

JULIANE KOKOTT
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA

Az ismertetés napja: 2007. november 29.¹

I – Bevezetés

1. Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló, 1985. június 27-i 85/337/EGK tanácsi irányelv² (a továbbiakban: KHV-irányelv) eredeti változatának az értelmezésére vonatkozik. A jogvita a Liège-Bierset repülőtéren a légi árufuvarozás fejlesztését szolgáló és az éjszakai repülőjáratok számának megnövekedését előidéző intézkedésekkel kapcsolatos. Lényegében az a kérdés merül fel, hogy milyen feltételek mellett van szükség egy repülőtér infrastrukturális változtatásai kapcsán környezeti hatásvizsgálatra, különösen pedig, hogy figyelembe kell-e venni a repülőforgalom célzott megnövekedését.

1 – Eredeti nyelv: német.

2 – HL L 175., 40. o.; magyar nyelvű kiadás 15. fejezet, 1. kötet, 248. o.

II – Jogi háttér

2. A KHV-irányelv 1. cikke meghatározza az irányelv tárgyát, valamint néhány fogalmat:

„(1) Ez az irányelv azoknak a köz- és magánprojekteknek a környezeti hatásvizsgálataira vonatkozik, amelyek várhatóan jelentős hatást gyakorolnak a környezetre.

(2) Jelen irányelv alkalmazásában:

»projekt«:

– épületek vagy egyéb létesítmények kivitelezése,

- egyéb beavatkozások a természetes környezetbe és tájba, beleértve az ásványkincsek kiaknázását is; az engedély megadása előtt többek között a jellegüknél, méretüknél vagy elhelyezkedésüknél fogva a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló projektek esetében hatásvizsgálatot végezzenek.

»projektgazda«:

Ezeket a projekteket a 4. cikk határozza meg.”

egy magánprojektre vonatkozó engedély kérelmezője vagy egy projektet kezdeményező állami hatóság;

4. A 3. cikk tartalmazza a környezeti hatásvizsgálat tárgyát:

»engedély«:

a hatáskörrel rendelkező hatóság vagy hatóságok olyan döntése, amely feljogosítja a projektgazdát a projekt elvégzésére;

„A környezeti hatásvizsgálat minden egyedi esetre vonatkozóan a 4–11. cikkel összhangban megfelelő módon azonosítja, leírja és értékeli az egyes projektek közvetlen és közvetett hatásait a következő tényezőkre vonatkozóan:

(3) [...]”

- emberek, állat- és növényvilág,

3. A 2. cikk (1) bekezdése meghatározza a KHV-irányelv célját:

- talaj, víz, levegő, éghajlat és a táj,

„(1) A tagállamok meghoznak minden olyan intézkedést, amely ahhoz szükséges, hogy

- az első és a második francia bekezdésben említett tényezők közötti kölcsönhatás,

- anyagi javak és a kulturális örökség.” hosszúságú fő kifutópályával rendelkező repülőterek² építése.

5. A 4. cikk meghatározza, hogy mely projekteket kell vizsgálatnak alávetni:

[...]

„(1) A 2. cikk (3) bekezdése alapján az I. mellékletben felsorolt osztályokba tartozó projekteket vizsgálatnak vetik alá az 5–10. cikkel összhangban.

2 – Ennek az irányelvnek az alkalmazásában a »repülőtér« olyan repülőtér, amely megfelel az 1944-ben megkötött, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet létrehozó Chicagói Egyezmény szerinti meghatározásnak (14. melléklet).”

(2) A II. mellékletben felsorolt osztályokba tartozó projekteket vizsgálatnak vetik alá az 5–10. cikkel összhangban, amennyiben a tagállamok úgy ítélik meg, hogy azok jellemzői ezt megkövetelik.

7. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet létrehozó Chicagói Egyezmény 14. melléklete szabványokat tartalmaz az egész területre vonatkozóan, amelyen a repülőgépek egy repülőtéren, valamint fel- és leszállás közben mozognak, tehát a felszálló és leszálló kifutópályákra, a gurulópályákra és a repülőtér légtérére. Az egyezmény szabályozza továbbá a repülőterek repülőgépek által történő használatára vonatkozó jelzéseket.

A tagállamok ebből a célból többek között megállapítják azoknak a projekteknak a jellegét, amelyek vizsgálatra kötelezettek, vagy meghatározhatják, hogy a II. mellékletben felsorolt osztályokba tartozó projektek milyen kritériumok és/vagy küszöbértékek alapján minősülnek vizsgálatra kötelezettnek az 5–10. cikkel összhangban.”

8. A II. melléklet 10. pontjának d) alpontja megemlíti többek között a kisebb repülőtereket:

6. A repülőtereket az I. melléklet 7. pontja említi:

„Autópályák, gyorsforgalmi utak, távolsági vasúti pályák és 2100 m vagy azt meghaladó

„Utak, kikötők, beleértve a halászkikötőket is, és repülőterek építése (kivéve, ha az I. mellékletben már szerepel).”

9. A projektek módosításaira a II. melléklet 12. pontja utal:

várható környezeti szempontok sajátos jellemzőire;

„Az I. mellékletben szereplő fejlesztési projektek módosításai és az I. mellékletben szereplő, de kizárólag vagy elsősorban új módszerek vagy termékek kifejlesztésére és tesztelésére szolgáló, és egy évnél hosszabb ideig nem működő projektek.”

- b) a tagállamok úgy ítélik meg, hogy figyelembe véve többek között a pillanatnyi ismereteket és a vizsgálati módszereket, észszerűen elvárható a projektgazdától ennek az információnak az összeállítása.

10. Az 5. cikk szabályozza, hogy egy környezeti hatásvizsgálat keretében milyen információkat kell közölni:

(2) Az (1) bekezdéssel összhangban a projektgazda által benyújtandó információ legalább a következőket tartalmazza:

„(1) Azoknak a projekteknek az esetén, amelyek a 4. cikk alapján az 5–10. cikkel összhangban környezeti hatásvizsgálatra kötelezettek, a tagállamok elfogadják azokat az intézkedéseket, amelyek biztosítják, hogy a projektgazda a III. mellékletben meghatározott alábbi információkat megfelelő formában közli, amennyiben:

- a projekt leírása, beleértve a projekt helyére, kialakítására és méretére vonatkozó információkat,
- a jelentős kedvezőtlen hatások elkerülésére, csökkentésére és – lehetőség szerint – ellensúlyozására tervezett intézkedések leírása,

a) a tagállamok úgy ítélik meg, hogy az információ jelentős az engedélyezési eljárás adott szakaszában, és az adott projekt, projekt típus vagy a

- a projekt várható fő környezeti hatása-inak meghatározásához és vizsgálatához szükséges adatok,

- az 1–3. francia bekezdésben említett adatok nem technikai jellegű összefoglalása. típusára és mennyiségére vonatkozó becslés (víz-, levegő-, talajszennyezés, zaj, rezgés, fény, hő, sugárzás stb.).

(3) [...]”

[...]

11. Az 5. cikk (1) bekezdése szerinti információkat a III. melléklet pontosítja:

4. A javasolt projekt feltehetően jelentős környezeti hatásainak jellemzése¹, amelyek a következőkből erednek:

„1. A projekt jellemzése, beleértve különösen:

- az egész projekt fizikai jellemzőinek leírása és területhasználati igény az építkezés és az üzemelés szakaszában,
- a projekt létesítményeinek megléte,
- a termelési folyamat lényeges jellemzőinek leírása, például a felhasznált anyagok jellegére és mennyiségére vonatkozóan,
- a természeti erőforrások használata,
- a tervezett projekt működtetése során keletkező hulladékok és kibocsátások
- szennyezőanyagok kibocsátása, környezetkárosítás okozása és a hulladék ártalmatlanítása;

valamint a projektgazda által a környezeti hatások előrejelzésére használt módszerek jellemzése.

[...]

1 – Az ismertetés kiterjed a projekt valamennyi közvetlen és bármely közvetett, másodlagos, kumulált, rövid, közép- és hosszú távú, tartós és átmeneti, kedvező és kedvezőtlen hatására.”

12. A kérdést előterjesztő bíróság tájékoztatása szerint az irányadó nemzeti jogba az irányelvet nagyrészt szó szerint átültették.

III – A tényállás, az eljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

13. Az alapeljárás a belgiumi Liège-Bierset repülőtérrel szomszédos lakosok keresetén alapul. Ez a repülőtér már régebb óta 2100 méternél hosszabb kifutópályájával rendelkezik. Egy gazdasági szakvélemény harmadik személy által történő elkészítését követően a Region Wallonien úgy döntött, hogy ott éjjel-nappali légi árufuvarozási tevékenységet fejleszt ki.

14. A Region Wallonien és a Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset (társaság Liège-Bierset repülőtérének fejlesztéséért és támogatásáért, a továbbiakban: SAB) megállapodásokat

kötött légi árufuvarozó vállalkozásokkal. A Cargo Airlines Ltd-vel (rövidítve: CAL) egy meg nem határozott időpontban kötött első szerződésről a Bírósággal nem közöltek semmilyen információt. Részletesen bemutatásra kerül azonban a T.N.T. Express Worldwide-dal (a továbbiakban: TNT) 1996. február 26-án kötött megállapodás.

15. A szomszédos lakosok előadják, hogy ez a megállapodás „többek között” a következőket írja elő:

- a repülőtér fő kifutópályáját (23L/05R) egész hosszúságában teljesen működőképessé teszik és leszállási rendszerrel szerelik fel;
- a párhuzamos kifutópályát (23R) legkésőbb 1996. március 1-jéig felszerelik;
- a 23L/05R párhuzamos kifutópályát 45 méteresre szélesítik, és az meg fog felelni egy Airbus 300-as manőverezési előírásainak;
- a 23ML kifutópályát két további nagysebességű kijáratral látják el, és az A.T.C. tornyot (Air Traffic Control Tower) áthelyezik;

- közvetlenül a TNT fő elosztó létesítményével szemben egy új 18 ha-os parkoló fog elhelyezkedni;
 - a parkolózónát a repülőgép-karbantartó hangár irányába kibővítik, és összekötik az új nagysebességű kijáráttal;
 - egy irányítótornyot létesítenek, és biztosítanak egy legalább egymillió liter kapacitású üzemanyagellátó-központot azzal, hogy a TNT-nek lehetősége van annak bővítését kérni;
 - a repülőtér az év 365 napján éjjel-nappal nyitva lesz, és a TNT tevékenységeihez rendelkezésre fog állni egy megfelelő áramforrás (kb. 2000 amper) egy további tartálékkal a megszakítatlan energiaellátás biztosításához, amely két, 15 kV-os magasfeszültségű elektromos kabin engedélyezését teszi szükségessé.
16. Az első éjszakai repüléseket a CAL hajtotta végre 1996-ban. A TNT társaság az éjszakai repüléseit 1998 márciusában kezdte.
17. A szomszédos lakosok panaszkodnak az elsősorban éjszaka nagyon erős zajterhelésre és ennek az alvásra és az egészségre gyakorolt hatásaira. A polgári jogi felelősség alapján az 1996. február 26-i megállapodásban megnevezett létesítmények használata következtében felmerülő káruk megtérítését követelik, és e létesítmények használatának a megtiltását.
18. Előadják, hogy az 1996. február 26-i megállapodásban megnevezett munkák végrehajtására vonatkozó építési és működési engedélyek kiadása előtt nem készült környezeti hatásvizsgálat. A környezeti hatásvizsgálat hiánya ezen megállapodás végrehajtásához szükséges engedélyek jogellenességét, és ezzel együtt az ezen engedélyekben megnevezett létesítmények és azok használatának jogellenességét is eredményezi.
19. A keresetnek a liège-i Tribunal de première instance részben helyt adott, másodfokon a liège-i Cour d'appel elutasította azt. A Cour d'appel többek között kifejtette, hogy a KHV-irányelv a repülőtér fogalmát a kifutópályája hosszának alapulvételével veszi számításba és határozza meg, és nem a kifutópálya melletti létesítmények alapulvételével, amilyen például a hangár vagy az irányítótorony. A kifutópályát azonban lényegesen nem változtatták meg. Emellett az irányelv I. melléklete

egy repülőtér „építésére” vonatkozik, és a II. melléklet vonatkozik egy, az I. melléklet szerinti projekt módosítására, tehát az építmény megváltoztatására.

20. Jogorvoslati kérelmükkel a szomszédos lakosok a projekt fogalmának a Cour d’appel szerinti értelmezése ellen fordultak.

21. A Cour de Cassation ezért a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra:

„1) [...] 85/337/EGK [...] irányelvnek az 1997. március 3-i 97/11/EGK irányelvvel történt módosítását megelőzően alkalmazandó szövege értelmében projektnek minősül-e az megállapodás, amely azzal a céllal jött létre egy állami szerv és egy magánvállalkozás között, hogy ez utóbbit arra ösztönözze, hogy egy 2100 métert meghaladó hosszúságú kifutópályával rendelkező repülőtér területén tevékenységet kezdjen, és amely tartalmazza a kifutópálya átalakítására – de nem meghosszabbítására – és egy irányítótorony építésére vonatkozó infrastrukturális munkálatok pontos leírását annak érdekében, hogy lehetővé tegye óriás-repülőgépek napi 24 órában és az év 365 napján történő le- és felszállását, és amely a vállalkozás tevékenységének megkezdésétől kezdve éjszakai és nappali járatokat is kilátásba helyez?

2) Megfelelnek-e az éjszakai és nappali járatok számának tervezett növelése érdekében egy meglévő repülőtér infrastruktúrájának módosítására irányuló munkálatok – a kifutópálya meghosszabbítása nélkül – annak a projektfogalomnak, amelyre vonatkozóan a [...] 85/337 [...] irányelvnek a [...] 97/11 [...] irányelvvel történt módosítását megelőzően alkalmazandó szövegének 1. 2. és 4. cikke hatásvizsgálatot ír elő?

3) Miután a repülőtéri tevékenységek tervezett növelése kifejezetten nem szerepel a 85/337/EGK irányelv mellékleteiben, a tagállamnak mégis figyelembe kell-e vennie ezt a növelést, amikor vizsgálja az e repülőtér infrastruktúrájában annak érdekében elvégzendő módosítások környezetre gyakorolt esetleges hatását, hogy a repülőtér ezt a többlettevékenységet befogadja?”

22. Az eljárás írásbeli szakaszában és az eljárás szóbeli szakaszában a repülőtérrel szomszédos lakosok oldalán önálló érvekkel vettek részt Abraham és társai, Beaujean és társai, valamint Descmays és társai, ugyanígy a felülvizsgálati eljárásban ellenérdekű SAB és TNT, a Belga Királyság és a Cseh Köztársaság, valamint a Bizottság.

IV – Jogi értékelés

23. A KHV-irányelv 4. cikkének (1) bekezdése és I. mellékletének 7. pontja szerint a 2100 méteres és ennél hosszabb fő kifutópályával rendelkező repülőtér építési engedélyének kötelező előfeltétele a környezeti hatásvizsgálat.

24. Az ilyen projektek módosításait, illetve más repülőterek építését a KHV-irányelv 4. cikkének (2) bekezdése és II. mellékletének 10., illetve 12. pontja alapján csak akkor kell kötelező környezeti hatásvizsgálatnak alávetni, ha az a jellemzőik alapján a tagállamok megítélése szerint szükséges. Ebből a célból a tagállamok különösen meghatározhatnak bizonyos projekt típusokat, amelyeket vizsgálatnak kell alávetni, vagy előírhatnak olyan kritériumokat és/vagy küszöbértékeket, amelyek alapján meghatározható, hogy a II. mellékletben felsorolt csoportokból mely projekteket kell vizsgálatnak alávetni.

25. Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében a KHV-irányelv 4. cikkének (2) bekezdése mérlegelési lehetőséget ad a tagállamoknak a hatásvizsgálatnak alávetendő projektek megállapítására vagy az ezek esetében alkalmazandó kritériumok és/vagy küszöbértékek meghatározására, aminek határt szab a 2. cikk (1) bekezdésében meghatározott kötelezettség, amely előírja, hogy hatásvizsgálatnak kell alávetni többek között a jellegüknél, méretüknél vagy elhelyezke-

désüknél fogva, a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló projekteket.³

26. A *Cour de cassation* kérdései ebben a vonatkozásban egyrészt a repülőtérnek a légi árufuvarozás igényeihez történő igazításával kapcsolatos megállapodás jelentésére vonatkoznak, másrészt arra, hogy egy repülőtér kifutópályát nem érintő megváltoztatása vizsgálat alá vetendő projektnek tekintendő-e, és hogy a repülőtér tevékenységét figyelembe kell-e venni a környezeti hatásainak vizsgálatánál.

27. Mivel a KHV-irányelv értelmezésének és alkalmazásának a 2. cikk (1) bekezdésében rögzített azon célt kell szolgálnia, hogy az engedély megadása előtt előzetesen hatásvizsgálatnak legyenek alávetve azok a projektek, amelyek többek között a jellegüknél, méretüknél vagy elhelyezkedésüknél fogva a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorolnak,⁴ érdemes a kérdéseket fordított sorrendben megválaszolni.

3 – A C-72/95. sz., Kraaijeveld és társai ügyben 1996. október 24-én hozott ítélet (EBHT 1996., I-5403. o.) 50. pontja; a C-392/96. sz., Bizottság kontra Írország ügyben 1999. szeptember 21-én hozott ítélet (EBHT 1999., I-5901. o.) 64. pontja; a C-117/02. sz., Bizottság kontra Portugália ügyben 2004. április 29-én hozott ítélet (EBHT 2004., I-5517. o.) 82. pontja; a C-83/03. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2005. június 2-án hozott ítélet (EBHT 2005., I-4747. o.) 19. pontja és a C-121/03. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2005. szeptember 8-án hozott ítélet (EBHT 2005., I-7569. o.) 87. pontja.

4 – A C-486/04. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2006. november 23-án hozott ítélet (EBHT 2006., I-11025. o.) 36. pontja. Lásd a fenti 3. lábjegyzetben hivatkozott ítéleteket is.

28. Ennek megfelelően először az A pontban azt vizsgálom, hogy egy repülőtér tevékenységeit, illetve azok növelését figyelembe kell-e venni a környezeti hatások vizsgálatánál. E kérdésre adott válasz fényében aztán a B pontban azt a második kérdést vizsgálom, hogy egy repülőtér átalakítását mennyiben kell a KHV-irányelv értelmében vizsgálatra köteles projektnek tekinteni. Végül a C pontban az első kérdésre térek ki, amely az eljárás tárgyát képező intézkedések egy sajátosságára vonatkozik. Ezeket az intézkedéseket ugyanis legelőször is egy megállapodásban rögzítették. Ezért felmerül a kérdés, hogy a megállapodást a KHV-irányelv vizsgálati rendszerébe hogyan lehet besorolni, különösen pedig az, hogy a megállapodásban rögzített intézkedések környezetre gyakorolt hatását esetleg meg kellett volna-e vizsgálni.

A – Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdéstről

29. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdéssel a kérdést előterjesztő bíróság azt szeretné megtudni, hogy egy repülőtér légi forgalma, illetve annak növekedése része-e a figyelembe veendő környezeti hatásoknak. Ennek alapjául az az érv szolgál, amely szerint a Liège-Bierset repülőtér létesítményeinek az átalakítása e repülőtér tevékenységeinek a növekedéséhez vezetett.

30. A Cour de cassation kétségei azon alapulnak, hogy egy repülőtér tevékenységeinek a növekedését a KHV-irányelv kifejezetten nem említi. Ugyanakkor az irányelv rendelkezéseiből egyértelműen kiderül, hogy azt figyelembe kell venni.

31. A KHV-irányelv 3. cikke szerint ugyanis a környezeti hatásvizsgálat kiterjed valamely projekt közvetlen és közvetett hatásaira. A projektgazda által a KHV-irányelv 5. cikkének (1) bekezdése alapján szolgáltatandó információkra vonatkozó rendelkezések azt mutatják, hogy a közvetett hatások fogalmát tágan kell értelmezni, és az magában foglalja különösen egy projekt működésének a hatásait is. Így a III. melléklet 4. pontjához kapcsolódó lábjegyzet kimondja, hogy az ismertetés kiterjed a projekt valamennyi közvetlen és bármely közvetett, másodlagos, kumulált, rövid, közép- és hosszú távú, tartós és átmeneti, kedvező és kedvezőtlen hatására. A III. melléklet 1. pontjának harmadik francia bekezdése értelmében a hatások különösen a tervezett projekt *működtetése*, tehát az ott folytatott tevékenység során keletkező hulladékok és kibocsátások típusát és mennyiségét foglalják magukba.

32. A KHV-irányelv 5. cikkének (1) bekezdése és III. melléklete szerinti információk csak akkor szükségesek, ha a tagállamok

véleménye szerint azok jelentőséggel bírnak, és azokat a projektgazdától alappal lehet követelni. A tagállamoknak így biztosított mérlegelési mozgástér azonban nem korlátlan.⁵

33. Egy repülőtér esetében az elérni kívánt légi forgalom, jellege és terjedelme miatt, illetve az abból eredő környezeti hatások miatt jelentőséggel bír. A projektgazdától el is várható, hogy ezeket az információkat szolgáltatassa. Ebből következően nem lenne összeegyeztethető a KHV-irányelvvel a légi forgalomra vonatkozó információkról, illetve a megnövekedett légi forgalomra vonatkozó információkról történő lemondás.

34. A légi forgalom elérni kívánt növekedésére vonatkozóan így benyújtandó információkat a KHV-irányelv 8. cikke szerint az engedélyezési eljárás keretében figyelembe kell venni.

35. A harmadik kérdésre ezért azt a választ kell adni, hogy egy repülőtér létesítményei átalakításának a KHV-irányelv szerint a környezetre gyakorolt hatásai közé tartozik a repülőtérnek az átalakítással elérni kívánt tevékenység-növelése.

B – Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdéstről

36. A második kérdés arra irányul, hogy egy fennálló repülőtér létesítményeinek az átalakítása megköveteli-e a környezeti hatásvizsgálatot, ha a fő kifutópálya meghosszabbítására nem kerül sor. Arra irányul tehát, hogy milyen szempontok alapján kell eldönteni, hogy egy repülőtér létesítményeinek az átalakítása feltételezi-e a környezeti hatásvizsgálatot.

Egy repülőtérnek a KHV-irányelv I. mellékletének 7. pontja szerinti megépítéséről

37. A KHV-irányelv 4. cikkének (1) bekezdése és I. mellékletének 7. pontja szerint a 2100 méteres és annál hosszabb fő kifutópályával rendelkező repülőterek építése esetén környezeti hatásvizsgálatra van szükség.

38. Ugyan a Liège-Bierset repülőtér már létezett azt megelőzően, hogy a jelen eljárás tárgyát képező intézkedésekben megállapodtak, és azokat végrehajtották, Beaujean és társai álláspontja szerint repülőtér építéséről van szó. A fő kifutópálya tervezett felújítása, leszállási rendszerrel történő felszerelése és a párhuzamos kifutópálya 45 méterre történő kiszélesítése egyenértékű egy

⁵ – A C-287/98. sz. Linster-ügyben 2000. szeptember 19-én hozott ítélet (EBHT 2000., I-6917. o.) 37. pontja.

új kifutópálya építésével. A munkálatok az áruforgalom jelentős (1994 és 1998 között 464-szeres) növekedését tették lehetővé a repülőtéren. Descamps és társai ugyanezen az állásponton vannak, és ezenkívül hangsúlyozzák, hogy az intézkedések a korábban nappal használt repülőtér éjszakai üzemeltetésének a feltételeit valósították meg.

az irányelv célja szerint irányadóak, más körülményektől is függenek.

39. Egy spanyol vasúti projekttel kapcsolatos ítélet tartalmaz iránymutatást arra vonatkozóan, hogy a létező létesítmények ellenére új projekt valósulhat meg.⁶ Abban a Bíróság megállapította, hogy egy már létező vasútvonal kétvágányúvá építése nem tekinthető a korábbi projekt KHV-irányelv II. mellékletének 12. pontja szerinti egyszerű módosításának, hanem az I. melléklet 7. pontja szerinti távolsági vasúti pálya építésének minősül. Ennek kapcsán a Bíróság e projekt esetleges jelentős környezeti hatásaira támaszkodott.

41. A fő kifutópálya hossza irányadó azokra a repülőgéptípusokra nézve, amelyek a repülőtérrel használni tudják, és ezzel az egyes fel- és leszállások lehetséges hatásaira nézve is. A nagyobb repülőgépeknek hosszabb kifutópályára van szükségük.

42. A lehetséges repülések számát azonban a létesítmények további alkotóelemei határozzák meg, például a fel- és leszállást segítő elektromos rendszer, a repülőgépek felkészítését szolgáló berendezések, a rendelkezésre álló parkolóállások, valamint a légtér kapacitása.

40. Ezt az elgondolást alapvetően alkalmazni lehet a repülőtérprojekteknél is. A KHV-irányelv I. mellékletének 7. pontja ugyan a repülőtér fogalma mellett csak a fő kifutópálya hosszát említi kritériumként, de egy repülőtér környezeti hatásai, amelyek

43. Az, hogy egy repülőtérrel ténylegesen mennyire intenzíven vesznek igénybe, tehát a légitözeledési szolgáltatások iránti kereslet, függ ezen túlmenően attól is, hogy a repülőtér hogyan kapcsolódik a megfelelő felvevőpiachoz, és milyen versenyhelyzetben van a hasonló szolgáltatásnyújtókkal.

44. Egy repülőtér építésének mindenestre csak olyan intézkedések tekinthetők, amelyek legalább a terület részeit érintik.

6 – A C-227/01. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2004. szeptember 16-án hozott ítélet (EBHT 2004., I-8253. o.) 46. és azt követő pontjai.

Az, hogy mely elemek tekinthetők egy repülőtér elemeinek, elsősorban a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet létrehozó egyezmény 14. mellékletében található fogalom-meghatározásból következik, amelyre utal a KHV-irányelv I. mellékletének 7. pontja.

lehet repülőtér építésének tekinteni, ha az a környezeti hatásait tekintve egy új építéssel egyenértékű.

45. Mivel ennek a szabályozásnak nem a repülőtér környezeti hatásai képezik a tárgyát, hanem azok biztonsága, a repülőtér KHV-irányelv szerinti fogalmának a környezet szempontjából jelentőséggel bíró létesítményeket is magában kell foglalnia, amelyeket ugyan nem tartalmaz az Egyezmény 14. melléklete, de elválaszthatatlanul összefüggnek az ott meghatározott lényeges alkotóelemekkel. Ennyiben mindenekelőtt gondolni kell az utasokat és az áruszállítást kiszolgáló épületekre.

48. Következésképpen a kifutópályák egyértelmű meghosszabbítása, amely használhatóvá teszi a repülőtér határozottan jelentősebb környezeti hatással járó repülőgéptípusok részére, vagy a kifutópályák felszerelése, amely más repülési irányokat eredményez a fel- és leszállásnál, a meglévő repülőtéren alkalmazott olyan intézkedéseknek minősülnek, amelyeket új repülőtér építésének kell tekinteni.

46. Ezzel szemben nem képezik a repülőtér részeit azok a létesítmények, amelyeket ugyan valószínűleg a légi közlekedés vonzott oda, de amelyeknek szorosabb a kapcsolata más projektkategóriákkal, mint például a földi közlekedési csatlakozások, szállodák, valamint irodai és ipari területek.

47. Meg kell különböztetni továbbá egy repülőtér II. melléklet 12. pontja szerinti *átalakítását* is. Egy fennálló repülőtérrel kapcsolatos intézkedéseket ezért csak akkor

49. Ugyanakkor az sem zárható ki, hogy kivételes esetben az olyan intézkedések, amelyek a kifutópályák hosszát vagy felszerelését közvetlenül nem érintik, a repülőtér kapacitását olyan nagy mértékben megnövelik, hogy az egy új repülőtér építésével egyenértékű. Ha a repülőtér eredetileg az elégtelen kiszolgáló kapacitás és parkolóállás miatt fogadott kevés bejövő járatot, akkor további kapacitások ezen a területen a forgalom jelentős növekedését idézhetik elő. Ez különösen igaz lehet olyan intézkedésekre, amelyekkel a hosszú kifutópályával rendelkező korábbi katonai repülőtéreket polgári használatra teszik alkalmassá.

50. A Bíróság rendelkezésére álló információk alapján nem lehet megítélni, hogy a Liège-Bierset repülőtéren alkalmazott, jogvita tárgyát képező intézkedések elérték-e az új repülőtér építésének megfelelő mértéket. Annak van döntő jelentősége, hogy az intézkedések a repülőtér kapacitását oly mértékben növelték-e meg, hogy környezeti hatásuk megegyezik egy új repülőtér építésének környezeti hatásaival.

51. Ennek kapcsán elsősorban azt az érvet kell megvizsgálni, hogy csak ezen intézkedések következtében az áruforgalom 464-szeresére nőtt, és lehetővé vált az éjszakai üzemeltetés. Különösen az üzemeltetési idő meghosszabbítása járhat jelentős környezeti hatásokkal.

52. Összefoglalásképpen megállapítható, hogy egy meglévő, 2100 méteres vagy annál hosszabb fő kifutópályával rendelkező repülőtér létesítményeinek az átalakítása az I. melléklet 7. pontja alá tartozik, és ezért kötelező azt környezeti hatásvizsgálatnak alávetni, ha a környezeti hatásait tekintve ez az átalakítás egy új repülőtér építésével egyenértékű.

Egy repülőtérnek a KHV-irányelv II. mellékletének 12. pontja és I. mellékletének 7. pontja szerinti átalakításáról

53. Ha a jogvita tárgyát képező intézkedések nem tekintendők a KHV irányelv I. mellékletének 7. pontja szerinti repülőtér-építésnek, akkor a környezeti hatásvizsgálat kötelezettsége adódhat a KHV irányelv 4. cikke (2) bekezdésének és II. melléklete 12. pontjának együttesen tekintett rendelkezéseiből. Ez utóbbiak mindenekelőtt azt feltételezik, hogy az intézkedéseket az I. melléklet szerinti projektmódosításnak kelljen tekinteni.

54. Belgium, a SAB és a TNT nyomatékosan azt az álláspontot képviseli, hogy a KHV-irányelv nem vonatkozik a meglévő repülőterek átalakítására. Az I. melléklet 7. pontja és a II. melléklet 12. pontja – egy repülőtér építésének a 2100 méteres vagy annál hosszabb fő kifutópályával való módosítása – azt mutatja, hogy az csak az eredeti építési folyamat módosítására vonatkozik. Ha a már elkészült repülőtér átalakítására is vonatkozna a szabályozás, akkor az I. melléklet 7. pontja nem a repülőtér építését említené, hanem csak a repülőteret, ahogy az megfigyelhető más projekttípusoknál az I. mellékletben: például a nyersolaj-finomítók, a hőerőművek vagy a hulladékártalmatlanító létesítmények esetében.

55. A Bizottság, a Cseh Köztársaság és a repülőtérről szomszédos lakosok által el nem fogadott ezen értelmezés azonban nem meggyőző. A KHV-irányelv tárgya és célja sokkal inkább azt teszi lehetővé, hogy az „építés” fogalmát arra vonatkozó utalásnak tekintsük, hogy a KHV-irányelv értelmében vett, a projekt fogalma 1. cikk (2) bekezdése szerinti meghatározásának megfelelő projekt magában foglalja létesítmények kivitelezését vagy a természetes környezetbe és tájba történő egyéb beavatkozásokat, nem pedig csupán a meglévő létesítmények használatának megváltoztatását.⁷

56. Az 1. cikk (1) bekezdéséből és a 2. cikk (1) bekezdéséből, valamint az első, az ötödik, a hatodik, nyolcadik és a tizenegyedik preambulumbekzdésből az irányelv lényeges céljaként az következik, hogy hatásvizsgálatnak kell alávetni többek között a jellegűknél, méretűknél vagy elhelyezkedésüknel fogva a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló projekteket.⁸

57. Ezt a célt nem érnénk el, ha az I. melléklet 7. pontjában megnevezett közlekedési

infrastrukturális projektek, különösen a repülőterek, vizsgálata kizárólag az eredeti építési folyamatra korlátozódna. Egy repülőtér létesítése után meghozott intézkedések is jelentős hatással lehetnek a környezetre.

58. A Bíróság ezért általánosságban nem csak abból indul ki, hogy a KHV-irányelv alkalmazási köre széles, célkitűzése pedig nagyon tág,⁹ hanem a II. melléklet 12. pontja szerinti projektmódosítás fogalmát is kiterjesztően értelmezi. Azt kiterjesztette a II. melléklet projektjeire, holott a II. melléklet 12. pontja kifejezetten csak az I. melléklet projektjeit említi.¹⁰

59. A WWF és társai ügyben hozott ítéletben a Bíróság ezt az ítélkezési gyakorlatot egy olyan repülőtér átalakítására alkalmazta, amely sem az átalakítás előtt, sem azután nem érte el a kötelező hatásvizsgálathoz az I. melléklet 7. pontja szerint szükséges méretet. Ennek a repülőtérnek az átalakítását nem lehet *a priori*, a lehetséges

7 – Elvben a lehetséges használat környezeti hatásait már egy létesítmény kivitelezésekor meg kell vizsgálni, hogy ennek a vizsgálatnak az eredményeit a használat későbbi megváltoztatása során fel lehessen használni.

8 – Lásd a fenti 5. lábjegyzetben hivatkozott Linster-ügyben hozott ítélet 52. pontját és a fenti 6. lábjegyzetben hivatkozott Bizottság kontra Spanyolország ügyben hozott ítélet 47. pontját, valamint a fenti 3. lábjegyzetben hivatkozott ítéleteket.

9 – A fenti 3. lábjegyzetben hivatkozott Kraaijeveld és társai ügyben hozott ítélet 31. és 39. pontja és a fenti 6. lábjegyzetben hivatkozott Bizottság kontra Spanyolország ügyben hozott ítélet 46. pontja.

10 – A fenti 3. lábjegyzetben hivatkozott Kraaijeveld és társai ügyben hozott ítélet 40. pontja és a C-435/97. sz., WWF és társai ügyben 1999. szeptember 16-án hozott ítélet (EBHT 1999., I-5613. o.) 40. pontja.

környezeti hatásoktól függetlenül kizárni a KHV-irányelv hatálya alól.¹¹

60. Mivel így alapvetően a kisebb repülőterek átalakítása is a KHV-irányelv hatálya alá tartozik, ezen irányelvet – ahogy a Bizottság hangsúlyozza – a megépítésükkor kötelezően hatásvizsgálat alá eső nagyobb repülőterek átalakítására még inkább alkalmazni kell.

61. Jelen ügyben azonban – eltérően azoktól az intézkedésektől, amelyek a WWF és társai ügy tárgyát képezték – a kifutópályát nem hosszabbították meg. A kifutópályára vonatkozó intézkedések nyilvánvalóan kimerültek a helyreállításban, leszállási rendszerrel történő felszerelésben, egy párhuzamos kifutópálya kiszélesítésében és két kijárat létesítésében.

62. Ezért az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés kifejezetten arra irányul, hogy a kifutópálya meghosszabbításának hiányában is hatásvizsgálati kötelezettség alá eső projektről van-e szó. Belgium, a SAB és a TNT ezt kizártnak tartják, mert a KHV-irányelv egy repülőtér egyetlen jellemzőjeként a kifutópályájának a hosszát említi.

63. Ez a jellemző ugyanakkor – ahogy azt a Bizottság előadja – csak a minden esetben vizsgálandó nagyobb projekteknek a kisebb projektektől történő elhatárolását szolgálja, amely utóbbiak csak akkor igényelnek vizsgálatot, ha jelentős lehet a környezeti hatásuk.¹² A hatásvizsgálati kötelezettség szempontjából tehát ez a lehetséges hatás bír jelentőséggel, és nem a kifutópálya meghosszabbítása. A kifutópálya meghosszabbítása csak komoly – adott körülmények között meggyőző – bizonyítéka a jelentős környezeti hatásoknak. Ugyanakkor azonban nem hanyagolhatók el egy projekt más szempontjai sem.

64. Összefoglalásként megállapítható, hogy egy 2100 méteres vagy annál hosszabb fő kifutópályával rendelkező meglévő repülőtér létesítményeinek az átalakítását, amely nem egyenértékű egy új repülőtér építésével, a KHV-irányelv 4. cikkének (2) bekezdése, I. mellékletének 7. pontja és II. mellékletének 12. pontja alapján környezeti hatásvizsgálatnak kell alávetni, ha a jellegénél, méreténél vagy elhelyezkedésénél fogva a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorol.

11 – A fenti 10. lábjegyzetben hivatkozott WWF és társai ügyben hozott ítélet 49. pontja. Ennél is egyértelműbb Mischó főtanácsnok ugyanezen ügyre vonatkozó indítványának 43. pontja.

12 – Lásd a fenti 23. és az azt követő pontokat.

C – Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdéstről

a 2. cikk (1) bekezdése értelmében a projekt engedélyezése előtt el kell végezni.

1. A megállapodás, mint projekt

65. Az első kérdés szóhasználata szerint úgy tűnik, a kérdést előterjesztő bíróság azt szeretné megtudni, hogy egy megállapodás tekinthető-e projektnek a KHV-irányelv alkalmazásában.

66. A felek ugyanakkor helyesen egyetértenek abban, hogy egy megállapodás, mint olyan, nem minősül sem épületek vagy egyéb létesítmények kivitelezésének, sem a természetes környezetbe és tájba történő egyéb beavatkozásnak a projekt fogalmának a KHV-irányelv 1. cikke (2) bekezdésében foglalt meghatározása szerint, valamint az I. és II. melléklet sem nevezi meg azt projekt-ként. Egy megállapodásnak lehet tárgya ilyen projekt, a megállapodás megkötése azonban nem projekt.

68. A Cseh Köztársaság és a Bizottság lehetségesnek tartja, hogy egy megállapodást engedélynek tekintsenek, ha annak a belső jog szerint olyan hatásai vannak, mint egy engedélynek. A megállapodásnak tehát az 1. cikk (2) bekezdése szerint a hatáskörrel rendelkező hatóság vagy hatóságok döntését kell tartalmaznia, amely feljogosítja a projektgazdát a projekt elvégzésére.

69. Descamps és társai, a TNT, a SAB és Belgium szerint a megállapodás még nem jogosít építésre. A leírt projektekhez inkább hatósági engedélyekre van szükség. Ezt a megállapodásban ráadásul kifejezetten el is ismerik.

2. A megállapodás, mint engedély

67. Néhány fél azonban vitatja, hogy a megállapodás egy projekt engedélyezése-e. Ha a KHV-irányelv szerint egy projekt környezeti hatásait vizsgálni kell, ezt a vizsgálatot

70. Ezzel szemben különösen a Bizottság mutat fel egy további lehetőséget, amely alapvetően arra vezethet, hogy egy megállapodást engedélynek tekintsünk. A Bíróság a KHV-irányelv rendszeréből és céljából azt vezette le, hogy egy engedélyezésről való

döntés több szakaszból is állhat, amelyek önmagukban is kiválthatják a környezeti hatásvizsgálatra vonatkozó kötelezettséget.¹³ A további engedélyek szükségessége ennek megfelelően nem zárja ki szükségszerűen, hogy a környezeti hatásvizsgálatnak már egy korábbi időpontban el kell készülnie, lehetőleg már az első szakaszban.¹⁴ Ahogyan az az első preambulumbekendésből is következik, a KHV-irányelv célja ugyanis az, hogy az illetékes hatóságok a szóban forgó projekt környezetre gyakorolt hatásait a lehető legkorábban figyelembe vegyék.¹⁵

71. Ezzel az ítélkezési gyakorlattal a Bíróság a KHV-irányelv hatályát olyan aktusokra terjesztette ki, amelyeket a bizonyos tervek és programok környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló, 2001. június 27-i 2001/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szabályoz.¹⁶ Belgium, a SAB és a TNT érve- lése, amely szerint a 2001/42 irányelv lehető- séges alkalmazása *ratione materiae* kizárja a KHV-irányelvnek a megállapodásra történő alkalmazását, azonban nem meggyőző.

72. Következésképpen meg kell vizsgálni, hogy a megállapodás tekinthető-e egy több- lépcsős engedélyezési eljárás részének.

13 – A C-290/03. sz. Barker-ügyben 2006. május 4-én hozott ítélet (EBHT 2006., I-3949. o.) 45. pontja.

14 – A C-201/02. sz. Wells-ügyben 2004. január 7-én hozott ítélet (EBHT 2004., I-723. o.) 52. pontja.

15 – A fenti 14. lábjegyzetben hivatkozott Wells-ügyben hozott ítélet 51. pontja.

16 – HL L 197., 30. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 6. kötet, 157. o.

73. A KHV-irányelv szerinti több szakaszból álló engedélyezési eljárást eddig a Bíróság abban az esetben fogadott el, amikor több, a nemzeti jog szerint egymásra épülő határozat volt szükséges egy projekt engedélyezésé- hez.¹⁷ Belgium ugyanakkor – más összefüg- gésben – bemutatja, hogy a megállapodás jogi szempontból nem feltétele a tervezett munkáknak. Ha ez az érv helytálló, akkor a megállapodás az eddigi ítélkezési gyakorlat értelmében nem része egy több szakaszból álló engedélyezési eljárásnak.

74. Felmerül ezért a kérdés, hogy egy több szakaszból álló engedélyezési eljárásba besoro- landók-e a jog által elő nem írt határozat- hozatali szakaszok.

75. A környezeti hatásvizsgálat célja az, hogy egy projektről a döntést annak környezetre gyakorolt hatásainak ismeretében és a nyilvánosság részvétele alapján hozzák meg. A környezeti hatások vizsgálata teszi lehetővé, a KHV-irányelv első preambulumbekendése és a Szerződés 174. cikkének (2) bekezdése szerinti szennyezésmegelőzés elve értelmében, a környezetterhelésnek lehetőség szerint keletkezése forrásánál való megelő- zését ahelyett, hogy azt utólag próbálják megszüntetni. A nyilvánosság részvételének követelménye magában foglalja, hogy ez a

17 – A fenti 14. lábjegyzetben hivatkozott Wells-ügyben hozott ítélet 52. pontja.

részvétel a projektről szóló határozatot még befolyásolhatja.¹⁸

76. A KHV-irányelv ugyan formálisan összekapcsolja a környezeti hatásvizsgálatot az engedély fogalmával, de nem tudná elérni a célját, ha a projektről szóló határozat ténylegesen már azt megelőzően megszületne, hogy egy hivatalos engedélyezési eljárás megindítására sor kerülne.

77. Ezért szükséges a megállapodást egy több szakaszból álló engedélyezési eljárás első szakaszának tekinteni, ha és amennyiben az a hatáskörrel rendelkező nemzeti hatóságok mérlegelési mozgásterét a későbbi engedélyezési eljárás során korlátozza.

78. Ennyiben nem egyedül annak van jelentősége, hogy a mérlegelési mozgáster formálisan érintetlen marad-e, ahogy arra több fél hivatkozik. Sokkal inkább megkérdőjelezhető egy független és pártatlan, egy esetleges környezeti hatásvizsgálatot és a nyilvánosság részvételét teljes mértékben figyelembe vevő közigazgatási határozat, ha a politikailag

felelős hatóságok egyértelműen a projekt mellett döntöttek. Még a hiányzó engedélyek miatti kártérítési kötelezettségek is korlátozhatják a döntési mozgásteret, mint ahogy azt esetlegesen a megállapodás 8. pontjának c) alpontja vagy 9. pontja előírja.

79. A nemzeti jog alapján megítélendő és a nemzeti bíróságok által vizsgálandó kérdés az, hogy a megállapodás ebben a formában – ahogyan azt különösen Abraham és társai, valamint Beaujean és társai előadják – korlátozza-e a hatáskörrel rendelkező hatóságok döntését.

3. A megállapodás, mint részprojektek összekapcsolása

80. Ha a megállapodás a hatáskörrel rendelkező engedélyezési hatóságok mérlegelési mozgásterét érintetlenül hagyja, akkor is lehet szerepe egy környezeti hatásvizsgálat keretében, amire az előzetes döntéshozatal iránti kérelemben legalábbis utalás van, és amit különösen Abraham és társai hangsúlyoznak érvelésükben. A kérdést előterjesztő bíróság számára ugyanis itt egy létesítmény-együttes kivitelezéséről van szó, amely megváltoztatja egy 2100 méternél hosszabb kifutópályával rendelkező repülőtér fontos szerkezeit.¹⁹

18 – Lásd az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2003. október 13-i 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 275., 32. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 7. kötet, 631. o.) vonatkozó T-178/05. sz., Egyesült Királyság kontra Bizottság ügyben 2005. november 23-án hozott ítélet (EBHT 2005., II-4807. o.) 57. pontját.

19 – Lásd az előzetes döntéshozatal iránti kérelem 154. oldalát.

81. Az egyes projektek összességének kérdése azért érdekes, mert a megállapodással egyenként kikötött intézkedések önmagukban nyilvánvalóan nem érik el azt a küszöböt, amely szükségessé tette volna a környezeti hatásvizsgálat elkészítését. Ugyanakkor a repülőtérrel szomszédos lakosok előadják, hogy ezek az intézkedések összességükben szemlélve jelentős (káros) hatást gyakorolnak a környezetre.

82. A Bíróság már megállapította, hogy nem összeegyeztethető a KHV-irányelvvel több hasonló projekt vagy egy útvonal különböző szakaszainak az elkülönülten történő kezelése anélkül, hogy azok halmozott hatását figyelembe vennék.²⁰ Ez megfelel az 5. cikk (1) bekezdésének és a III. melléklet 4. pontjának, amelyek megkövetelik a halmozott környezeti hatások bemutatását. Ezeket a halmozott hatásokat figyelembe kell venni a 8. cikk szerint a projektről való döntés meghozatalakor.

83. Jelen ügyben ugyan több eltérő részprojektről van szó, azokat azonban a megállapodás egy teljes projektté kapcsolja össze azzal a céllal, hogy lehetővé tegye a Liège-Bierset repülőtérnek az áruforgalom bizonyos formái általi használatát. A részprojektek elkülönült megítélésére akkor sem kerülhet

sor, ha ezek a részprojektek nem egy közös engedélyezési határozat tárgyát képezik. Sokkal inkább a teljes projekt részprojektejének halmozott hatásait kell vizsgálni és megfelelően figyelembe venni minden egyes határozatnál.

84. Végezetül utalni kell arra, hogy amennyiben szükséges lenne egy környezeti hatásvizsgálat, annak nem feltétlenül kifejezetten a megállapodásra vagy a részprojektekre kellene vonatkoznia. Nem zárható ki, hogy a megnövekedett légi forgalom – s azzal együtt a Liège-Bierset repülőtér éjszakai használata – környezeti hatásait már más eljárás keretei között megfelelően megvizsgálták. A felek és a kérdést előterjesztő bíróság ennek kapcsán különböző tervezési döntéseket és programokat említenek. Amennyiben ezek a környezeti hatások megfelelő, a nyilvánosság részvételével folytatott vizsgálatán alapulnak, akkor később nincs szükség ismételt vizsgálatra.²¹

4. Köztes következtetés

85. Összefoglalásul az első kérdéssel kapcsolatban meg kell állapítani, hogy az állam

20 – A fenti 3. lábjegyzetben hivatkozott Bizottság kontra Írország ügyben hozott ítélet 76. pontja és a fenti 6. lábjegyzetben hivatkozott Bizottság kontra Spanyolország ügyben hozott ítélet 53. pontja.

21 – Lásd a C-431/92. sz., Bizottság kontra Németország (Großkrotzenburg) ügyben 1995. augusztus 11-én hozott ítélet (EBHT 1995., I-2189. o.) 41. és azt követő pontjait és a fenti 6. lábjegyzetben hivatkozott Bizottság kontra Spanyolország ügyben hozott ítélet 56. pontját.

és egy magánvállalkozás közti megállapodás, amelynek a megkötése arra ösztönzi ezt a vállalkozást, hogy egy 2100 méternél hosszabb kifutópályával rendelkező repülőtéren letelepedjen, és amely a létesítményen végzendő, a kifutópálya meghosszabbítás nélküli kiépítésére és egy irányítótorony építésére vonatkozó munkálatok pontos leírását tartalmazza annak érdekében, hogy lehetővé tegyék óriás-repülőgépek éjjelnappali járatait az év 365 napján, és amely ezen vállalkozás letelepedésétől kezdve mind éjjeli, mind nappali repüléseket is előír,

– nem minősül a KHV-irányelv szerinti projektnak,

– de szükségessé teheti egy több szakaszból álló engedélyezési eljárás első szakaszként a környezeti hatásvizsgálatot, ha és amennyiben a hatáskörrel rendelkező nemzeti hatóságok mérlegelési mozgásterét korlátozza a későbbi engedélyezési eljárásban, és

– a benne foglalt részprojektek egy teljes projektté kapcsolódnak össze, amelynek hatásait a részengedélyek keretei között összességében kell figyelembe venni.

V – Végkövetkeztetések

86. Azt javaslom ezért, hogy a Bíróság a következő válaszokat adja:

A harmadik kérdésre:

Egy repülőter létesítményei átalakításának az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló, 1985. június 27-i 85/337/EGK tanácsi irányelv szerinti, környezetre gyakorolt hatásai közé tartozik a repülőternek az átalakítással elérni kívánt tevékenységnövelése.

A második kérdésre:

Egy meglévő, 2100 méteres vagy annál hosszabb fő kifutópályával rendelkező repülőtér létesítményeinek az átalakítása a 85/377 irányelv I. mellékletének 7. pontja alá tartozik, és ezért ezen irányelv 4. cikkének (1) bekezdése alapján kötelező azt környezeti hatásvizsgálatnak alávetni, ha a környezeti hatásait tekintve ez az átalakítás egyenértékű egy új repülőtér építésével.

Ha egy 2100 méteres vagy annál hosszabb fő kifutópályával rendelkező meglévő repülőtér létesítményeinek az átalakítása nem egyenértékű egy új repülőtér építésével, a 85/337 irányelv 4. cikkének (2) bekezdése, I. mellékletének 7. pontja és II. mellékletének 12. pontja alapján környezeti hatásvizsgálatnak kell alávetni, ha a jellegénél, méreténél vagy elhelyezkedésénél fogva a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorol.

Az első kérdésre:

Az állam és egy magánvállalkozás közti megállapodás, amelynek a megkötése arra ösztönzi ezt a vállalkozást, hogy egy 2100 méternél hosszabb kifutópályával rendelkező repülőtéren letelepedjen, és amely a létesítményen végzendő, a kifutópálya meghosszabbítás nélküli kiépítésére és egy irányítótorny építésére vonatkozó munkálatok pontos leírását tartalmazza annak érdekében, hogy lehetővé tegyék óriás-repülőgépek éjjel-nappali járatait az év 365 napján, és amely ezen vállalkozás letelepedésétől kezdve mind éjjeli, mind nappali járatokat is előír,

- nem minősül a 85/337 irányelv szerinti projektnek,

- de szükségessé teheti egy több szakaszból álló engedélyezési eljárás első szakaszaként a környezeti hatásvizsgálatot, ha és amennyiben a hatáskörrel rendelkező nemzeti hatóságok mérlegelési mozgásterét korlátozza a későbbi engedélyezési eljárásban, és

- a benne foglalt részprojektek egy teljes projektté kapcsolódnak össze, amelynek hatásait a részengedélyek keretei között összességében kell figyelembe venni.