατά της αποφάσεως αυτής ασκήθηκε διοικητική προσφυγή. Οι ασκήσαντες την προσφυγή αυτή προέβαλαν μεταξύ άλλων τον ισχυρισμό ότι στην αίτηση περιβαλλοντικής άδειας έπρεπε να είχε επισυναφθεί εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.
- 16 Στις 30 Δεκεμβρίου 2004, ο Φλαμανδός Υπουργός Δημοσίων Έργων, Ενέργειας, Περιβάλλοντος και Φύσεως επικύρωσε την εν λόγω απόφαση της μόνιμης αντιπροσωπείας του επαρχιακού συμβουλίου της Φλαμανδικής Βραβάντης. Έκρινε ότι εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων δεν ήταν αναγκαία με γνώμονα τόσο τη φλαμανδική ρύθμιση όσο και την οδηγία 85/337.

17 Η Brussels Hoofdstedelijk Gewest και άλλοι κατέθεσαν ενώπιον του Raad van State αίτηση ακυρώσεως της επιβεβαιωτικής αυτής αποφάσεως. Διατείνονται ότι η απόφαση εκείνη εκδόθηκε πλημμελώς επειδή η χορήγηση περιβαλλοντικής άδειας εξαρτάται από εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και εν προκειμένω δεν τηρήθηκε η υποχρέωση αυτή.

18 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Raad van State αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να θέσει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

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

2) Επιβάλλεται η εν λόγω υποχρέωση εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και στο πλαίσιο της ανανέωσης της περιβαλλοντικής άδειας του αερολιμένα, τόσο στην περίπτωση που η ανανέωση αυτή δεν συνοδεύεται από κάποια μετατροπή ή επέκταση του αερολιμένα όσο και στην αντίθετη περίπτωση, κατά την οποία πραγματοποιούνται μετατροπές ή επεκτάσεις;

3) Ασκεί επιρροή επί της υποχρέωσης εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στο πλαίσιο της ανανέωσης περιβαλλοντικής άδειας αερολιμένα το γεγονός ότι έχει ήδη εκπονηθεί μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων επ’ ευκαιρία προηγούμενης άδειας εκμεταλλεύσεως και ότι ο αερολιμένας βρισκόταν σε

λειτουργία τον χρόνο κατά τον οποίο ο κοινοτικός ή ο εθνικός νομοθέτης επέβαλε την υποχρέωση εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων;»

## Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

- 19 Για να δοθεί απάντηση στα ερωτήματα αυτά, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, πρέπει να κριθεί αν η εκμετάλλευση αερολιμένα δύναται να αποτελέσει «σχέδιο» υπό την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 85/337 και, σε καταφατική περίπτωση, αν ένα τέτοιο σχέδιο υπάγεται σε εκείνα που απαριθμούνται στα παραρτήματα I και II της οδηγίας αυτής.
- 20 Όπως το Δικαστήριο υπενθύμισε στη σκέψη 22 της αποφάσεώς του της 28ης Φεβρουαρίου 2008, C-2/07, Abraham κ.λπ. (Συλλογή 2008, σ. σ. I-1197), από το ίδιο το γράμμα του άρθρου 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 85/337 προκύπτει ότι ο όρος «σχέδιο» αφορά εργασίες ή επεμβάσεις στο φυσικό περιβάλλον.
- 21 Πάντως, στην απόφαση περί παραπομπής ρητώς εκτίθεται ότι το μέτρο που αποτελεί το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης περιορίζεται στην ανανέωση της υφιστάμενης άδειας εκμεταλλεύσεως του Εθνικού Αερολιμένα Βρυξελλών, ελλείψει εργασιών ή επεμβάσεων που τροποποιούν, υπό την έννοια της υλικής μεταβολής, τα πράγματα στον συγκεκριμένο χώρο.
- 22 Ορισμένοι από τους αιτούντες της κύριας δίκης εξέθεσαν παρά ταύτα ότι η επέμβαση στο φυσικό περιβάλλον πρέπει να νοηθεί ευρέως, υπό την έννοια κάθε επεμβάσεως στα πράγματα. Στηρίζονται εν προκειμένω στις σκέψεις 24 και 25 της αποφάσεως της 7ης Σεπτεμβρίου 2004, C-127/02, Waddenvereniging και Vogelbeschermingsvereniging (Συλλογή 2004, σ. I-7405), όπου το Δικαστήριο έκρινε

ότι δραστηριότητα όπως η αλιεία κυδωνιών με μηχανικά μέσα υπάγεται στην έννοια του «σχεδίου» όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας 85/337.

- 23 Τα επιχειρήματα αυτά δεν μπορούν να γίνουν δεκτά. Συγκεκριμένα, όπως ο γενικός εισαγγελέας παρατήρησε στο σημείο 22 των προτάσεών του, η δραστηριότητα που ήταν επίμαχη στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση εκείνη μπορούσε να θεωρηθεί ανάλογη με την εκμετάλλευση πόρων του εδάφους, δραστηριότητα την οποία αφορά ειδικά το άρθρο 1, παράγραφος 2, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας 85/337, και συνεπαγόταν πραγματικές υλικές μεταβολές στον βυθό της θάλασσας.
- 24 Επομένως, η ανανέωση υφιστάμενης άδειας εκμεταλλεύσεως αερολιμένα δεν δύναται, ελλείψει εργασιών ή επεμβάσεων που τροποποιούν, υπό την έννοια της υλικής μεταβολής, τα πράγματα στον συγκεκριμένο χώρο, να χαρακτηριστεί ως «σχέδιο» υπό την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 2, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας 85/337.
- 25 Πρέπει να προστεθεί ότι, ούτως ή άλλως, το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 85/337 δεν απαιτεί να υποβάλλεται στη διαδικασία εκτιμήσεως που προβλέπει η οδηγία αυτή κάθε σχέδιο ικανό να έχει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, αλλά να υποβάλλονται στη διαδικασία αυτή μόνον εκείνα που αναγράφονται στα παραρτήματα I και II της εν λόγω οδηγίας (διάταξη της 10ης Ιουλίου 2008, C-156/07, Aeillo κ.λπ., Συλλογή 2008, σ. I-5215, σκέψη 34).
- 26 Εν προκειμένω επισημαίνεται, όπως ο γενικός εισαγγελέας παρατήρησε στο σημείο 26 των προτάσεών του, ότι ο όρος «έργα κατασκευής» που χρησιμοποιείται στο σημείο 7, στοιχείο α', του παραρτήματος I της οδηγίας 85/337 δεν είναι διφορούμενος και πρέπει να νοηθεί με τη συνήθη έννοιά του, δηλαδή ως αφορών την εκτέλεση προηγουμένως ανυπάρχτων έργων ή την τροποποίηση, υπό την έννοια της υλικής μεταβολής, προϋπαρχόντων έργων.

- 27 Βεβαίως, το Δικαστήριο έχει δώσει, στη νομολογία του, ευρεία ερμηνεία της έννοιας των «έργων κατασκευής» δεχόμενο ότι εργασίες που αφορούν τη μετατροπή υφιστάμενης οδού μπορούν να είναι ανάλογες, λόγω του μεγέθους και των μεθόδων τους, με την κατασκευή νέας οδού (απόφαση της 25ης Ιουλίου 2008, C-142/07, *Ecologistas en Acción-CODA*, Συλλογή 2008, σ. I-6097, σκέψη 36). Ομοίως, έχει ερμηνεύσει τις διατάξεις του σημείου 13 του παραρτήματος II της οδηγίας 85/337, σε συνδυασμό με εκείνες του σημείου 7 του παραρτήματός της I, υπό την έννοια ότι αφορούν επίσης τις εργασίες αναμορφώσεως της υποδομής υφιστάμενου αερολιμένα χωρίς επιμήκυνση του διαδρόμου απογειώσεως και προσγειώσεως, όταν οι εργασίες αυτές μπορούν να θεωρηθούν, ιδίως λόγω της φύσεως, της σημασίας και των χαρακτηριστικών τους, ως αναμόρφωση του ίδιου του αερολιμένα (προαναφερθείσα απόφαση *Abraham* κ.λπ., σκέψη 40).
- 28 Παρά ταύτα, από τις αποφάσεις εκείνες προκύπτει ότι, σε κάθε μία από τις υποθέσεις επί των οποίων εκδόθηκαν, επίμαχες ήσαν υλικές εργασίες, στοιχείο το οποίο, κατά τα δεδομένα που εξέθεσε το αιτούν δικαστήριο, απουσιάζει στην υπόθεση της κύριας δίκης.
- 29 Πάντως, όπως ο γενικός εισαγγελέας υπενθύμισε στο σημείο 28 των προτάσεών του, καίτοι αποτελεί πάγια νομολογία ότι το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 85/337 είναι εκτεταμένο και ο σκοπός της είναι ευρύτατος (βλ., μεταξύ άλλων, προαναφερθείσες αποφάσεις *Abraham* κ.λπ., σκέψη 32, και *Ecologistas en Acción-CODA*, σκέψη 28), παρά ταύτα τελολογική ερμηνεία της οδηγίας αυτής δεν δύναται να αποκλίνει από τη σαφώς εκπεφρασμένη βούληση του νομοθέτη της Ένωσης.
- 30 Επομένως, ούτως ή άλλως, η ανανέωση υφιστάμενης άδειας εκμεταλλεύσεως αερολιμένα δεν δύναται, ελλείψει εργασιών ή επεμβάσεων που τροποποιούν, υπό την έννοια της υλικής μεταβολής, τα πράγματα στον συγκεκριμένο χώρο, να χαρακτηριστεί ως «έργο κατασκευής» υπό την έννοια του σημείου 7, στοιχείο α', του παραρτήματος I της οδηγίας 85/337.

- 31 Παρά ταύτα, επισημαίνεται ότι, στο πλαίσιο της διαδικασίας ενώπιον του Δικαστηρίου και ειδικά κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ορισμένοι από τους αιτούντες της κύριας δίκης εξέθεσαν ότι, από τότε που έληξε η προθεσμία μεταφοράς της οδηγίας 85/337, έχουν πραγματοποιηθεί εργασίες αναμορφώσεως της υποδομής του Εθνικού Αερολιμένα Βρυξελλών χωρίς να έχει γίνει εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.
- 32 Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, άδεια η οποία, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, δεν αφορά ρητώς δραστηριότητα υποκείμενη σε εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων υπό την έννοια των παραρτημάτων I και II της οδηγίας 85/337 δύναται παρά ταύτα να χρήζει τέτοιας εκτιμήσεως όταν το μέτρο αυτό αποτελεί στάδιο μιας διαδικασίας έχουσας ως σκοπό, κατά το πέρας της, τη χορήγηση άδειας για την υλοποίηση ενεργειών οι οποίες συνιστούν σχέδιο υπό την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας (βλ., στο ίδιο πνεύμα, προαναφερθείσα απόφαση Abraham κ.λπ., σκέψη 25).
- 33 Κατά την ίδια νομολογία, όταν το εθνικό δίκαιο προβλέπει ότι η διαδικασία αδειοδότησεως έχει πλείονα στάδια, η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ενός σχεδίου πρέπει, κατ' αρχήν, να πραγματοποιηθεί αμέσως μόλις είναι δυνατόν να προσδιοριστούν και αξιολογηθούν όλες οι συνέπειες που το σχέδιο αυτό μπορεί να έχει για το περιβάλλον (βλ. απόφαση της 7ης Ιανουαρίου 2004, C-201/02, Wells, Συλλογή 2004, σ. I-723, σκέψη 53, και προαναφερθείσα απόφαση Abraham κ.λπ., σκέψη 26). Συναφώς, έχει επίσης κριθεί ότι δεν είναι συμβατή με την οδηγία 85/337 εθνική διάταξη ορίζουσα ότι εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων δύναται να γίνει μόνο κατά το αρχικό στάδιο της διαδικασίας αδειοδότησεως και όχι σε μεταγενέστερο στάδιό της (βλ., στο ίδιο πνεύμα, απόφαση της 4ης Μαΐου 2006, C-508/03, Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου, Συλλογή 2006, σ. I-3969, σκέψεις 105 και 106).
- 34 Κατά συνέπεια, στην υπό κρίση υπόθεση, πρέπει να υποδειχθεί στο αιτούν δικαστήριο ότι σε αυτό απόκειται, υπό το πρίσμα της νομολογίας που υπομνήσθηκε στις σκέψεις 27, 32 και 33 της παρούσας αποφάσεως, να καθορίσει, βάσει της εφαρμοστέας εθνικής ρυθμίσεως, αν απόφαση όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη δύναται να

θεωρηθεί ως στάδιο μιας περιλαμβάνουσας πλείονα στάδια διαδικασίας αδειοδότησεως έχουσας ως σκοπό, κατά το πέρας της, την υλοποίηση ενεργειών οι οποίες συνιστούν σχέδιο υπό την έννοια των σχετικών διατάξεων της οδηγίας 85/337.

- 35 Για την εξέταση των πραγματικών περιστατικών, πρέπει να υπομνησθεί στο αιτούν δικαστήριο ότι το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει ότι εργασίες αναμορφώσεως της υποδομής υφιστάμενου αερολιμένα χωρίς επιμήκυνση του διαδρόμου απογειώσεως και προσγειώσεως εμπίπτουν στις διατάξεις του σημείου 13 του παραρτήματος II της οδηγίας 85/337, σε συνδυασμό με εκείνες του σημείου 7 του παραρτήματός της I, όταν οι εργασίες αυτές μπορούν να θεωρηθούν, ιδίως λόγω της φύσεως, της σημασίας και των χαρακτηριστικών τους, ως αναμόρφωση του ίδιου του αερολιμένα (προαναφερθείσα απόφαση Abraham κ.λπ., σκέψη 40).
- 36 Το Δικαστήριο έχει επίσης υπογραμμίσει ότι ο σκοπός της ρυθμίσεως της Ένωσης δεν μπορεί να καταστρατηγηθεί με κατάτμηση των σχεδίων και ότι ο μη συνυπολογισμός του σωρευτικού αποτελέσματός τους δεν πρέπει να έχει στην πράξη ως αποτέλεσμα να εξαιρεθούν στο σύνολό τους από την υποχρέωση εκτιμήσεως όταν, λαμβανόμενα από κοινού, μπορούν να έχουν σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις υπό την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 85/337 (προαναφερθείσα απόφαση Abraham κ.λπ., σκέψη 27).
- 37 Στην περίπτωση που προκύψει ότι, από της ενάρξεως της ισχύος της οδηγίας 85/337, εργασίες ή επεμβάσεις στο φυσικό περιβάλλον που πρέπει να θεωρηθούν σχέδιο υπό την έννοια της οδηγίας αυτής πραγματοποιήθηκαν στον χώρο του αερολιμένα χωρίς οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους να έχουν αποτελέσει αντικείμενο εκτιμήσεως σε προγενέστερο στάδιο της διαδικασίας αδειοδότησεως, το αιτούν δικαστήριο θα πρέπει να λάβει το στοιχείο αυτό υπόψη στο στάδιο χορηγήσεως της άδειας εκμεταλλεύσεως και να διασφαλίσει την αποτελεσματικότητα της εν λόγω οδηγίας μέσω της διενέργειας τέτοιας εκτιμήσεως τουλάχιστον σε αυτό το στάδιο της διαδικασίας.

38 Κατά συνέπεια, στα ερωτήματα που τέθηκαν πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 1, παράγραφος 2, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας 85/337 και το σημείο 7 του παραρτήματός της I έχουν την έννοια ότι:

- η ανανέωση υφιστάμενης άδειας εκμεταλλεύσεως αερολιμένα δεν δύναται, ελλείψει εργασιών ή επεμβάσεων που τροποποιούν, υπό την έννοια της υλικής μεταβολής, τα πράγματα στον συγκεκριμένο χώρο, να χαρακτηριστεί αντιστοίχως ως «σχέδιο» ή «έργο κατασκευής» υπό την έννοια των εν λόγω διατάξεων·
- παρά ταύτα, στο αιτούν δικαστήριο απόκειται να καθορίσει, βάσει της εφαρμοστέας εθνικής ρυθμίσεως και λαμβανομένου, εν ανάγκη, υπόψη του σωρευτικού αποτελέσματος διαφόρων εργασιών ή επεμβάσεων που πραγματοποιήθηκαν από της ενάρξεως της ισχύος της εν λόγω οδηγίας, αν η άδεια αυτή εντάσσεται σε περιλαμβάνουσα πλείονα στάδια διαδικασία αδειοδότησεως έχουσα ως σκοπό, κατά το πέρας της, την υλοποίηση ενεργειών οι οποίες συνιστούν σχέδιο υπό την έννοια του σημείου 13, πρώτη περίπτωση, του παραρτήματος II, σε συνδυασμό με το σημείο 7 του παραρτήματός της I. Στην περίπτωση που στο προγενέστερο στάδιο της διαδικασίας αδειοδότησεως δεν εκτιμήθηκαν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις τέτοιων εργασιών ή επεμβάσεων, στο αιτούν δικαστήριο απόκειται να διασφαλίσει την αποτελεσματικότητα της οδηγίας μέσω της διενέργειας τέτοιας εκτιμήσεως τουλάχιστον στο στάδιο χορηγήσεως της άδειας εκμεταλλεύσεως.

### **Επί των δικαστικών εξόδων**

39 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.



Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφαινεται:

**Το άρθρο 1, παράγραφος 2, δεύτερη περίπτωση, και το σημείο 7 του παραρτήματος Ι 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 τροποποιήθηκε με την οδηγία 97/11/ΕΚ του Συμβουλίου, της 3ης Μαρτίου 1997, έχουν την έννοια ότι:**

- η ανανέωση υφιστάμενης άδειας εκμεταλλεύσεως αερολιμένα δεν δύναται, ελλείψει εργασιών ή επεμβάσεων που τροποποιούν, υπό την έννοια της υλικής μεταβολής, τα πράγματα στον συγκεκριμένο χώρο, να χαρακτηριστεί αντιστοίχως ως «σχέδιο» ή «έργο κατασκευής» υπό την έννοια των εν λόγω διατάξεων·
  
- παρά ταύτα, στο αιτούν δικαστήριο απόκειται να καθορίσει, βάσει της εφαρμοστέας εθνικής ρυθμίσεως και λαμβανομένου, εν ανάγκη, υπόψη του σωρευτικού αποτελέσματος διαφόρων εργασιών ή επεμβάσεων που πραγματοποιήθηκαν από της ενάρξεως της ισχύος της εν λόγω οδηγίας, αν η άδεια αυτή εντάσσεται σε περιλαμβάνουσα πλείονα στάδια διαδικασία αδειοδοτήσεως έχουσα ως σκοπό, κατά το πέρας της, την υλοποίηση ενεργειών οι οποίες συνιστούν σχέδιο υπό την έννοια του σημείου 13, πρώτη περίπτωση, του παραρτήματος ΙΙ, σε συνδυασμό με το σημείο 7 του παραρτήματός της Ι. Στην περίπτωση που στο προγενέστερο στάδιο της διαδικασίας αδειοδοτήσεως δεν εκτιμήθηκαν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις τέτοιων εργασιών ή επεμβάσεων, στο αιτούν δικαστήριο απόκειται να διασφαλίσει την αποτελεσματικότητα της οδηγίας μέσω της διενέργειας τέτοιας εκτιμήσεως τουλάχιστον στο στάδιο χορηγήσεως της άδειας εκμεταλλεύσεως.

(υπογραφές)