

GENERALINĖS ADVOKATĖS  
JULIANE KOKOTT IŠVADA,  
pateikta 2007 m. lapkričio 29 d.<sup>1</sup>

**I — Įžanga**

1. Prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su 1985 m. birželio 27 d. Tarybos direktyvos 85/337 dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo<sup>2</sup> (toliau – PAV direktyva) pirmine redakcija. Prašymas susijęs su priemonėmis Lježo-Birsė oro uoste, kurios turėjo paskatinti oro uosto naudojimą krovinių gabenimo oru paslaugoms ir padidinti naktinių skrydžių skaičių. Pagrindinis klausimas: kokiomis sąlygomis, norint atlikti oro uosto infrastruktūros keitimo darbus, reikalingas poveikio aplinkai vertinimas, ir, pirmiausia, ar turi būti atsižvelgiama į numatomą skrydžių pagausėjimą.

1 — Originalo kalba: vokiečių.

2 — OL L 175, p. 40; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk., 1 t., p. 248.

**II — Teisinis pagrindas**

2. PAV direktyvos 1 straipsnis apibrėžia direktyvos objektą bei kai kurias sąvokas:

„1. Ši direktyva taikoma vertinti valstybės ir privatiems projektams, kurie gali daryti reikšmingą poveikį aplinkai.

2. Šioje direktyvoje:

„projektas“ reiškia:

— statybos darbus bei kitų objektų ar veiklos planų įgyvendinimą,

- kitokius įsikišimus į natūralią aplinką ir gamtovaizdį, įskaitant mineralinių išteklių gavybą; sutikimą projektams, galintiems daryti reikšmingą poveikį aplinkai, *inter alia*, dėl savo pobūdžio, masto ar vietos, būtų atliekamas poveikio aplinkai vertinimas.

„užsakovas“ reiškia:

Šie projektai yra nurodyti 4 straipsnyje“.

pareiškėją, prašantį leidimo vykdyti privatų projektą, arba valstybės instituciją, kuri projektą inicijuoja;

4. 3 straipsnyje aprašytas poveikio aplinkai vertinimo objektas:

„sutikimas dėl planuojamos veiklos“ reiškia:

„Vertinant poveikį aplinkai, atsižvelgiant į kiekvieną konkretų atvejį ir remiantis 4–11 straipsniais, nustatomi, apibūdinami ir įvertinami tiesioginiai ir netiesioginiai projekto poveikiai šiems aplinkos komponentams:

kompetentingos institucijos sprendimą, kuris suteikia užsakovui teisę įgyvendinti projektą.

3. <...>“

— žmonėms, gyvūnijai ir augmenijai,

3. 2 straipsnio 1 dalyje apibrėžiamas PAV direktyvos tikslas:

— dirvožemiui, vandeniui, orui, klimatui ir kraštovaizdžiui,

„1. Valstybės narės imasi visų priemonių, reikalingų užtikrinti, kad prieš duodant

— sąveikai tarp pirmajame ir antrajame punktuose nurodytų veiksmų,

— materialinėms vertybėms ir kultūros paveldui.“ pakilimo takas yra 2100 m ir daugiau, tiesimas bei statyba

5. 4 straipsnyje apibrėžiami projektai, kurie turi būti vertinami:

<...>

„1. Remiantis 2 straipsnio 3 dalimi, I priede išvardytų rūšių projektams vertinimas privalomas pagal 5–10 straipsnių nuostatas.

(<sup>2</sup>) Šioje direktyvoje „oro uostas“ reiškia oro uostas, kurie atitinka 1944 m. Čikagos konvencijoje, steigiančioje Tarptautinę civilinės aviacijos organizaciją, įtvirtintą apibrėžimą (14 priedas).“

2. II priede išvardytų rūšių projektams vertinimas privalomas pagal 5–10 straipsnius, kai valstybės narės mano, kad to reikalauja projektų charakteristikos.

7. 1944 m. Čikagos konvencijos, kuria steigama Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija, 14 priede numatyti standartai visai teritorijai, kurioje lėktuvai oro uoste manevruoja, kyla bei tupia, t. y. oro uosto kilimo takams, riedėjimo takams bei oro erdvei. Jis taip pat reglamentuoja lėktuvo naudojamus signalus oro uoste.

Šiam tikslui valstybės narės gali, *inter alia*, nurodyti konkrečių projektų rūšis, kurioms vertinimas privalomas, arba gali nustatyti kriterijus ir (arba) ribas, būtinas norint nustatyti, kuriems iš II priede išvardytų rūšių projektams vertinimas privalomas remiantis 5–10 straipsniais.“

8. II priedo 10 punkto d papunktyje, be kita ko, minimi mažesni oro uostai:

6. Oro uostai nurodomi II priedo 7 punkte:

„Kelių, greitkelių (1) ir tolimųjų reisų geležinkelio linijų bei oro uostų (<sup>2</sup>), kurių pagrindinis

„Kelių, uostų, įskaitant žvejybos uostus, ir oro uostų kilimo takų tiesimas bei statyba (jei projektai neįtraukti į I priedą)“.

9. Projektų keitimą aptaria II priedo 12 punktas:

charakteristikas arba projekto rūšį, taip pat aplinkos savybes, kurioms projektas gali daryti poveikį;

„I priede išvardytų projektų pakeitimas ir I priede išvardyti projektai, jei jie daugiausia ar išimtinai skirti naujiems produktams ar metodams išbandyti ir plėtoti, ir nenaudojami ilgiau nei vieneri metai.“

b) valstybės narės nusprendžia, jog galima pagrįstai reikalauti, kad užsakovas surinktų informaciją, atsižvelgdamas, *inter alia*, į naujausias žinias ir vertinimo metodus.

10. 5 straipsnis numato, kokią informaciją privaloma pateikti vykdant poveikio aplinkai vertinimą:

2. Informaciją, kurią pagal 1 dalį turi pateikti užsakovas, sudaro bent šie duomenys:

„1. Projektams, kuriems, vadovaujantis 4 straipsniu, poveikio aplinkai vertinimas privalomas pagal 5–10 straipsniuose nustatytas sąlygas, valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad užsakovas atitinkama forma pateiktų informaciją, nurodytą III priede, kai:

— projekto aprašymas nurodant informaciją apie projekto vietą, projektavimą ir dydį;

— priemonių, skirtų išvengti, sumažinti ir, jei įmanoma, atitaisyti reikšmingą neigiamą poveikį, aprašymas;

a) valstybės narės mano, kad informacija yra reikalinga, atsižvelgiant į esamą sutikimo dėl planuojamos veiklos davimo tvarkos stadiją ir konkrečias to projekto

— duomenys, reikalingi identifikuoti ir vertinti galimus pagrindinius projekto poveikius,

- 1–3 pastraipose nurodytos informacijos netechninio pobūdžio santrauka. rūšies įvertinimą (vandens, oro ir dirvožemio tarša, triukšmas, vibracija, šviesa, šiluma, radiacija ir pan.).

3. <...>“

<...>

11. Informacija, nurodyta 5 straipsnio 1 dalyje, patikslinama III priede:

4. Galimo reikšmingo planuojamo projekto poveikio aplinkai, galinčio kilti dėl:

„1. Projekto aprašymas, būtinai nurodant:

- techninių viso projekto charakteristikų aprašymą, taip pat žemėnaudos poreikius statybų ir funkcionavimo metu, — projekto buvimo,
- pagrindinių gamybos procesų charakteristikų aprašymą, pavyzdžiui, naudojamų medžiagų pobūdį ir kieki, — gamtinių išteklių panaudojimo,
- numatomų išmetimų ir atliekų, kylančių iš siūlomo projekto veikimo, kiekio bei — teršalų išmetimo, trukdžių atsiradimo ir atliekų šalinimo,

ir užsakovo naudotų poveikio aplinkai prognozavimo metodų apibūdinimo aprašymas<sup>(1)</sup>.

<...>

(<sup>1</sup>) Šis aprašymas turi apimti tiesioginį ir bet kurį netiesioginį, antrinį, kompleksinį, trumpalaikį, vidutinio laikotarpio ar ilgalaikį, nuolatinį ir laikiną, teigiamą ir neigiamą projekto poveikį."

12. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo teigimu, didžioji dalis direktyvos į nacionalinę teisę buvo perkelta pažodžiui.

### III — Faktinės bylos aplinkybės, procesas ir prejudiciniai klausimai

13. Pagrindinėje byloje ieškinį pateikė šalia Lježo-Birsė oro uosto, esančio Belgijoje, gyvenantys asmenys. Jau gana ilgą laiką šis oro uostas turi kilimo taką, kurio ilgis gerokai viršija 2100 m. Atsižvelgdamas į trečiosios šalies parengtą ekonominę studiją, Valonijos regionas nusprendė šiame oro uoste plėtoti 24 valandų per parą krovinių gabenimo oru veiklą.

14. Valonijos regionas ir bendrovė *La Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset* (Lježo-Birsė oro uosto plėtros ir skatinimo bendrovė, toliau – SAB) sudarė susitarimus su krovinių

gabenimo oru bendrovėmis. Teisingumo Teismui nebuvo pateikta išsamesnės informacijos apie sutartį, kažkada sudarytą su *Cargo Airlines Ltd* (toliau – CAL). Tačiau 1996 m. vasario 26 d. sutartis (toliau – sutartis) su skubių siuntų gabenimo bendrove TNT (toliau – TNT) pristatyta detalai.

15. Šalia oro uosto gyvenantys asmenys nurodo, kad ši sutartis, be kita ko, numato:

— Visas pagrindinio oro uosto kilimo takas (23L/05R) turi būti eksploatuojamas ir jame turi būti įrengta tūpimo sistema,

— paralelinis kilimo takas (23R) turi būti įrengtas ne vėliau kaip 1996 m. kovo 1 dieną,

— paralelinis kilimo takas 23L/05 turi būti išplatintas iki 45 m ir atitikti standartus, kurie būtų pakankami *Airbus 300* manevruoti,

— kilimo take 23ML turi būti įrengti du papildomi greitieji išvažiavimai ir perkeltas skrydžių valdymo bokštas (*Air Traffic Control Tower*),

- tiesiai priešais TNT pagrindinį rūšiavimo centrą turi būti įrengta nauja 18 hektarų aikštelė prieš angarą,
  - aikštelė prieš angarą turi būti išplėsta į orlaivių remonto angaro pusę bei sujungta su nauju greituoju išvažiavimu,
  - turi būti pastatytas valdymo bokštas, išlaikytas degalų kaupimo centras, kurio minimali talpa būtų vienas milijonas litrų, bei nustatyta TNT teisė reikalauti jį padidinti,
  - oro uostas turi būti atidarytas 24 valandas per parą, 365 dienas per metus, TNT operacijoms turi būti suteiktas tinkamas energijos šaltinis (apytiksliai 2000 amperų) su papildoma atsargine sistema, užtikrinančia nenutrūkstamą energijos tiekimą, kuriai reikalingas leidimas dviem 15 kV aukštos įtampos elektros pastotėms.
16. Pirmieji naktiniai CAL skrydžiai prasidėjo 1996 metais. TNT savo naktinius skrydžius pradėjo vykdyti 1998 m. kovo mėnesį.
17. Šalia oro uosto gyvenantys asmenys skundžiasi dėl triukšmo, ypač naktį, bei jo poveikio miegui ir sveikatai. Jie pradėjo procesą dėl civilinės atsakomybės siekdami kompensacijos už žalą, patirtą dėl 1996 m. vasario 26 d. sutartyje minimos infrastruktūros naudojimo, bei šios infrastruktūros naudojimo uždraudimo.
18. Jie teigia, kad prieš išduodant planavimo ir eksploatacijos sutikimus, būtinus sutartyje nurodytiems darbams vykdyti, nebuvo atliktas poveikio aplinkai vertinimas. Neatliktas poveikio aplinkai vertinimo, sutikimai, būtini norint įgyvendinti šią sutartį, o kartu ir tuose sutikimuose nurodyta infrastruktūra bei jos naudojimas yra neteisėti.
19. *Tribunal de première instance de Liège* ieškinį patenkino iš dalies. Antrojoje instancijoje *Cour d'appel de Liège* jį atmetė. *Cour d'appel*, be kita ko, nurodė, kad PAV direktyva yra susijusi su „oro uosto sąvoka“ ir ši ten apibrėžiama nurodant jo kilimo tako ilgį, o ne šalia kilimo tako esančius įrenginius, kaip antai angarai ar valdymo bokštas. Tačiau kilimo takas nebuvo pakeistas iš

esmės. Direktyvos I priedas nurodo oro uosto „statybą“, o II priedas yra susijęs su I priede nurodyto projekto pakeitimu, t. y. su statybos keitimu.

2. Ar esamo oro uosto infrastruktūros pakeitimo darbai, siekiant pritaikyti prie planuojamo dieninių ir naktinių skrydžių padaugėjimo, neilginant kilimo tako, atitinka projekto, kurio atžvilgiu reikalaujama atlikti poveikio vertinimą pagal Direktyvos 85/337 <...>, taikytos prieš jos pakeitimą Direktyva 97/11 <...>, 1, 2 ir 4 straipsnius, sąvoką?

20. Savo apeliaciniu skundu šalia oro uosto gyvenantys asmenys ginčija *Cour d'appel* pateiktą „projekto“ sąvokos aiškinimą.

21. *Cour de cassation* Teisingumo Teismui pateikė tokius prejudicinius klausimus:

3. Kadangi planuojamas oro uosto veiklos apimties padidinimas tiesiogiai Direktyvos 85/337 <...> prieduose nėra numatytas, ar valstybė narė vis tiek turi atsižvelgti į šį padidinimą, kai ji nagrinėja potencialų šio oro uosto infrastruktūros pakeitimo, siekiant jį pritaikyti prie išplėstos veiklos, poveikį aplinkai?“

„1. Ar viešosios valdžios institucijų ir privačios įmonės sutartis, pasirašyta tam, kad ši įmonė galėtų veikti oro uoste, turinčiame ilgesnį nei 2100 m kilimo taką, kurioje tiksliai aprašomi kilimo tako pritaikymo jo neilginant ir skrydžių valdymo bokšto statybos darbai, kurie bus atlikti tam, kad dideli lėktuvai galėtų skraidyti 24 valandas per parą ir 365 dienas per metus, ir kurioje numatyti tiek naktiniai, tiek dieniniai skrydžiai nuo šios įmonės veiklos pradžios, yra projektas Direktyvos 85/337 <...>, taikytos prieš jos pakeitimą Direktyva 97/11 <...>, prasme?

22. Palaikydamos šalia oro uosto gyvenančius asmenis, rašytiniame bei žodiniame procesuose dalyvavo bylų *Abraham ir kt.*, *Beaujean ir kt.* bei *Descamps ir kt.* šalys, kiekviena pateikusi atskiras pastabas, kaip ir atsakovai SAB, TNT, valstybės narės Belgija ir Čekijos Respublika bei Komisija.



## IV — Teisinis vertinimas

23. Remiantis PAV direktyvos 4 straipsnio 1 dalimi bei I priedo 7 punktu, tam, kad būtų duotas sutikimas statyti oro uostus, kurių pagrindinis kilimo takas yra 2100 m ir ilgesnis, yra privaloma atlikti poveikio aplinkai vertinimą.

24. Remiantis PAV direktyvos 4 straipsnio 2 dalimi bei II priedo 10 ir 12 punktais, norint daryti tokių projektų pakeitimus bei statyti kitus oro uostus, nebūtina atlikti poveikio vertinimą, nebent valstybės narės manytų, kad tokių darbų savybės to reikalauja. Šiam tikslui valstybės narės gali, be kita ko, nurodyti konkrečių projektų rūšis, kurias vertinti privaloma, arba nustatyti kriterijus ir (arba) ribas, kuriais remiantis būtų galima nustatyti, kurias iš II priede išvardytų projektų rūšių vertinti būtų privaloma.

25. Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką PAV direktyvos 4 straipsnio 2 dalis suteikia valstybėms narėms PAV direktyvos 2 straipsnio 1 dalimi nustatytu įsipareigojimu apribotą diskreciją nurodyti, kad atlikti projektų, galinčių daryti reikšmingą poveikį

aplinkai dėl savo pobūdžio, masto ar vietos, poveikio aplinkai vertinimą yra privaloma<sup>3</sup>.

26. Atsižvelgiant į šį kontekstą, *Cour de cassation* pateikti klausimai yra susiję, viena vertus, su sutarties dėl oro uosto pritaikymo krovinių gabenimo poreikiams reikšme ir, kita vertus, su tuo, ar oro uosto pakeitimai, kurie nėra susiję su kilimo taku, gali būti laikomi projektu, kuriam būtinas poveikio aplinkai vertinimas, ir ar turi būti atsižvelgiama į oro uosto veiklą vertinant jo poveikį aplinkai.

27. Kadangi PAV direktyva turi būti aiškinama ir taikoma atsižvelgiant į jos 2 straipsnio 1 dalyje įtvirtintą tikslą, nurodantį, kad prieš duodant sutikimą būtų atliekamas projektų, galinčių daryti reikšmingą poveikį aplinkai, be kita ko, dėl savo pobūdžio, masto ar vietos, poveikio aplinkai vertinimas<sup>4</sup>, iškelti klausimai turėtų būti atsakyti atvirkštine tvarka.

3 — 1996 m. spalio 24 d. Sprendimas *Kraaijeveld ir kt.* (C-72/95, Rink. p. I-5403, 50 punktas), 1999 m. rugsėjo 21 d. Sprendimas *Komisija prieš Airiją* (C-392/96, Rink. p. I-5901, 64 punktas), 2004 m. balandžio 29 d. Sprendimas *Komisija prieš Portugaliją* (C-117/02, Rink. p. I-5517, 82 punktas), 2005 m. birželio 2 d. Sprendimas *Komisija prieš Italiją* (C-83/03, Rink. p. I-4747, 19 punktas) ir 2005 m. rugsėjo 8 d. Sprendimas *Komisija prieš Ispaniją* (C-121/03, Rink. p. I-7569, 87 punktas).

4 — 2006 m. lapkričio 23 d. Sprendimas *Komisija prieš Italiją* (C-486/04, Rink. p. I-11025, 36 punktas). Taip pat žr. 3 išnašoje nurodytus sprendimus.

28. Todėl visų pirma A dalyje aš patikrinsiu, ar turi būti atsižvelgiama į oro uosto veiklą ar jos apimties padidėjimą vertinant poveikį aplinkai. Atsakius į šį klausimą, B dalyje bus nagrinėjamas antrasis klausimas, kiek oro uosto pakeitimai PAV direktyvos prasme gali būti laikomi projektu, dėl kurio būtina atlikti poveikio aplinkai vertinimą. Galiausiai C dalyje nagrinėsiu pirmąjį klausimą, kuris susijęs su specifiniais ginčijamų darbų bruožais. Šie darbai pirmiausia buvo apibrėžti sutartyje. Todėl kyla klausimas, kaip sutartis turi būti vertinama PAV direktyvos poveikio aplinkai vertinimo sistemoje ir ypač ar turėjo būti vertinamas sutartų darbų galimas poveikis aplinkai.

A — *Dėl trečiojo prejudicinio klausimo*

29. Trečiuoju prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia išsiaiškinti, ar pagal PAV direktyvą turi būti atsižvelgiama į oro uosto veiklą ar jos apimties padidėjimą vertinant poveikį aplinkai. Šis klausimas grindžiamas teiginiu, kad Lježo-Birsė oro uosto infrastruktūros pakeitimai lėmė tai, kad padidėjo oro uosto veiklos apimtis.

30. *Cour de cassation* abejonės paremtos tuo, kad padidėjusi oro uosto veiklos apimtis nėra aiškiai numatyta PAV direktyvoje. Tačiau kartu iš direktyvos nuostatų akivaizdu, kad į tai turi būti atsižvelgiama.

31. Remiantis PAV direktyvos 3 straipsniu, poveikio aplinkai vertinimas apima tiesioginį ir netiesioginį projekto poveikį. PAV direktyvos 5 straipsnio 1 dalyje įtvirtintos nuostatos dėl to, kokią esminę informaciją privalo pateikti užsakovas, liudija, kad „netiesioginio poveikio“ sąvoka turi būti aiškinama plačiai ir pirmiausia apima projekto vykdymo poveikį. Taigi III priedo 4 išnaša nurodo, kad poveikio aprašyme turi būti apžvelgtas tiesioginis ir bet koks netiesioginis, šalutinis, kaupiamasis, trumpalaikis, vidutinės trukmės ar ilgalaikis, nuolatinis ir laikinas, teigiamas ir neigiamas projekto poveikis. Remiantis III priedo 1 punkto trečiąja pastraipa, poveikio vertinimas apima numatomų liekamųjų medžiagų ir išlakų, atsirandančių dėl projekto *vykdymo*, t. y. dėl vykdomos veiklos, rūšies bei kiekio įvertinimą.

32. Tiesa, kad informacija, nurodyta 5 straipsnio 1 dalyje ir III priede, būtina tik tuo atveju, kai valstybės narės mano, kad

tokia informacija yra svarbi, ir užsakovas gali pagrįstai būti paprašytas surinkti šią informaciją. Tačiau tokia valstybėms narėms suteikta diskrecija nėra neribota<sup>5</sup>.

33. Kalbant apie oro uostą, siūlomos veiklos pobūdis ir apimtis bei dėl jos atsirandantis poveikis aplinkai yra svarbūs. Iš užsakovo paprastai gali būti reikalaujama pateikti tokią informaciją. Todėl nesutikimas pateikti informacijos apie oro uosto veiklą ar padidėjusios oro uosto veiklos poveikį būtų nesuderinamas su PAV direktyva.

34. Todėl į pateiktiną informaciją apie padidėjusią oro uosto veiklos apimtį pagal PAV direktyvos 8 straipsnį turi būti atsižvelgiama duodant sutikimą dėl planuojamos veiklos.

35. Taigi į trečiąjį klausimą reikia atsakyti taip, kad PAV direktyvos prasme oro uosto infrastruktūros pakeitimų poveikis aplinkai apima oro uosto veiklos apimties padidėjimą, kurio siekiama tokiais infrastruktūros pakeitimais.

<sup>5</sup> — 2000 m. rugsėjo 19 d. Sprendimas *Linster* (C-287/98, Rink. p. I-6917, 37 punktas).

## B — *Dėl antrojo prejudicinio klausimo*

36. Antruoju prejudiciniu klausimu siekiama išsiaiškinti, ar norint atlikti esamo oro uosto infrastruktūros pakeitimo darbus, jei jie neapima kilimo tako pailginimo, reikia atlikti poveikio vertinimą. Taigi šis klausimas susijęs su tuo, kokiais kriterijais reikia vadovautis nustatant, ar norint atlikti oro uosto infrastruktūros pakeitimo darbus reikalingas poveikio aplinkai vertinimas.

Dėl oro uosto statybos pagal PAV direktyvos I priedo 7 punktą

37. Remiantis PAV direktyvos 4 straipsnio 1 dalimi ir I priedo 7 punktu, norint vykdyti oro uostų, kurių pagrindinis kilimo takas yra 2100 m ir ilgesnis, statybos darbus, privaloma atlikti poveikio aplinkai vertinimą.

38. Nors Lježo-Birsė oro uostas egzistavo jau prieš tai, kai buvo susitarta dėl ginčijamų darbų, Beaujean ir kt. teigia, kad tokie darbai laikytini oro uosto statyba. Siūloma pagrindinio kilimo tako renovacija, tūpimo sistemos jame įrengimas bei paralelinio kilimo tako išplatinimas iki 45 m prilygintini naujo kilimo tako statybai. Atlikus darbus

reikšmingai išaugo oro uoste krovinių gabenimas oru (koeficientu 464 nuo 1994 m. iki 1998 m.). Descamps ir kt. laikosi tokio paties požiūrio bei pabrėžia, kad darbai buvo reikalingi tam, kad oro uostas, kuris prieš tai veikė dieną, galėtų veikti ir naktį.

atsižvelgiant į direktyvos objektą, priklauso ir nuo kitų aplinkybių.

39. Požymių, kad naujas projektas gali egzistuoti net ir tuo atveju, jei jau egzistuoja įrengimai, randama sprendime dėl Ispanijos geležinkelio projekto<sup>6</sup>. Šiame sprendime Teisingumo Teismas konstatavo, kad esamos geležinkelio linijos pagerinimas esamą vienkėlę geležinkelių liniją pertvarkant į dvikėlę PAV direktyvos II priedo 12 punkto prasme negali būti laikomas paprastu ankstesnio projekto pakeitimu, bet laikytinas tolimųjų reisų geležinkelių linijos statyba I priedo 7 punkto prasme. Teismas savo poziciją grindė tuo, kad šis projektas gali turėti reikšmingą poveikį aplinkai.

41. Kilimo tako ilgis apibrėžia lėktuvų tipus, kurie gali naudotis oro uostu, ir atitinkamai atskirų kilimų ar tūpimų galimą poveikį. Didesniems lėktuvams reikalingi ilgesni kilimo takai.

42. Tačiau galimų lėktuvo judėjimų skaičius priklauso nuo kitų infrastruktūros elementų, pavyzdžiui, nuo pagalbinių elektroninių kilimo ir tūpimo sistemų įrengimo, lėktuvo aptarnavimo įrenginių, vietų stovėjimo aikštelėje skaičiaus bei oro erdvės galimybių.

40. Ši idėja iš esmės gali būti taikoma ir oro uostų atveju. Nors PAV direktyvos I priedo 7 punktas, be oro „uosto sąvokos“, kaip kriterijų mini tik kilimo tako ilgį, oro uosto poveikis aplinkai, kuris yra esminis

43. Tai, kiek oro uostas yra iš tiesų naudojamas, t. y. kokia yra oro transporto paslaugų paklausa, taip pat priklauso nuo jo sąsajų su atitinkamomis paklausos rinkomis bei jo konkurencinės padėties panašių paslaugų teikėjų atžvilgiu.

44. Tačiau oro uosto statyba gali būti laikomi tik darbai, susiję su oro uosto dalimis. Tai, kokie elementai sudaro oro uosto dalis, pirmiausia išplaukia iš Konvencijos, kuria

<sup>6</sup> — 2004 m. rugsėjo 16 d. Sprendimas *Komisija prieš Ispaniją* (C-227/01, Rink. p. I-8253, 46 ir paskesni punktai).

steigiama Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija, 14 priede pateikto apibrėžimo, į kurį daroma nuoroda PAV direktyvos I priedo 7 punkte.

tik tuo atveju, jei savo poveikiu aplinkai jie prilygsta naujo oro uosto statybai.

45. Kadangi šis teisės aktas vis dėlto neaptaria oro uostų poveikio aplinkai, o tik oro uostų saugumą, „oro uosto“ sąvoka PAV direktyvos prasme privalo apimti ir Konvencijos 14 priede neaptariamus aplinkai svarbius įrenginius, kurie neatsiejami nuo esminių Konvencijoje apibrėžtų elementų. Šiuo aspektu pirmiausia dėmesys turi būti skiriamas keleivių bei krovinių terminalų pastatams.

48. Taigi esminis kilimo takų pailginimas, sudarantis galimybę oro uostą naudoti lėktuvams, darantiems kur kas didesnę poveikį aplinkai, kilimo takų pertvarkymas, dėl kurio atsiranda kitokie atvykimo ir išvykimo maršrutai, gali būti laikomi su esamais oro uostais susijusiais darbais, kurie prilyginami oro uosto statybai.

46. Kita vertus, oro uostui neturėtų būti priskiriami įrenginiai, kurie gali būti susieti su oro transportu, bet stipresnes sąsajas turi su kitų projektų kategorijomis, kaip antai antžeminio transporto tinklais, viešbučiais, biurų bei komercinėmis patalpomis.

47. Taip pat turi būti atskiriami oro uosto statybos *pakeitimai*, patenkantys į II priedo 12 punktą. Todėl darbai, susiję su esamu oro uostu, gali būti laikomi oro uosto statyba

49. Tačiau negalima atmesti fakto, kad tam tikrais išimtiniais atvejais darbai, kurie tiesiogiai nėra susiję su kilimo takų ilgiu ar išdėstymu, didina oro uosto pajėgumą tiek, kad jie prilygsta naujo oro uosto statybai. Jei ilgą laiką oro uostas apsiribojo keletu atvykstanųjų skrydžių dėl to, kad nepakako aptarnavimo galimybių ar stovėjimo aikštelių, papildomas pajėgumas šiose srityse gali reikšmingai padidinti skrydžių skaičių. Taip galėtų būti, pavyzdžiui, ankstesnius karinius oro uostus su ilgais kilimo takais pritaikius civiliniam naudojimui.

50. Iš Teisingumo Teismo turimos informacijos negalima nustatyti, ar dėl savo masto ginčijami darbai Lježo-Birsė oro uoste buvo nauja statyba. Lemiamas faktorius yra tas, ar darbai padidino oro uosto veiklos apimtį tiek, kad plėtros poveikis aplinkai laikytinas lygia-verčiu naujo oro uosto statybai.

51. Šiame kontekste pirmiausia reikia įvertinti teiginį, kad dėl šių darbų atlikimo vien krovinių gabenimo oru apimtis padidėjo koeficientu 464 bei tapo įmanoma veiklą vykdyti naktį. Ypač veiklos laiko pratęsimas gali turėti reikšmingą poveikį aplinkai.

52. Apibendrinant reikia konstatuoti, jog esamo oro uosto, kurio pagrindinis kilimo takas yra 2100 m. ir daugiau, infrastruktūros pakeitimo darbai laikytini oro uosto statyba pagal PAV direktyvos I priedo 7 punktą ir dėl to norint juos atlikti reikalingas poveikio aplinkai vertinimas, jei savo poveikiu aplinkai jie yra lygiaverčiai naujo oro uosto statybai.

Dėl oro uosto pakeitimo pagal PAV direktyvos II priedo 12 punktą ir I priedo 7 punktą

53. Tuo atveju, jei ginčijami darbai nelaikytini oro uosto statyba pagal PAV direktyvos I priedo 7 punktą, pareiga atlikti poveikio aplinkai vertinimą gali kilti iš PAV direktyvos 4 straipsnio 2 dalies, skaitomos kartu su II priedo 12 punktu. Tam pirmiausia reikia, kad pagal I priedą darbai būtų laikomi projekto pakeitimais.

54. Tačiau Belgija, SAB ir TNT pabrėžia, kad PAV direktyva neapima esamų oro uostų pakeitimų. I priedo 7 punkto bei II priedo 12 punkto formuluotė – oro uosto, kurio pagrindinis kilimo takas yra 2100 m. ir daugiau, statybos pakeitimai – rodo, kad apimami tik tie pakeitimai, kurie atsiranda pirminiame statybos procese. Tuo atveju, jei būtų turimi omenyje ir pakeitimai jau pastatytame oro uoste, I priedo 7 punkte būtų minima ne oro uosto statyba, bet tik oro uostas, kaip tai daroma kitų I priede minimų projektų, pavyzdžiui, naftos perdirbimo įmonių, šiluminių elektrinių ar atliekų šalinimo įrenginių, atveju.

55. Tačiau toks aiškinimas, kuriam nepriitaria Komisija, Čekijos Respublika ir šalia oro uosto gyvenantys asmenys, nėra privalomas. PAV direktyvos prasmė ir tikslas greičiau reikalauja, kad sąvoka „statyba“ būtų suprantama kaip nuoroda į tai, kad pagal 1 straipsnio 2 dalyje pateiktą projekto apibrėžimą projektas pagal PAV direktyvą apima įrenginių statybą bei kitokį įsikišimą į natūralią aplinką ir gamtovaizdį, o ne tik esamų įrenginių panaudojimo pakeitimus<sup>7</sup>.

56. Iš 1 straipsnio 2 dalies, 2 straipsnio 1 dalies bei pirmos, penktos, šeštos ir septintos konstatuojamųjų dalių kaip pagrindinis direktyvos tikslas išplaukia tai, kad prieš duodant sutikimą būtų atliekamas projektų, galinčių daryti reikšmingą poveikį aplinkai, be kita ko, dėl savo pobūdžio, masto ar vietos, poveikio aplinkai vertinimas<sup>8</sup>.

57. Šis tikslas nebūtų pasiektas, jei I priedo 7 punkte išvardytų projektų, o būtent oro

uostų atžvilgiu poveikio aplinkai vertinimo būtų reikalaujama tik siekiant vykdyti pradinį statybos procesą. Darbai, atliekami po to, kai oro uostas jau pastatytas, taip pat gali turėti reikšmingą poveikį aplinkai.

58. Taigi Teismas ne tik laikosi bendros nuomonės, kad PAV direktyva turi labai plačią apimtį bei labai platų tikslą<sup>9</sup>, bet taip pat plačiai interpretuoja „projekto pakeitimų“ sąvoką pagal II priedo 12 punktą. Teismas sąvoką išplėtė ir projektais, minimais II priede, nors II priedo 12 punktas aiškiai nurodo tik projektus, pateiktus I priede<sup>10</sup>.

59. Sprendime *WWF ir kt.* Teisingumo Teismas tokią praktiką taikė oro uosto, kuris tiek prieš pakeitimus, tiek po jų neati-tiko I priedo 7 punkte nustatytų kriterijų, kad būtų galima reikalauti poveikio aplinkai vertinimo, pertvarkymui. PAV direktyva

7 — Iš esmės galimo naudojimo poveikis aplinkai turėjo būti vertinamas tuo metu, kai įrenginys buvo pastatytas, tam, kad vėliau toks vertinimas galėtų būti naudojamas priimant sprendimus dėl tolesnių pakeitimų.

8 — Žr. sprendimą *Linster* (nurodytas 5 išnašoje, 52 punktas), sprendimą *Komisija prieš Ispaniją* (nurodytas 6 išnašoje, 47 punktas) ir 3 išnašoje nurodytus sprendimus.

9 — Sprendimas *Kraaijeveld ir kt.* (nurodytas 3 išnašoje, 31 ir 39 punktai) ir sprendimas *Komisija prieš Ispaniją* (nurodytas 6 išnašoje, 46 punktas).

10 — Sprendimas *Kraaijeveld ir kt.* (nurodytas 3 išnašoje, 40 punktas) ir 1999 m. rugsėjo 16 d. Sprendimas *WWF ir kt.* (C-435/97, Rink. p. I-5613, 40 punktas).

negali nuo pat pradžių būti netaikoma oro uosto pertvarkymui, neatsižvelgiant į galimą poveikį aplinkai<sup>11</sup>.

60. Taigi atsižvelgiant į tai, kad net mažesnių oro uostų pakeitimai iš esmės patenka į PAV direktyvos taikymo sritį, direktyva, kaip nurodo Komisija, turi būti *a fortiori* taikoma didesniems oro uostams, kurių statyba priklausytų nuo vertinimo.

61. Priešingai nei darbai, nagrinėti sprendime *WWF ir kt.*, nagrinėjamoje byloje kilimo takai nebuvo ilginami. Su kilimo takais susiję darbai akivaizdžiai buvo skirti kilimo takams pritaikyti naudojimui, tępimo sistemoms įrengti, paraleliniam kilimo takui praplatinti bei dviem išvažiavimams įrengti.

62. Prejudiciniu klausimu akivaizdžiai siekiama išsiaiškinti, ar net ir siekiant vykdyti projektą, kuris neapima kilimo tako pailginimo, reikalinga atlikti poveikio vertinimą. Belgija, SAB ir TNT mano, kad toks aiškinimas negalimas, nes PAV direktyva vieninteliu oro uosto kriterijumi laiko oro uosto kilimo tako ilgį.

63. Kaip teigia ir Komisija, šis kriterijus yra skirtas stambesniems projektams, kurie turi būti vertinami bet koku atveju, atskirti nuo mažesnių projektų, kurių poveikis vertinamas tik tuo atveju, jei tikėtina, kad jie turės reikšmingą poveikį aplinkai<sup>12</sup>. Todėl ne kilimo tako pailginimas, bet reikšmingo poveikio aplinkai galimybė yra tai, kas lemia poveikio aplinkai vertinimo reikalingumą. Kilimo tako pailginimas yra tik vienas svarbus, o kai kuriais atvejais ir pagrindinis požymis, iš kurio galima spręsti apie reikšmingą poveikį aplinkai. Tačiau negali būti neatsižvelgiama į kitus projekto aspektus.

64. Apibendrinant reikia konstatuoti, kad siekiant atlikti esamo oro uosto, kurio pagrindinis kilimo takas yra 2100 m ir daugiau, infrastruktūros pakeitimo darbus, kurie nelaikytini lygiaverčiais naujo oro uosto statybai, pagal PAV direktyvos 4 straipsnio 2 dalį, I priedo 7 punktą ir II priedo 12 punktą reikia atlikti poveikio vertinimą, jei tokie pakeitimo darbai, tikėtina, gali daryti reikšmingą poveikį aplinkai dėl savo pobūdžio, apimties ar vietos.

11 — Sprendimas *WWF ir kt.* (nurodytas 10 išnašoje, 49 punktas). Tai dar aiškiau pateikiama 1999 m. balandžio 29 d. generalinio advokato Mischo išvadoje byloje *WWF ir kt.* (nurodyta 10 išnašoje, 43 punktas).

12 — Žr. šios išvados 23 ir paskesnius punktus.



C — *Dėl pirmojo prejudicinio klausimo*

pagal 2 straipsnio 1 dalį toks vertinimas turi būti atliekamas prieš duodant sutikimą.

1. Sutartis kaip projektas

65. Remiantis pirmojo prejudicinio klausimo tekstu atrodo, jog prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia išsiaiškinti, ar sutartis gali būti laikoma projektu PAV direktyvos prasme.

66. Šalys teisingai sutaria, kad pati sutartis negali būti prilyginta statybos darbų bei kitų objektų ar veiklos planų įgyvendinimui ar kitokiam įsikišimui į natūralią aplinką ir gamtovaizdį, kaip tai nurodyta PAV direktyvos 1 straipsnio 2 dalyje pateiktame projekto apibrėžime, ir nėra minima kaip projektas I ir II prieduose. Nors sutartis gali būti susijusi su tokiais projektais, jos sudarymas nėra projektas.

68. Čekijos Respublika ir Komisija tvirtina, kad sutartis gali būti laikoma sutikimu dėl planuojamos veiklos tuo atveju, jei pagal nacionalinę teisę sutartis turi tokią pačią galią kaip sutikimas dėl planuojamos veiklos. Pagal 1 straipsnio 2 dalį tokioje sutartyje turėtų būti kompetentingos institucijos ar institucijų sprendimas, kuris užsakovui suteikia teisę tęsti projektą.

69. Descamps ir kt., TNT, SAB ir Belgijos nuomone, sutartis nesuteikia teisės statyti. Dėl aptartų projektų reikia gauti oficialius sutikimus. Tai aiškiai yra nurodyta sutartyje.

2. Sutartis kaip sutikimas dėl planuojamos veiklos

67. Tačiau kai kurios šalys svarsto, ar sutartis laikytina sutikimu dėl planuojamos veiklos. Tuo atveju, jei pagal PAV direktyvą turi būti atliekamas poveikio aplinkai vertinimas,

70. Kita vertus, Komisija nurodo kitą galimybę, kuri iš esmės galėtų reikšti, kad sutartis laikytina sutikimu dėl planuojamos veiklos. Atsižvelgdamas į PAV direktyvos struktūrą ir tikslus Teisingumo Teismas daro išvadą, kad sprendimas dėl sutikimo planuojamai veiklai

gali apimti keletą etapų, kurie atitinkamai gali reikalauti atlikti poveikio vertinimą<sup>13</sup>. Tai, kad reikalingi dar kiti sutikimai, nebūtinai reiškia, kad poveikio aplinkai vertinimas neturi būti atliekamas ankstesniame etape, o jei įmanoma, ir pirmame etape<sup>14</sup>. Kaip tai aiškiai nurodyta PAV direktyvos pirmoje konstatuojamojoje dalyje, kompetentinga institucija privalo atsižvelgti į konkretaus projekto poveikį aplinkai kuo ankstesnėje sprendimų priėmimo procesų stadijoje<sup>15</sup>.

71. Remiantis šia teismo praktika, PAV direktyva taip pat apima teisės aktus, kurie patenka į 2001 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2001/42/EB dėl tam tikrų planų ir programų pasekmių aplinkai vertinimo<sup>16</sup> taikymo sritį. Dėl šios priežasties negalima pritarti Belgijos, SAB ir TNT argumentui, kad tai, jog taikoma Direktyva 2001/42/EB, *ratione materiae* neleidžia sutarčiai taikyti PAV direktyvos.

72. Atitinkamai turi būti išnagrinėta, ar sutartis laikytina daugiaetapės sutikimo davimo procedūros dalimi.

73. Iki šiol PAV direktyvos tikslais Teisingumo Teismas daugiaetapę sutikimo davimo procedūrą pripažindavo tada, kai pagal nacionalinę teisę tam, kad būtų patvirtintas projektas, būtini keli vienas po kito priimami sprendimai<sup>17</sup>. Tačiau kitame kontekste Belgija aiškina, kad planuojamiems darbams vykdyti sutartis nėra teisiškai privaloma. Jei toks teiginys teisingas, anksčiau aptartos teismų praktikos prasme sutartis nėra daugiaetapės sutikimo davimo procedūros dalis.

74. Todėl kyla klausimas, ar teisiškai neapibrėžti sprendimo priėmimo etapai taip pat turi būti priskiriami daugiaetapei sutikimo davimo procedūrai.

75. Poveikio aplinkai vertinimas yra skirtas tam, kad priimant sprendimą dėl projekto būtų žinoma apie jo poveikį aplinkai bei dalyvautų visuomenė. PAV direktyvos pirmos konstatuojamosios dalies bei atsargumo principo, įtvirtinto Sutarties 174 straipsnio 2 dalyje, prasme poveikio aplinkai vertinimas leidžia, kiek tai įmanoma, išvengti aplinkos taršos, o ne vėliau su ja kovoti. Reikalavimas, kad dalyvautų visuomenė, reiškia, kad toks

13 — 2006 m. gegužės 4 d. Sprendimas *Barker* (C-290/03, Rink. p. I-3949, 45 punktas).

14 — 2004 m. sausio 7 d. Sprendimas *Wells* (C-201/02, Rink. p. I-723, 52 punktas).

15 — Sprendimas *Wells* (nurodytas 14 išnašoje, 51 punktas).

16 — OL L 197, p. 30; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk. 6 t., p. 157.

17 — Sprendimas *Wells* (nurodytas 14 išnašoje, 52 punktas).

dalyvavimas dar gali paveikti sprendimą dėl projekto<sup>18</sup>.

dalyvavimą, jei politiškai atsakingos institucijos projektui aiškiai pritarė. Diskreciją taip pat gali riboti atsakomybė už žalą, atsiradusią negavus sutikimų, kaip nurodyta sutarties 8 punkto c papunktyje ar 9 punkte.

76. Nors PAV direktyva formaliai susieja poveikio aplinkai vertinimą su sutikimo dėl planuojamos veiklos sąvoka, direktyvos tikslas negalėtų būti pasiektas, jei sprendimas dėl projekto faktiškai jau būtų priimtas dar prieš inicijuojant formalią sutikimo davimo procedūrą.

79. Klausimas, ar tokios formos sutartis riboja kompetentingų institucijų sprendimą, kaip tvirtina Abraham ir kt. bei Beaujean ir kt., yra nacionalinės teisės klausimas, kurį turi nagrinėti kompetentingi nacionaliniai teismai.

77. Todėl sutartis turėtų būti laikoma daugiaetapės sutikimo davimo procedūros pirmuoju etapu, jeigu ir tiek, kiek ji tolesnėse sutikimo davimo procedūrose riboja kompetentingų nacionalinių institucijų sprendimų priėmimo diskreciją.

3. Sutartis kaip ryšys tarp dalinių projektų

78. Šiuo atžvilgiu negali būti svarbu tik tai, ar formaliai daroma įtaka diskrecijos apimčiai, kaip tvirtina kai kurios šalys. Atvirkščiai, gali būti kvestionuojama nepriklausoma ir nešališka administracinė sprendimo priėmimo procedūra, kuria visiškai atsižvelgiama į poveikio aplinkai vertinimą ir visuomenės

80. Jei sutartis nemažina institucijų, kurios yra kompetentingos duoti sutikimą, sprendimų priėmimo diskrecijos, vertinant poveikį aplinkai ji vis dėlto gali atlikti funkciją, apie kurią užsimenama prašyme priimti prejudicinį sprendimą ir kurią savo pastabose ypač pabrėžia Abraham ir kt. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekęs teismas nagrinėja objektų visumos, pakeičiančios svarbias oro uosto, kurio pagrindinis kilimo takas yra 2100 m. ir daugiau, struktūras, įrengimo klausimus<sup>19</sup>.

18 — Žr. 2005 m. lapkričio 23 d. Sprendimą *Jungtinė Karalystė prieš Komisiją* (T-178/05, Rink. p. II-4807, 57 punktas) dėl 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/87/EB, nustatančios šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ir iš dalies keičiančios Tarybos direktyvą 96/61/EB (OL L 275, p. 32; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk., 7 t., p. 631).

19 — Žr. prašymo priimti prejudicinį sprendimą 154 punktą.

81. Todėl atskirų projektų visumos klausimas yra svarbus, nes konkretūs sutarti darbai dėl savo masto gali nepasiekti ribos, kada reikalaujama atlikti poveikio aplinkai vertinimą. Šalia oro uosto gyvenantys asmenys taip pat nurodo, kad vertinami kartu šie darbai daro reikšmingą (žalingą) poveikį aplinkai.

82. Teisingumo Teismas jau yra konstatavęs, kad būtų nesuderinama su PAV direktyva išskirti keletą panašių projektų ar to paties projekto keletą aspektų į atskiras dalis neatsižvelgiant į jų kumuliatyvų poveikį<sup>20</sup>. Tai atitinka 5 straipsnio 1 dalį bei III priedo 4 punktą, kurie reikalauja pateikti kumuliatyvių pasekmių aplinkai aprašymą. Pagal 8 straipsnį priimant sprendimą dėl projekto turi būti atsižvelgiama į šias kumuliatyvias pasekmes.

83. Nagrinėjamoje byloje yra keletas skirtingų dalinių projektų, kurie tarpusavyje susiję ir sudarius sutartį sudaro bendrą projektą, kurio tikslas yra pritaikyti Lježo-Birsė oro uostą, kad būtų galima jį naudoti tam tikroms krovinių gabenimo paslaugoms. Nors šie daliniai projektai nėra bendro sprendimo duoti sutikimą dėl planuojamos

veiklos objektas, tai nereiškia, kad šie daliniai projektai gali būti vertinami atskirai. Priimant kiekvieną sprendimą turi būti atkreiptas dėmesys į dalinių projektų kumuliatyvias pasekmes ir jos tinkamai apsvaistytos atsižvelgiant į bendrą projektą.

84. Galiausiai reikia pastebėti, kad jei būtų reikalaujama atlikti poveikio aplinkai vertinimą, jis neturėtų būti tiesiogiai susijęs su sutartimi ar su daliniais projektais. Negalima atmesti to, kad skrydžių skaičiaus padidėjimo poveikis aplinkai, įskaitant Lježo-Birsė oro uosto naudojimą nakties metu, jau buvo tinkamai įvertintas ankstesnėse procedūrose. Šalys bei žemesnės instancijos teismas šiuo atžvilgiu mini įvairius planavimo sprendimus bei programas. Jei šie dokumentai buvo paremti tinkamu poveikio aplinkai tyrimu bei visuomenės dalyvavimu, naujas vertinimas vėliau nebūtų reikalingas<sup>21</sup>.

#### 4. Tarpinė išvada

85. Apibendrinant dėl pirmojo klausimo reikia konstatuoti, kad viešosios valdžios

20 — Žr. 1995 m. rugpjūčio 11 d. Sprendimą *Komisija prieš Airiją* (nurodytas 3 išnašoje, 76 punktas) ir sprendimą *Komisija prieš Ispaniją* (nurodytas 6 išnašoje, 53 punktas).

21 — Žr. 1995 m. rugpjūčio 11 d. Sprendimą *Komisija prieš Vokietiją (Großkrotzenburg)* (C-431/92, Rink. p. I-2189, 41 ir paskesni punktai) bei sprendimą *Komisija prieš Ispaniją* (nurodytas 6 išnašoje, 56 punktas).

institucijos ir privačios įmonės sutartis, kuria siekiama sudaryti šiai įmonei galimybę veikti oro uoste, turinčiame ilgesnį nei 2100 m kilimo taką, kurioje tiksliai aprašomi kilimo tako pritaikymo jo neilginant ir skrydžių valdymo bokšto statybos darbai, kurie bus atlikti tam, kad dideli lėktuvai galėtų skraidyti 24 valandas per parą ir 365 dienas per metus, ir kurioje numatyti tiek naktiniai, tiek dieniniai skrydžiai nuo šios įmonės veiklos pradžios:

— nelaikytina projektu PAV direktyvos prasme,

— tačiau šiai sutarčiai, kaip daugiaetapės sutikimo davimo procedūros pirmajam etapui, sudaryti gali būti reikalingas poveikio aplinkai vertinimas, jeigu ir tiek, kiek ji tolesnėse sutikimo išdavimo procedūrose riboja kompetentingos nacionalinės institucijos sprendimų priėmimo diskreciją, ir

— sujungia keletą dalinių projektų į bendrą projektą, kurio poveikis turi būti vertinamas duodant dalinius sutikimus dėl planuojamos veiklos.

## V — Išvada

86. Todėl siūlau Teisingumo Teismui į prejudicinius klausimus atsakyti taip:

Dėl trečiojo klausimo:

Oro uosto infrastruktūros pakeitimų poveikis aplinkai 1985 m. birželio 27 d. Tarybos direktyvos 85/337 dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo prasme apima oro uosto veiklos padidėjimą, kurio siekiama darant tokius infrastruktūros pakeitimus.

Dėl antrojo klausimo:

Esamo oro uosto, kurio pagrindinis kilimo takas yra 2100 m ir daugiau, infrastruktūros pakeitimo darbai laikytini oro uosto statyba pagal Direktyvos 85/337 I priedo 7 punktą, ir dėl to siekiant juos atlikti reikalingas poveikio aplinkai vertinimas, jei savo poveikiu aplinkai jie yra lygiaverčiai naujo oro uosto statybai.

Jei esamo oro uosto, kurio pagrindinis kilimo takas yra 2100 m ir daugiau, infrastruktūros pakeitimo darbai nelaikytini lygiaverčiais naujo oro uosto statybos darbams, jie turi būti vertinami atsižvelgiant į jų poveikį aplinkai pagal Direktyvos 85/337 4 straipsnio 2 dalį, I priedo 7 punktą ir II priedo 12 punktą, jei tokie pakeitimo darbai, tikėtina, gali daryti reikšmingą poveikį aplinkai dėl savo pobūdžio, apimties ar vietos.

Dėl pirmojo klausimo:

Viešosios valdžios institucijos ir privačios įmonės sutartis, kuria siekiama sudaryti šiai įmonei galimybę veikti oro uoste, turinčiame ilgesnį nei 2100 m kilimo taką, kurioje tiksliai aprašomi kilimo tako pritaikymo jo neilginant ir skrydžių valdymo bokšto statybos darbai, kurie bus atlikti tam, kad dideli lėktuvai galėtų skraidyti 24 valandas per parą ir 365 dienas per metus, ir kurioje numatyti tiek naktiniai, tiek dieniniai skrydžiai nuo šios įmonės veiklos pradžios:

- nelaikytina projektu PAV direktyvos prasme,
  
  
- tačiau šiai sutarčiai, kaip daugiaetapės sutikimo davimo procedūros pirmajam etapui, sudaryti gali būti reikalingas poveikio aplinkai vertinimas, jeigu ir tiek, kiek ji tolesnėse sutikimo davimo procedūrose riboja kompetentingos nacionalinės institucijos sprendimų priėmimo diskreciją, ir
  
  
- sujungia keletą dalinių projektų į bendrą projektą, kurio poveikis turi būti vertinamas duodant dalinius sutikimus dėl planuojamos veiklos.