

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)

17 päivänä maaliskuuta 2011 *

Asiassa C-275/09,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Raad van State (Belgia) on esittänyt 14.7.2009 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 21.7.2009, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

Pieter De Donder,

Fernande De Becker,

Katrien Colenbie,

Philippe Hutsenbaut,

Bea Kockaert,

* Oikeudenkäyntikieli: hollanti.

VZW Boreas,

Frédéric Petit,

Stéphane de Burbure de Wezembeek ja

Lodewijk Van Dessel

vastaa

Vlaams Gewest,

The Brussels Airport Company NV:n

osallistuessa asian käsittelyyn,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Tizzano sekä tuomarit J.-J. Kasel, A. Borg Barthet, M. Ilešič ja M. Berger (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: P. Mengozzi,
kirjaaja: hallintovirkamies C. Strömholm,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 6.10.2010 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Brussels Hoofdstedelijk Gewest, edustajinaan advocaat F. Tulkens ja advocaat J. Mosselmans,

- Fernande De Becker, Katrien Colenbie, Philippe Hutsenbaut, Bea Kockaert ja VZW Boreas, edustajinaan advocaat I. Larmuseau ja advocaat H. Schoukens,

– Euroopan komissio, asiamiehinään P. Oliver, J.-B. Laignelot ja B. Burggraaf,

kuultuaan julkisasiamiehen 17.11.2010 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista 27.6.1985 annetun neuvoston direktiivin 85/337/ETY (EYVL L 175, s. 40), sellaisena kuin se on muutettuna 3.3.1997 annetulla neuvoston direktiivillä 97/11/EY (EYVL L 73, s. 5; jäljempänä direktiivi 85/337), liitteessä I olevan 7 kohdan a alakohdan tulkintaa.

- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Brysselin pääkaupunkiseudun hallintoalue) ja useat muut kantajat sekä Vlaams Gewest (Flanderin hallintoalue) ja joka koskee Bruxelles-Nationalin lentokentän toiminnan harjoittamista koskevaa päätöstä.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

3 Direktiivin 85/337 1 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan

’hankkeella’:

- rakennustyön tai muun laitoksen tai suunnitelman toteuttamista

- muuta luonnonympäristöön ja maisemaan kajoamista mukaan lukien maaperän luonnonvarojen hyödyntäminen

--

’luvalla’:

toimivaltaisen viranomaisen tai viranomaisten päätöstä, joka oikeuttaa hankkeen toteuttajan ryhtymään hankkeen toteuttamiseen.”

- 4 Direktiivin 85/337 2 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa: ”Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ennen luvan myöntämistä hankkeet, joilla etenkin laatunsa, kokonsa tai sijaintinsa vuoksi todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia, alistetaan lupamenettelyyn ja että niiden vaikutukset arvioidaan.”
- 5 Kyseiset hankkeet määritellään direktiivin 85/337 4 artiklassa. Tässä säännöksessä erotetaan toisistaan liitteessä I mainitut hankkeet, joiden ympäristövaikutukset on arvioitava, ja liitteessä II mainitut hankkeet, joiden osalta jäsenvaltioiden on tapauskohtaisesti selvittämällä tai jäsenvaltioiden asettamien raja-arvojen tai valintaperusteiden avulla määriteltävä, onko niistä tehtävä tällainen arviointi vai ei.
- 6 Direktiivin 85/337 liitteessä I olevan 7 kohdan a alakohdan sääntelyn kohteena on ”– – lentokenttien rakentaminen, kun pääkiitorata on vähintään 2 100 metriä pitkä”.
- 7 Kyseisen direktiivin liitteessä II olevan 13 kohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa mainitaan ”kaikki muutokset tai laajennukset liitteessä I tai liitteessä II mainittuihin sellaisiin hankkeisiin, joille on jo myönnetty lupa, jotka on jo toteutettu tai joita parhaillaan toteutetaan, jos muutoksesta tai laajennuksesta voi olla merkittävää haittaa ympäristölle”.

Kansallinen lainsäädäntö

- 8 Flanderin hallintoalueella sovellettavassa lainsäädännössä erotetaan toisistaan kaupunkialueita koskeva maankäyttö- ja rakennuslupa, joka oikeuttaa toteuttamaan tiettyjä töitä, ja ympäristölupa, jolla sallitaan haitalliseksi luokitellun laitoksen toiminta.

- 9 Ympäristöluvan, jonka voimassaoloaika on aina rajoitettu, myöntämisestä säädetään ympäristöluvasta 28.6.1985 annetussa Flanderin parlamentin asetuksessa, jota on täydennetty Flanderin hallituksen 6.2.1991 tekemällä täytäntöönpanopäätöksellä.

- 10 Flanderin hallituksen 12.1.1999 tekemällä täytäntöönpanopäätöksellä muutetun uuden luokituksen voimaantulosta 1.5.1999 alkaen ”lentokentän alueet, joiden nousu- ja laskukiitorata – on vähintään 1 900 metriä pitkä”, on luokiteltu ympäristöluvanvaraisten haitallisten laitosten ryhmään.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

- 11 Flanderin hallintoalueella sijaitsevalla Bruxelles-Nationalin lentokentällä on kolme yli 2 100 metriä pitkää nousu- ja laskukiitorataa. Lentokenttä on ollut olemassa jo useita kymmeniä vuosia, mutta sen toiminnan harjoittamisesta tuli ympäristöluvanvaraista vasta vuodesta 1999 alkaen.

- 12 Ensimmäinen ympäristölupa myönnettiin 1.2.2000 viiden vuoden määräajaksi. Kyseistä lupaa, jossa vahvistettiin muun muassa melua koskevat normit, muutettiin kolmesti, jotta kokonaismelukuormitus vähenisi enemmän. Kansallisen tuomioistuimen mukaan asiakirja-aineistosta ei ilmene, että lupaa tai sen myöhempiä muutoksia varten olisi tehty ympäristövaikutusten arviointi.
- 13 The Brussels Airport Company NV teki 5.1.2004 ympäristölupahakemuksen, joka koski lentokentän toiminnan harjoittamisen jatkamista ja lentokentän muutosta lisäämällä maapalstoja.
- 14 Vlaams-Brabantin maakuntaneuvoston pysyvä valtuusto myönsi 8.7.2004 lentokentän toiminnan harjoittamisen jatkamista varten haetun luvan mutta hylkäsi lentokentän laajennusta koskevan hakemuksen. Pysyvä valtuusto katsoi, ettei ympäristövaikutusten arviointi ollut tarpeen.
- 15 Päätökseen haettiin oikaisua. Kantajat väittivät muun muassa, että ympäristölupahakemukseen olisi pitänyt liittää ympäristövaikutusten arviointi.
- 16 Flanderin hallintoalueen yleisten töiden sekä energia-, ympäristö- ja luonnonsuojeluasioiden ministeri vahvisti 30.12.2004 Vlaams-Brabantin maakuntaneuvoston pysyvän valtuuston päätöksen. Hän katsoi, ettei ympäristövaikutusten arviointi ollut Flanderin lainsäädännön eikä direktiivin 85/337 perusteella tarpeen.

- 17 Brussels Hoofdstedelijk Gewest ja useat muut kantajat nostivat kyseisestä vahvistavasta päätöksestä kanteen Raad van Statessa. He väittävät, että päätös on virheellinen, koska ympäristöluvan myöntäminen edellyttää ympäristövaikutusten arvioinnin tekemistä, eikä tätä velvoitetta ollut noudatettu.
- 18 Tässä tilanteessa Raad van State päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
- ”1) Kun vaaditaan erilliset luvat yhtäältä sellaisen lentokentän, jonka nousu- ja las-
kukiitorata on vähintään 2 100 metriä pitkä, infrastruktuuria koskevia töitä var-
ten ja toisaalta kyseisen lentokentän toiminnan harjoittamista varten, ja viimeksi
mainittu lupa – eli ympäristölupa – myönnetään ainoastaan rajoitetuksi ajaksi,
onko [direktiivin 85/337] liitteessä I olevan 7 kohdan a alakohdassa mainittu kä-
site ’rakentaminen’ käsitettävä siten, että ympäristövaikutusten arviointiselvitys
on laadittava sekä infrastruktuuria koskevien töiden suorittamiseksi että myös
lentokentän toiminnan harjoittamista varten?
 - 2) Onko ympäristövaikutusten arviointivelvollisuus voimassa myös silloin, kun ky-
seessä on lentokentän ympäristöluvan uusiminen tapauksessa, jossa luvan uusi-
miseen ei liity minkäänlaista toiminnan muutosta tai laajennusta, samoin kuin
siinä tapauksessa, että tarkoituksena on tällainen muutos tai laajennus?
 - 3) Onko lentokentän ympäristöluvan uusimiseksi vaadittavan ympäristövaikutusten
arvioinnin kannalta merkityksellistä, onko ympäristövaikutusten arviointiselvitys
laadittu jo aiemmin edellisen toimiluvan yhteydessä ja oliko lentokenttä käytössä

sinä ajankohtana, jolloin yhteisön tai jäsenvaltion lainsäädännössä otettiin käyttöön ympäristövaikutusten arviointi?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

- 19 Näihin kysymyksiin, joita on tarkasteltava yhdessä, vastaamiseksi on tutkittava, onko lentokentän toiminnan harjoittaminen direktiivin 85/337 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu ”hanke”, ja jos vastaus on myöntävä, kuuluuko tällainen hanke kyseisen direktiivin liitteissä I ja II mainittuihin hankkeisiin.
- 20 Kuten yhteisöjen tuomioistuin on todennut asiassa C-2/07, Abraham ym., 28.2.2008 antamansa tuomion (Kok., s. I-1197) 23 kohdassa, itse direktiivin 85/337 1 artiklan 2 kohdasta ilmenee, että sanalla ”hanke” tarkoitetaan fyysisiä töitä tai fyysisistä kajoamista.
- 21 Ennakkoratkaisupyynnössä on nimenomaisesti mainittu, että pääasian oikeudenkäynnin kohteena oleva toimenpide rajoittuu Bruxelles-Nationalin lentokentän toiminnan harjoittamista koskevan voimassa olevan luvan uusimiseen, eikä siinä ole kyse alueen fyysisistä oloista muuttavista töistä tai kajoamisesta.
- 22 Tietty pääasian kantajat väittävät kuitenkin, että fyysisen kajoamisen käsite on ymmärrettävä laajasti kaikenlaisen luonnonympäristöön kajoamisen merkityksessä. Tältä osin kantajat tukeutuvat asiassa C-127/02, Waddenvereniging ja Vogelbeschermingsvereniging (Kok., s. I-7405), 7.9.2004 annetun tuomion 24 ja 25 kohtaan, joissa

yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että sydänsimpukoiden mekaanisen pyynnin kaltainen toiminta kuuluu direktiivin 85/337 1 artiklan 2 kohdan toisessa luetelmakohdassa määritellyn hankkeen käsitteeseen.

- 23 Näitä väitteitä ei voida hyväksyä. Kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 22 kohdassa esittänyt, kyseiseen tuomioon johtaneessa asiassa kyseessä ollut toiminta oli verrattavissa maaperän luonnonvarojen hyödyntämiseen, joka on direktiivin 85/337 1 artiklan 2 kohdan toisessa luetelmakohdassa erityisesti mainittua toimintaa, ja aiheutti todellisia fyysisiä muutoksia merenpohjaan.
- 24 Tästä seuraa, ettei lentokentän toiminnan harjoittamista koskevan voimassa olevan luvan uusimista voida pitää direktiivin 85/337 1 artiklan 2 kohdan toisessa luetelmakohdassa tarkoitettuna hankkeena, koska kyse ei ole alueen fyysistä olotilaa muuttavista töistä tai kajoamisesta.
- 25 Tähän on syytä lisätä, ettei direktiivin 85/337 2 artiklan 1 kohdassa missään tapauksessa edellytetä, että kaikki sellaiset hankkeet, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia, olisi alistettava tässä direktiivissä säädettyyn arviointimenetelyyn, vaan että siinä edellytetään ainoastaan, että kyseisen direktiivin liitteissä I ja II mainittujen hankkeiden ympäristövaikutukset on arvioitava (ks. asia C-156/07, Aeillo ym., määräys 10.7.2008, Kok., s. I-5215, 34 kohta).
- 26 Tästä on todettava samalla tavalla kuin julkisasiamies ratkaisuehdotuksensa 26 kohdassa, että direktiivin 85/337 liitteessä I olevan 7 kohdan a alakohdassa käytetty rakentamisen käsite on yksiselitteinen ja että käsite on ymmärrettävä sen tavanomaisessa merkityksessä eli siten, että sillä viitataan sellaisten rakenteiden toteuttamiseen, joita ei ennestään ole ollut olemassa, tai ennestään olemassa olevien rakenteiden fyysiseen muuttamiseen.

- 27 On totta, että oikeuskäytännössä on tulkittu rakentamisen käsitettä laajasti, kun on katsottu, että olemassa olevan tien uudistustyöt voivat vastata laajuudeltaan ja luonteeltaan uuden tien rakentamista (ks. asia C-142/07, *Ecologistas en Acción-CODA*, tuomio 25.7.2008, Kok., s. I-6097, 36 kohta). Samoin direktiivin 85/337 liitteessä II olevan 13 kohdan säännöksiä, kun niitä luetaan yhdessä kyseisen direktiivin liitteessä I olevan 7 kohdan säännösten kanssa, on oikeuskäytännössä tulkittu siten, että ne koskevat myös sellaisia muutostöitä, jotka kohdistuvat jo olemassa olevan lentokentän infrastruktuuriin ilman, että nousu- ja laskukiitorataa pidennetään, koska niitä voidaan erityisesti niiden luonteen, merkityksen ja ominaispiirteiden vuoksi pitää itse lentokentän muuttamisena (ks. em. asia Abraham ym., tuomion 40 kohta).
- 28 Näistä tuomioista kuitenkin ilmenee, että jokaisessa niihin johtaneessa asiassa oli kyse fyysisistä töistä, kun taas kansallisen tuomioistuimen antamien tietojen mukaan pääasiassa näin ei ole.
- 29 Vaikka oikeuskäytännössä on vakiintuneesti todettu, että direktiivin 85/337 soveltamisala on laaja ja tavoite hyvin monimuotoinen (ks. mm. em. asia Abraham ym., tuomion 32 kohta ja em. asia *Ecologistas en Acción-CODA*, tuomion 28 kohta), unionin lainsäätäjän selvästi ilmaisemaa tahtoa ei kuitenkaan voida vääristää kyseisen direktiivin teleologisella tulkinnalla, kuten julkisasiamies huomautti ratkaisuehdotuksensa 28 kohdassa.
- 30 Tästä seuraa joka tapauksessa, ettei lentokentän toiminnan harjoittamista koskevan voimassa olevan luvan uusimista voida pitää direktiivin 85/337 liitteessä I olevan 7 kohdan a alakohdassa tarkoitettuna ”rakentamisena”, kun kyse ei ole alueen fyysisistä oloilaa muuttavista töistä tai kajoamisesta.

- 31 On kuitenkin huomautettava, että menettelyssä unionin tuomioistuimessa ja erityisesti istunnossa tietyt pääasian kantajat ovat väittäneet, että direktiivin 85/337 täytäntöönpanolle asetetun määräajan päättymisen jälkeen Bruxelles-Nationalin lentokentän infrastruktuuriin on tehty muutostöitä ilman ympäristövaikutusten arviointia.
- 32 Tästä on todettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan pääasiassa kyseessä olevan kaltainen lupa, joka ei nimenomaisesti koske direktiivin 85/337 liitteissä I ja II tarkoitettuja ympäristövaikutusten arviointia edellyttäviä toimintoja, saattaa kuitenkin edellyttää tällaisen arvioinnin tekemistä silloin, kun kyse on sellaiseen menettelyyn, jolla pyritään lopulta sallimaan kyseisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua hankkeen muodostavan toiminnon toteutus, kuuluvasta yksittäisestä vaiheesta (ks. vastaavasti em. asia Abraham ym., tuomion 25 kohta).
- 33 Saman oikeuskäytännön mukaan silloin, kun kansallisessa lainsäädännössä säädetään, että lupamenettely jakautuu useisiin vaiheisiin, hankkeen ympäristövaikutusten arviointi on lähtökohtaisesti suoritettava heti, kun kaikkien niiden vaikutusten, joita hankkeella voi olla ympäristöön, yksilöiminen ja arvioiminen on mahdollista (ks. asia C-201/02, Wells, tuomio 7.1.2004, Kok., s. I-723, 53 kohta ja em. asia Abraham ym., tuomion 26 kohta). Tältä osin on myös katsottu, että kansallinen säännös, jonka mukaan ympäristövaikutuksia voidaan arvioida vain lupamenettelyn ensimmäisessä vaiheessa eikä enää sen myöhemmässä vaiheessa, ei ole direktiivin 85/337 mukainen (ks. vastaavasti asia C-508/03, komissio v. Yhdistynyt kuningaskunta, tuomio 4.5.2006, Kok., s. I-3969, 105 ja 106 kohta).
- 34 Nyt käsiteltävässä asiassa kansalliselle tuomioistuimelle on siis todettava, että tämän tuomion 27, 32 ja 33 kohdassa esitetyn oikeuskäytännön valossa sen tehtävänä on määrittää sovellettavan kansallisen lainsäädännön perusteella, voidaanko pääasiassa kyseessä olevan kaltaista päätöstä pitää sellaisen useampivaiheisen lupamenettelyn,

jonka lopullisena tavoitteena on direktiivin 85/337 asian kannalta merkityksellisissä säännöksissä tarkoitettujen hankkeen muodostavien toimintojen toteutus, yhtenä vaiheena.

- 35 Tosiseikkojen tutkimista varten kansalliselle tuomioistuimelle on todettava, että oikeuskäytännössä on jo katsottu, että muutostyöt, jotka kohdistuvat jo olemassa olevan lentokentän infrastruktuuriin ilman, että nousu- ja laskukiitorataa pidennetään, kuuluvat direktiivin 85/337 liitteessä II olevan 13 kohdan säännösten, luettuina yhdessä kyseisen direktiivin liitteessä I olevan 7 kohdan säännösten kanssa, soveltamisalaan siltä osin kuin niitä voidaan erityisesti niiden luonteen, merkityksen ja ominaispiirteiden vuoksi pitää itse lentokentän muuttamisena (ks. em. asia Abraham ym., tuomion 40 kohta).
- 36 Oikeuskäytännössä on myös korostettu, ettei unionin säännösten tarkoitus saa jäädä toteutumatta siksi, että hankkeita pilkotaan, ja että sillä, ettei hankkeiden yhteisvaikutuksia oteta huomioon, ei saa käytännössä olla sitä lopputulosta, että kaikki tietyn tyyppiset hankkeet jäävät arviointia koskevan veloitteen ulkopuolelle, vaikka niillä yhdessä olisi todennäköisesti direktiivin 85/337 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja merkittäviä ympäristövaikutuksia (ks. em. asia Abraham ym., tuomion 27 kohta).
- 37 Jos osoittautuu, että direktiivin 85/337 voimaantulon jälkeen siinä tarkoitettuina hankkeina pidettäviä fyysisiä töitä tai fyysistä kajoamista on toteutettu lentokenttäalueella ilman, että niiden ympäristövaikutuksia on arvioitu lupamenettelyn aikaisemmassa vaiheessa, kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on ottaa tämä huomioon toiminnan harjoittamista koskevan luvan myöntämisvaiheessa ja varmistaa kyseisen direktiivin tehokas vaikutus huolehtimalla, että tällainen arviointi tehdään ainakin menettelyn tässä vaiheessa.

38 Esitettyihin kysymyksiin on näin ollen vastattava, että direktiivin 85/337 1 artiklan 2 kohdan toista luetelmakohtaa ja kyseisen direktiivin liitteessä I olevaa 7 kohtaa on tulkittava siten, että

- lentokentän toiminnan harjoittamista koskevan voimassa olevan luvan uusimista ei voida pitää kyseisissä säännöksissä tarkoitettuna ”hankkeena” eikä ”rakentamisena”, kun kyse ei ole alueen fyysistä olotilaa muuttavista töistä tai kajoamisesta

- kansallisen tuomioistuimen asiana on kuitenkin määrittää sovellettavan kansallisen lainsäädännön perusteella ja ottaen tarvittaessa huomioon kyseisen direktiivin voimaantulon jälkeen toteutettujen useiden töiden tai kajoamisen yhteisvaikutukset, liittyykö kyseinen lupa useampivaiheiseen lupamenettelyyn, jonka lopullisena tavoitteena on kyseisen direktiivin liitteessä II olevan 13 kohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa, luettuna yhdessä liitteessä I olevan 7 kohdan kanssa, tarkoitetun hankkeen muodostavien toimintojen toteuttaminen. Jos tällaisten töiden tai kajoamisen ympäristövaikutuksia ei ole arvioitu lupamenettelyn aikaisemmassa vaiheessa, kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on varmistaa direktiivin tehokas vaikutus huolehtimalla, että tällainen arviointi tehdään ainakin toiminnan harjoittamista koskevan luvan myöntämisvaiheessa.

Oikeudenkäyntikulut

39 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (ensimmäinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista 27.6.1985 annetun neuvoston direktiivin 85/337/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna 3.3.1997 annetulla neuvoston direktiivillä 97/11/EY, 1 artiklan 2 kohdan toista luetelmakohtaa ja liitteessä I olevaa 7 kohtaa on tulkittava siten, että

- lentokentän toiminnan harjoittamista koskevan olemassa olevan luvan uusimista ei voida pitää kyseisissä säännöksissä tarkoitettuna ”hankkeena” eikä ”rakentamisena”, kun kyse ei ole alueen fyysistä olotilaa muuttavista töistä tai kajoamisesta

- kansallisen tuomioistuimen asiana on kuitenkin määrittää sovellettavan kansallisen lainsäädännön perusteella ja ottaen tarvittaessa huomioon kyseisen direktiivin voimaantulon jälkeen toteutettujen useiden töiden tai kajoamisen yhteisvaikutukset, liittyykö kyseinen lupa useampivaiheiseen lupamenettelyyn, jonka lopullisena tavoitteena on kyseisen direktiivin liitteessä II olevan 13 kohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa, luettuna yhdessä liitteessä I olevan 7 kohdan kanssa, tarkoitettujen hankkeiden muodostavien toimintojen toteuttaminen. Jos tällaisten töiden tai kajoamisen ympäristövaikutuksia ei ole arvioitu lupamenettelyn aikaisemmassa vaiheessa, kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on varmistaa direktiivin tehokas vaikutus huolehtimalla, että tällainen arviointi tehdään ainakin toiminnan harjoittamista koskevan luvan myöntämisvaiheessa.

Allekirjoitukset