



## Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (ötödik tanács)

2013. március 21.\*

„Egyes projektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálata — 85/337/EGK irányelv — A 2. cikk (1) bekezdése és a 4. cikk (2) bekezdése — A II. melléklet hatálya alá tartozó projektek — Repülőtér infrastruktúrájának a bővítésére vonatkozó munkálatok — Küszöbértékek vagy kritériumok alapján történő vizsgálat — A 4. cikk (3) bekezdése — Kiválasztási kritériumok — A III. melléklet 2. pontjának g) alpontja — Sűrűn lakott területek”

A C-244/12. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Verwaltungsgerichtshof (Ausztria) a Bírósághoz 2012. május 21-én érkezett, 2012. április 19-i határozatával terjesztett elő az előtte

a **Salzburger Flughafen GmbH**

és

az **Umweltsenat**

között,

a **Landesumweltschlichtung Salzburg**,

és a **Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie**

részvételével

folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (ötödik tanács),

tagjai: T. von Danwitz tanácselnök, A. Rosas, Juhász E. (előadó), D. Šváby és C. Vajda bírák,

főtanácsnok: N. Wahl,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a Salzburger Flughafen GmbH képviselőjében G. Lebitsch Rechtsanwalt,

\* Az eljárás nyelve: német.

- a Landesumweltschutz Salzburg képviselőjében W. Wiener Landesumweltschutz,
- az osztrák kormány képviselőjében C. Pesendorfer, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviselőjében P. Oliver és D. Düsterhaus, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

### Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az 1997. március 3-i 97/11/EK tanácsi irányelvvel (HL L 73., 5. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 3. kötet, 151. o.) módosított, az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló, 1985. június 27-i 85/337/EGK tanácsi irányelv (HL L 175., 40. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 1. kötet, 248. o.; a továbbiakban: 85/337 irányelv) releváns rendelkezéseinek értelmezésére vonatkozik.
- 2 A kérelmet a Salzburger Flughafen GmbH (a továbbiakban: Salzburger Flughafen) és az Umweltsenat (a környezetvédelem területén hatáskörrel rendelkező közigazgatási hatóság) között folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, melynek tárgya a salzburgi (Ausztria) repülőtér infrastruktúrájának bővítésére vonatkozó egyes projektek esetében elvégzendő környezeti hatásvizsgálat kötelezettsége.

### Jogi háttér

#### *Az uniós jog*

- 3 A 85/337 irányelv 1. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Ez az irányelv azoknak a köz- és magánprojekteknek a környezeti hatásvizsgálatára 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,
- [...]

- 4 Ezen irányelv 2. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A tagállamok meghoznak minden olyan intézkedést, amely ahhoz szükséges, hogy az engedély megadása előtt a többek között a jellegüknél, méretüknél vagy elhelyezkedésüknél fogva a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló projektek engedélyezése kötelező legyen és esetükben hatásvizsgálatot végezzenek. Ezeket a projekteket a 4. cikk határozza meg.”

5 Az említett irányelv 3. cikke a következőképpen rendelkezik:

„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:

- emberek, állat- és növényvilág,
- talaj, víz, levegő, éghajlat és a táj,
- anyagi javak és a kulturális örökség,
- az első, a második és a harmadik francia bekezdésben említett tényezők közötti kölcsönhatás.”

6 Ugyanezen irányelv 4. cikke a következőket írja elő:

„(1) A 2. cikk (3) bekezdésre is figyelemmel az I. mellékletben felsorolt projekteket vizsgálatnak vetik alá az 5–10. cikkel összhangban.

(2) A 2. cikk (3) bekezdésre is figyelemmel a II. mellékletben felsorolt projektekre a tagállamok határozzák meg

a) esetenkénti vizsgálattal

vagy

b) a tagállamok által megállapított küszöbértékek vagy szempontrendszer alapján,

hogy a projektet alá kell-e vetni az 5–10. cikknek megfelelő vizsgálatnak.

A tagállamok dönthetnek úgy is, hogy az a) vagy a b) pontnak megfelelő mindkét eljárást alkalmazzák.

(3) Amikor a (2) bekezdés alkalmazásában esetenkénti vizsgálatot végeznek, vagy küszöbértékeket, illetve szempontrendszert állapítanak meg, figyelembe veszik a III. mellékletben előírt lényeges kiválasztási szempontokat.

[...]”

7 A 85/337 irányelv I. melléklete sorolja fel az ezen irányelv 4. cikkének (1) bekezdésében említett projekteket, amelyekre vonatkozóan kötelezően környezeti vizsgálatot kell végezni. Ezen melléklet 7. pontjának a) alpontja említi a „2100 méteres vagy azt meghaladó hosszúságú kifutópályával rendelkező repülőterek építés[ét]”.

8 Az említett irányelv II. melléklete sorolja fel a 4. cikkének (2) bekezdésében említett projekteket, amelyekkel kapcsolatban a tagállamok e cikk feltételei szerint megőrzik a mérlegelési jogköreiket a környezeti vizsgálat végrehajtását illetően. E melléklet 10. cikkének d) pontja említi a „[r]epülőterek építés[ét] (az I. mellékletben nem szereplő projektek)”, és ugyanezen melléklet 13. pontjának első francia bekezdése utal „[a]z I. és II. mellékletben felsorolt már engedélyezett, kivitelezett vagy kivitelezés alatt lévő projektek bármely olyan megváltoztatás[ára] vagy bővítés[ére], amelynek jelentős ártalmas hatása van a környezetre”.

- 9 A 85/337 irányelv III. melléklete, amely az irányelv 4. cikkének (3) bekezdése szerinti kiválasztási kritériumokra hivatkozik, a „Projektek helye” című 2. pontjában a következőket írja elő:

„A földrajzi területek környezeti érzékenységét, amelyekre a projektek valószínűleg hatással lesznek, különösen a következő pontok figyelembevételével kell értékelni:

[...]

– a természetes környezet terhelhetősége, különös figyelmet fordítva a következő területekre:

[...]

g) sűrűn lakott térségek;

[...]”

*Az osztrák jog*

- 10 A 85/337 irányelvet az osztrák jogba a környezeti hatásvizsgálatról szóló 2000. évi törvény (az Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 az alapügy tényállására hatályos változatában, kihirdetés: BGBl. I, 50/2002. szám, a továbbiakban: UVP-G 2000) ültette át.

- 11 Az UVP-G 2000 1., 3. és 3a. §-a írja elő a környezeti hatásvizsgálat tárgyára és tartalmára vonatkozó rendelkezéseket, azt az elvet, amely szerint az e törvény 1. mellékletében felsorolt projektek tekintetében ilyen vizsgálatot kell végezni, az e tekintetben követendő eljárást és feltételeket, valamint azt, hogy a vizsgálat elvégzését mely személyek vagy jogalanyok jogosultak kérelmezni.

- 12 Az UVP-G 2000 I. melléklete tehát felsorolja azokat a projekteket, amelyek tekintetében a fent említett rendelkezések által előírt elv értelmében vizsgálatot kell végezni. Ami az ilyen projektek módosítását illeti, a megadott küszöbérték alapján esetenkénti értékelést kell végezni a vizsgálat végrehajtása céljából. Az említett melléklet 1. oszlopa a Z 14. pont d) alpontjában e tekintetben a következő projektekre hivatkozik:

„Repülőterek olyan módosítása, amely (a motoros repülő, a vitorlázó repülő motoros repülése és a helikopterek esetében) a gépmozgások számát legalább évente 20 000-rel növelheti.”

- 13 A légi közlekedésről szóló törvény (Luftfahrtgesetz) 68. §-ának (1) bekezdése értelmében a polgári repülőtér üzemeltetéséhez és az engedélyben meghatározott üzemeltetési korlátok mindenfajta módosításához „polgári repülőtérre vonatkozó engedély” szükséges, valamint az e törvény 73. §-ának (1) bekezdése szerinti „üzemeltetési engedély”. Ráadásul a polgári földi létesítmények építése, használata és jelentős mértékű módosítása ugyanezen törvény 78. §-ának (1) bekezdése szerint szintén engedélyköteles.

### **Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések**

- 14 A Salzburger Flughafen üzemelteti a salzburgi repülőteret, amelynek a kifutópályája meghaladja a 2100 métert. E társaság 2002. július 30-án építési engedélyt kérelmezett egy további terminál megépítése céljából, amit lényegében azzal indokolt, hogy a nagypoggyászok ellenőrzése biztosításának szükségességére tekintettel a meglévő terminál már nem képes megbirkózni a csúcsidőszakok utasforgalmával. Az illetékes közigazgatási hatóság, a Landeshauptfrau von Salzburg megadta az építési engedélyt. E további terminált 2003 és 2004 során megépítették. A terminál azóta is üzemel.

- 15 A Salzburger Flughafen 2004-ben újabb kérelmeket terjesztett elő a repülőtér infrastruktúrájának bővítése céljából. E kérelmek egyrészt az akkori repülőtér dél-nyugati részének körülbelül 90 000 m<sup>2</sup> nagyságú területét érintették, és kapcsolódó épületek – főként tárolóhelyiségek – megépítésére, valamint a járművek és a repülőgépek parkolóhelyeinek a bővítésére vonatkoztak. E társaság másrészt azt kérelmezte, hogy a bővítésbe bevonhassa a repülőtér észak-nyugati részéhez tartozó, mintegy 120 000 m<sup>2</sup> nagyságú egyéb területet, amely általában a repülés céljára szolgáló terek, hangárok, valamint a járműveknek és a repülőgépeknek szánt parkolóhelyek kialakítására szolgálna. A Salzburger Flughafen kérelmezte továbbá, hogy engedélyezzék számára a közlekedési útvonalak módosítását. Ez a kérelem nem vonatkozott magának a kifutópályának a módosítására.
- 16 A repülőtér városi fekvése, amelyet egyébként a fokozott légszennyezés jellemzett, valamint a környezetre gyakorolt várható hatások arra készítették a Landesumweltschutzamt Salzburg-ot (a környezetvédelem területén hatáskörrel rendelkező helyi hatóság), hogy 2006. március 13-án az Amt der Salzburger Landesregierungtől (a salzburgi tartományi kormány hivatala) azt kérje, hogy az a további terminált és a repülőtéri infrastruktúrák bővítését érintő munkálatok tekintetében állapítsa meg a környezeti tanulmány elkészítésének kötelezettségét. Mivel e hatóság a kérelmet elutasította, a Landesumweltschutzamt Salzburg e határozattal szemben fellebbezést nyújtott be az Umweltsenathoz.
- 17 Az Umweltsenat a határozatában megállapította, hogy mind a repülőtér infrastruktúrájának a további terminál megépítését és üzemeltetésének megkezdését követően már végrehajtott bővítése, mind az engedélyek iránti kérelmekben tervezett bővítések az UVP-G 2000-nek a 85/337 irányelvvel összefüggésben értelmezett releváns rendelkezései alapján környezeti hatásvizsgálatot kívánnak meg.
- 18 E hatóság a határozatának indokolásaként megállapította, hogy – bár az alapjogvita keretében a nemzeti szabályozás nem követel meg semmilyen környezeti hatásvizsgálatot, amennyiben a meghatározott küszöbértéket, azaz, a gépmozgások számának a legalább évente 20 000-rel való növekedését nem lépik túl – ez a szabályozás a 85/337 irányelvet csupán részlegesen ülteti át. Az UVP-G 2000 ugyanis túlságosan magas küszöbértéket határoz meg, így a kis- vagy közepes méretű repülőterek infrastruktúrájának módosítása a gyakorlatban soha nem képezheti környezeti hatásvizsgálat tárgyát. Az Umweltsenat ezenfelül megjegyezte, hogy a kérdéses nemzeti szabályozás nem jelöl meg különleges védelmet igénylő területeket, jóllehet a 85/337 irányelv a III. melléklete 2. pontjának g) alpontja értelmében megköveteli, hogy a nagy népsűrűségű területek különleges figyelemben részesüljenek. Márpedig a mérlegelt repülőtér Salzburg városához közel helyezkedik el.
- 19 Az Umweltsenat tehát megállapította, hogy a 85/337 irányelvet közvetlenül kell alkalmazni, mivel a repülőtér infrastruktúrájának módosításai – főként jellegüknél, jelentőségüknél és jellemzőiknél fogva – magának a repülőtérnek a módosításának tekinthetők, mely alkalmas arra, hogy annak tevékenységét és légi forgalmát növelje.
- 20 Ezt a határozatot a Salzburger Flughafen megtámadta a Verwaltungsgerichtshof (legfelsőbb közigazgatási bíróság) előtt.
- 21 A kérdést előterjesztő bíróság megállapítja, hogy a Bíróságnak a C-2/07. sz., Abraham és társai ügyben 2008. február 28-án hozott ítéletén (EBHT 2008., I-1197. o.), valamint a C-275/09. sz., Brussels Hoofdstedelijk Gewest és társai ügyben 2011. március 17-én hozott ítéletén (EBHT 2011., I-1753. o.) alapuló ítélkezési gyakorlata szerint a 85/337 irányelv II. mellékletének az I. melléklete rendelkezéseivel összefüggésben értelmezett releváns rendelkezései szintén meglévő repülőtér infrastruktúrájának a módosítását érintő munkálatokra vonatkoznak. Ezenfelül annak megakadályozása érdekében, hogy az uniós szabályozás célját megkerüljék a projektek több olyan részprojektre tagolásával, amelyek együttesen jelentős hatást gyakorolhatnak a környezetre, figyelembe kell venni az egymással tárgyi és időbeli összefüggésben álló ilyen projektek együttes hatásait. A

Verwaltungsgerichtshof álláspontja szerint tehát a későbbi projekt – azaz a repülőtér területének bővítése – által a környezetre gyakorolt hatások vizsgálata során a korábbi projektnek – nevezetesen a további terminál megépítésének – a környezetre gyakorolt hatásait is figyelembe kell venni.

- 22 Ami azt a körülményt illeti, hogy úgy tűnik, hogy az alapügyben vitatott projektet összességében a 85/337 irányelv rendelkezései értelmében környezeti hatásvizsgálatnak kell alávetni, jóllehet a nemzeti szabályozás ilyen vizsgálatot nem ír elő, a Verwaltungsgericht megjegyzi, hogy a Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint a 85/337 irányelv 4. cikkének (2) bekezdése által a tagállamok számára biztosított mérlegelési mozgásteret korlátozza az ezen irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében előírt azon kötelezettség, hogy a jellegüknél, méretüknél vagy elhelyezkedésüknél fogva a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló projektek esetében hatásvizsgálatot végezzenek. Ezért valamely tagállam, amely úgy rögzíti a kritériumokat és a küszöbértékeket, hogy figyelmen kívül hagyja a projektek elhelyezkedését, vagy azokat olyan szinten határozza meg, hogy a gyakorlatban egy teljes projekt-típust eleve mentesít a hatásvizsgálat elvégzésének kötelezettsége alól, átlépi a rendelkezésére álló mérlegelési mozgásteret (a fent hivatkozott Abraham és társai ügyben hozott ítélet 37. pontja, a C-72/95. sz., Kraaijeveld és társai ügyben 1996. október 24-én hozott ítélet [EBHT 1996., I-5403. o.] 53. pontja, valamint a C-435/97. sz., WWF és társai ügyben 1999. szeptember 16-án hozott ítélet [EBHT 1999., I-5613. o.] 38. pontja).
- 23 Az ezen mérlegelési mozgásteret betartásának az ellenőrzését és az annak átlépését érintő következményeket illetően a kérdést előterjesztő bíróság hangsúlyozza, hogy a Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint abban az esetben, ha valamely tagállam jogalkotó vagy közigazgatási szerve túllépi e mozgásteret, a magánszemélyek hivatkozhatnak a 85/337 irányelv 2. cikkének (1) bekezdésére és 4. cikkének (2) bekezdésére a nemzeti hatósággal szemben a tagállami bíróság előtt, és ezáltal elérhetik, hogy az figyelmen kívül hagyja az említett rendelkezésekkel összeegyeztethetetlen nemzeti szabályokat vagy intézkedéseket. Ilyen esetben a fent hivatkozott Kraaijeveld és társai ügyben hozott ítéletből (59-61. pont) és a WWF és társai ügyben hozott ítéletből (a rendelkező rész 5. pontja) az következik, hogy a tagállam hatóságainak a hatásköreik keretein belül meg kell hozni minden szükséges általános vagy egyedi intézkedést annak érdekében, hogy megvizsgálják, várható-e a projektek esetében jelentős környezeti hatás, és ha igen, akkor hatásvizsgálatnak vessék alá azokat.
- 24 A kérdést előterjesztő bíróság a 85/337 irányelv releváns rendelkezéseinek a közvetlen hatályát érintően úgy véli, hogy e rendelkezések tartalmi szempontból feltétlenek. Ami azt a kérdést illeti, hogy azok kellően pontosak-e ahhoz, hogy közvetlenül alkalmazásra kerüljenek, e bíróság rámutat, hogy a 85/337 irányelv III. mellékletében előírt kiválasztási kritériumok legalábbis kijelölik a tagállamok számára az ezen irányelv 4. cikkének (2) bekezdése alapján rendelkezésre álló mérlegelési mozgásteret korlátait. Márpedig az alapügyben vitatott szabályozás nem veszi figyelembe a projekt elhelyezkedésére vonatkozó kritériumot, amelyet a 85/337 irányelv III. melléklete 2. pontjának g) alpontja ír elő. Ezenfelül az e szabályozásban meghatározott küszöbértéknek az a hatása, hogy a közepes vagy kisméretű repülőterek esetében gyakorlatilag soha nem alkalmazható a környezeti vizsgálat. A kérdést előterjesztő bíróság álláspontja szerint így az alapügyben vitatott szabályozás nemcsak hogy hiányosan ülteti át a 85/337 irányelvet, hanem ezenfelül nyilvánvalóan figyelmen kívül is hagyja az ezen irányelv III. mellékletében meghatározott, egyértelmű és kellően pontos kritériumokat.
- 25 E megfontolásokra, valamint arra tekintettel, hogy legfelsőbb szintű bíróságnak minősül, a Verwaltungsgerichtshof úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:
- „1) Ellentétes-e a [...] 85/337 [...] irányelvvel az olyan nemzeti szabályozás, amely a repülőtér infrastruktúráján folytatott – mégpedig egy terminál létesítésére és a repülőtér területének további létesítmények (különösen hangárok, tárolóhelyiségek és parkolóhelyek) kialakítása érdekében történő bővítésére irányuló – (a kifutópályát nem érintő) munkálatok környezetre gyakorolt hatásai vizsgálatának elvégzését kizárólag arra az esetre írja elő, ha a gépmozgások száma ennek folytán előreláthatólag évente legalább 20 000-rel emelkedik?

Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén:

- 2) Megkívánja és lehetővé teszi-e a 85/337 irányelv, hogy – nemzeti rendelkezések hiányában – azt (figyelemmel annak célkitűzéseire és III. mellékletének kritériumaira) közvetlenül alkalmazva megvizsgálják az első kérdésben részletesebben ismertetett, a II. mellékletben szereplő projekt környezetre gyakorolt hatásait?”

### **Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről**

*Az első kérdésről*

- 26 A kérdést előterjesztő bíróság az első kérdésével lényegében azt kívánja megtudni, hogy a 85/337 irányelv rendelkezéseivel ellentétes-e az olyan nemzeti szabályozás, amely a repülőtér infrastruktúrájának módosítására vonatkozó és az irányelv II. mellékletének hatálya alá tartozó projektek tekintetében csak akkor ír elő környezeti hatásvizsgálatot, ha e projektek a gépmozgások számát évente legalább 20 000–rel növelhetik.
- 27 E kérdés megválaszolásához emlékeztetni kell arra, hogy – amint az a 85/337 irányelv 4. cikke (2) bekezdésének és annak II. melléklete 13. pontja első francia bekezdésének rendelkezéseiből együttesen következik – a repülőterekre vonatkozó, már engedélyezett, kivitelezett vagy kivitelezés alatt lévő projektek bármely olyan megváltoztatása vagy bővítése esetében, amelynek jelentős ártalmas hatása lehet a környezetre, a tagállamoknak esetenként végzett értékelés vagy az általuk meghatározott küszöbértékek és kritériumok alapján meg kell állapítaniuk, hogy az ilyen projektekre vonatkozóan kell-e környezeti hatásvizsgálatot végezni.
- 28 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint a már megépített repülőtér infrastruktúrájának módosításával kapcsolatos, a kifutópálya meghosszabbítását nem érintő munkálatok a 85/337 irányelv II. melléklete 13. pontja rendelkezéseinek hatálya alá tartozhatnak, amennyiben e munkálatok különösen jellegükből, jelentőségükből és jellegzetességeikből adódóan magának a repülőtérnek az átalakításának tekinthetők (lásd ebben az értelemben a a fent hivatkozott Brussels Hoofdstedelijk Gewest és társai ügyben hozott ítélet 35. pontját, és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).
- 29 Azoknak a küszöbértékeknek és kritériumoknak a meghatározását illetően, amelyek alapján meg kell állapítani, hogy az ilyen projektekre vonatkozóan kell-e környezeti hatásvizsgálatot végezni, emlékeztetni kell arra, hogy igaz, hogy a 85/337 irányelv 4. cikke (2) bekezdésének b) pontja a tagállamokra e tekintetben mérlegelési mozgásteret ruház. E mérlegelési mozgásteret azonban korlátozza az ezen irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében előírt azon kötelezettség, hogy a jellegüknél, méretüknél vagy elhelyezkedésüknél fogva a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló projektek esetében hatásvizsgálatot kell végezni (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott WWF és társai ügyben hozott ítélet 36. pontját, és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).
- 30 A 85/337 irányelv 4. cikke (2) bekezdésének b) pontjában említett kritériumok és/vagy küszöbértékek célja tehát az, hogy megkönnyítsék a projekt konkrét jellemzőinek az értékelését annak megállapítása céljából, hogy arra vonatkozik-e a vizsgálat kötelezettsége, és nem az, hogy e kötelezettség alól az ezen irányelv II. mellékletében felsorolt, és a tagállam területén tervezett projektek bizonyos teljes típusait eleve mentesítsék (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott WWF és társai ügyben hozott ítélet 37. pontját, és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).
- 31 A Bíróság azt is megállapította, hogy az a tagállam, amely a kritériumokat és/vagy a küszöbértékeket úgy határozná meg, hogy a gyakorlatban valamely projekt-típust eleve mentesítene a hatásvizsgálat elvégzésének kötelezettsége alól, túllépné a 85/337 irányelv 2. cikkének (1) bekezdése és 4. cikkének

(2) bekezdése által számára biztosított mérlegelési mozgásteret, kivéve, ha átfogó vizsgálat alapján úgy tekinthető, hogy várhatóan a kizárt projektek egyike sem gyakorol jelentős hatást a környezetre (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott WWF és társai ügyben hozott ítélet 38. pontját, és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

- 32 Végezetül a 85/337 irányelv 4. cikkének (3) bekezdéséből következik, hogy az e cikk (2) bekezdésének b) pontja alkalmazásában a küszöbértékek, illetve kritériumok megállapításakor figyelembe veszik az említett irányelv III. mellékletében előírt lényeges kiválasztási kritériumokat. Márpedig e kritériumok között szerepel többek közt a természetes környezet terhelhetősége, és e tekintetben különös figyelmet kell fordítani a sűrűn lakott térségekre.
- 33 Meg kell állapítani, hogy az alapügyben vitatotthoz hasonló küszöbérték ellentétes a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló projektek megfelelő azonosítása céljából az ezen irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében előírt kötelezettséggel.
- 34 Amint azt ugyanis a kérdést előterjesztő bíróság megállapítja, az ilyen magas küszöbérték meghatározásának az a következménye, hogy a kis- vagy közepes méretű repülőterek infrastruktúrájának a módosítása a gyakorlatban soha nem képezi környezeti hatásvizsgálat tárgyát, pedig – amint azt az Európai Bizottság helyesen megállapítja – egyáltalán nem lehet kizárni, hogy az ilyen munkálatok jelentős hatást gyakorolnak a környezetre.
- 35 Ezenfelül az ilyen küszöbértéknek az annak megállapítása céljából való meghatározásával, hogy az alapügyben vitatotthoz hasonló projektek esetében szükséges-e környezeti hatásvizsgálatot végezni, az érintett nemzeti szabályozás a 85/338 irányelv 4. cikkének (3) bekezdésében a tagállamokra nézve előírt kötelezettség ellenére kizárólag a projekt hatásainak kvantitatív aspektusait veszi figyelembe, anélkül hogy tekintettel lenne az ugyanezen irányelv III. mellékletében felsorolt egyéb kiválasztási kritériumokra, különösen ideértve az ezen melléklet 2. pontjának g) alpontjában meghatározott kritériumot, azaz a projekt által érintett terület nagy népsűrűségét. Márpedig nem vitatott, hogy az alapügyben vitatott módosítások által érintett repülőtér Salzburg város közelében található.
- 36 Egyébiránt a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy az alapügyet jellemzőhöz hasonló körülmények között annak eldöntéséhez, hogy szükséges-e a környezeti hatásvizsgálat, mind a korábbi, a további terminál megépítésére vonatkozó projektnek a környezetre gyakorolt hatását, mind pedig a későbbi, a repülőtér területének a kibővítésére vonatkozó projektnek a környezetre gyakorolt hatását figyelembe kell venni.
- 37 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint az ilyen halmozott figyelembevétel szükségesnek bizonyulhat annak megakadályozása céljából, hogy az uniós szabályozás célját megkerüljék valamely projekt több olyan részprojektre tagolásával, amelyek együttesen jelentős hatást gyakorolhatnak a környezetre (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Brussels Hoofdstedelijk Gewest és társai ügyben hozott ítélet 36. pontját, és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot). A kérdést előterjesztő bíróságnak kell ezen ítélkezési gyakorlat alapján megvizsgálnia, hogy a jelen ítélet 15. pontjában tárgyalt, valamint a 2003-as és 2004-es években már véghezvitt projektek környezetre gyakorolt hatásait átfogóan kell-e vizsgálni, és milyen mértékben.
- 38 Következésképpen az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 85/337 irányelv 2. cikkének (1) bekezdésével, 4. cikke (2) bekezdésének b) pontjával, valamint 4. cikkének (3) bekezdésével ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely a repülőtér infrastruktúrájának módosítására vonatkozó és az irányelv II. mellékletének hatálya alá tartozó projektek tekintetében csak akkor ír elő környezeti hatásvizsgálatot, ha e projektek a gépmozgások számát évente legalább 20 000–rel növelhetik.



## A második kérdésről

- 39 A kérdést előterjesztő bíróság a második kérdésével lényegében arra vár választ, hogy ha valamely tagállam nem megfelelő módon ültette át a 86/337 irányelvet, ezen irányelv megköveteli-e az alapügyben vitatotthoz hasonló, az irányelv II. mellékletének hatálya alá tartozó projektekre vonatkozóan a környezeti hatásvizsgálat elvégzését.
- 40 A feltett kérdést úgy kell értelmezni, mint amely arra irányul, hogy ha valamely tagállam a 85/337 irányelv 4. cikke (2) bekezdésének b) pontja alapján az irányelv II. mellékletének hatálya alá tartozó projekteket érintően olyan küszöbértéket határoz meg, amely ellentétes az irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében és 4. cikkének (3) bekezdésében meghatározott kötelezettségekkel, az említett irányelv 2. cikke (1) bekezdésének, 4. cikke (2) bekezdése a) pontjának, valamint 4. cikke (3) bekezdésének rendelkezései kiváltnak-e közvetlen hatályt, amelynek következtében az illetékes nemzeti hatóságoknak biztosítaniuk kell először is annak vizsgálatát, hogy az érintett projektek a környezetre várhatóan jelentős hatással járnak-e, és amennyiben igen, ezt követően el kell végezniük e projektek hatásvizsgálatát.
- 41 A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint, ha túllépik a tagállamok számára a 85/337 irányelv 4. cikkének a 2. cikkének (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett (2) bekezdése által biztosított mérlegelési mozgásteret, az érintett tagállam hatóságainak a hatásköreik keretein belül meg kell hozni minden szükséges általános vagy egyedi intézkedést annak érdekében, hogy az érintett projekteket megvizsgálják annak megállapítása céljából, hogy várható-e a azok esetében jelentős környezeti hatás, és ha igen, akkor vizsgálatnak vessék alá a projektek hatásait (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Kraaijeveld és társai ügyben hozott ítélet 61. pontját, valamint a fent hivatkozott WWF és társai ügyben hozott ítélet 70. és 71. pontját).
- 42 Ugyanez a következtetés vonatkozik az alapügyet jellemzőhöz hasonló helyzetre, amely a hatásait tekintve azonos a jelen ítélet előző pontjában leírt helyzettel, és amelyben a nemzeti szabályozás által meghatározott küszöbérték következménye a 85/337 irányelv 4. cikke (2) bekezdésének a 2. cikkének (1) bekezdésével és a 4. cikkének (3) bekezdésével összefüggésben értelmezett b) pontjának a nem megfelelő átültetése.
- 43 Következésképpen az alapügyet jellemzőhöz hasonló helyzetben, amint azt jogosan állapítja meg a Bizottság, abban az esetben, ha valamely tagállam a 85/337 irányelv 4. cikke (2) bekezdésének b) pontja alapján olyan küszöbértéket határozott meg, amely azzal a kockázattal jár, hogy teljes projekt típusok eleve mentesülnek a környezeti hatásvizsgálat alól, a nemzeti hatóságok az említett irányelv 2. cikkének (1) bekezdése, valamint 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja és 4. cikkének (3) bekezdése alapján kötelesek annak biztosítására, hogy minden egyedi esetben megállapításra kerüljön az, hogy kell-e ilyen vizsgálatot végezni, és ha igen, kötelesek e vizsgálatot elvégezni.
- 44 Az osztrák kormány és a Salzburger Flughafen azonban vitatják e következtetést a C-201/02. sz. Wells-ügyben 2004. január 7-én hozott ítéletre (EBHT 2004., I-723. o.) hivatkozva, amely szerint a jogbiztonság elvével ellentétes, hogy valamely irányelvre lehessen hivatkozni valamely tagállammal szemben abban az esetben, ha olyan állami kötelezettségről van szó, amely közvetlenül egy másik, ugyanezen irányelv alapján harmadik személlyel szemben fennálló kötelezettség teljesítéséhez kapcsolódik.
- 45 Ennek a kifogásnak nem lehet helyt adni.
- 46 A Wells-ítélet alapjául szolgáló ügyben a Bíróság egyrészt azt állapította meg, hogy el kell ismerni annak a lehetőségét, hogy valamely magánszemély a 85/337 irányelv rendelkezéseire hivatkozzon, és másrészt azt, hogy a kérdéses földtulajdonosoknak viselniük kell az ezen irányelv alapján az érintett tagállam tekintetében fennálló kötelezettségek késedelmes teljesítésének a következményeit.

- 47 Ezért az alapügyben abban az esetben, ha egy határozat megállapítaná a környezeti vizsgálat szükségességét, a Salzburger Flughafennek a kérdéses földterület használójaként szintén viselnie kellene az ilyen határozat következményeit.
- 48 Következésképpen a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy ha valamely tagállam a 85/337 irányelv 4. cikke (2) bekezdésének b) pontja alapján az irányelv II. mellékletének hatálya alá tartozó projekteket érintően olyan küszöbértéket határoz meg, mint amely az alapügyben vitatott, amely ellentétes az irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében és 4. cikkének (3) bekezdésében meghatározott kötelezettségekkel, az említett irányelv 2. cikke (1) bekezdésének, 4. cikke (2) bekezdése a) pontjának, valamint 4. cikke (3) bekezdésének rendelkezései közvetlen hatályt váltanak ki, amelynek következtében az illetékes nemzeti hatóságoknak biztosítaniuk kell először is annak vizsgálatát, hogy az érintett projektek a környezetre várhatóan jelentős hatással járnak-e, és amennyiben igen, ezt követően el kell végezniük e projektek hatásvizsgálatát.

### A költségekről

- 49 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (ötödik tanács) a következőképpen határozott:

- 1) Az 1997. március 3-i 97/11/EK tanácsi irányelvvel módosított, az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló, 1985. június 27-i 85/337/EGK tanácsi irányelv 2. cikkének (1) bekezdésével, 4. cikke (2) bekezdésének b) pontjával, valamint 4. cikkének (3) bekezdésével ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely a repülőtér infrastruktúrájának módosítására vonatkozó és az irányelv II. mellékletének hatálya alá tartozó projektek tekintetében csak akkor ír elő környezeti hatásvizsgálatot, ha e projektek a gépmozgások számát évente legalább 20 000-rel növelhetik.
- 2) Ha valamely tagállam a 97/11 irányelvvel módosított 85/337 irányelv 4. cikke (2) bekezdésének b) pontja alapján az irányelv II. mellékletének hatálya alá tartozó projekteket érintően olyan küszöbértéket határoz meg, mint amely az alapügyben vitatott, amely ellentétes az irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében és 4. cikkének (3) bekezdésében meghatározott kötelezettségekkel, az említett irányelv 2. cikke (1) bekezdésének, 4. cikke (2) bekezdése a) pontjának, valamint 4. cikke (3) bekezdésének rendelkezései közvetlen hatályt váltanak ki, amelynek következtében az illetékes nemzeti hatóságoknak biztosítaniuk kell először is annak vizsgálatát, hogy az érintett projektek a környezetre várhatóan jelentős hatással járnak-e, és amennyiben igen, ezt követően el kell végezniük e projektek hatásvizsgálatát.

Aláírások