

TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2011. gada 17. martā*

Lieta C-275/09

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši EKL 234. pantam, ko *Raad van State* [Valsts padome] (Beļģija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2009. gada 14. jūlijā un kas Tiesā reģistrēts 2009. gada 21. jūlijā, tiesvedībā

Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

Pieter De Donder,

Fernande De Becker,

Katrien Colenbie,

Philippe Hutsebaut,

Bea Kockaert,

* Tiesvedības valoda — holandiešu.

VZW Boreas,

Frédéric Petit,

Stéphane de Burbure de Wezembeek un

Lodewijk Van Dessel,

pret

Vlaams Gewest,

piedaloties

The Brussels Airport Company NV.

TIESA (pirmā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs A. Ticano [*A. Tizzano*], tiesneši Ž. Ž. Kāzels [*J.-J. Kassel*], E. Borgs Bartets [*A. Borg Barthet*], M. Ilešičs [*M. Ilešič*] un M. Bergere [*M. Berger*] (referente),

ģenerālvokāts P. Mengoci [*P. Mengozzi*],
sekretāre S. Stremholma [*C. Strömholm*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2010. gada 6. oktobra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *Brussels Hoofdstedelijk Gewest* [Briseles apgabala] vārdā — F. Tulkenss [*F. Tulkens*]
un J. Moselmanss [*J. Mosselmans*], *advocaten*,

— F. De Bekeres [*F. De Becker*], K. Kolenbī [*K. Colenbie*], F. Hutsenbauta [*P. Hutsenbaut*], B. Kokārtas [*B. Kockaert*], kā arī *VZW Boreas* vārdā — I. Larmizo [*I. Larmuseau*] un H. Shoukenss [*H. Schoukens*], *advocaten*,

- F. Petita [*F. Petit*] vārdā — J. Verstrātens [*J. Verstraeten*] un S. Vantīnena [*S. Vanthienen*], *advocaten*,

- S. de Burbura de Vēzembēka [*S. de Burbure de Wezembeek*] vārdā — M. Deniss [*M. Denys*], *advocaat*,

- L. van Desela [*L. Van Dessel*] vārdā — P. Flamejs [*P. Flamey*] un P. J. Vervūrts [*P.-J. Vervoort*], *advocaten*,

- *Vlaams Gewest* [Flandrijas reģiona] vārdā — J. Vanprāts [*J. Vanpraet*] un S. Ronse [*S. Ronse*], *avocats*,

- *The Brussels Airport Company NV* vārdā — D. Reikbosta [*D. Ryckbost*] un A. Lipensa [*A. Lippens*], *advocaten*,

- Itālijas valdības vārdā — Dž. Palmjēri [*G. Palmieri*], pārstāve, kam palīdz Dž. Fjengo [*G. Fiengo*], *avvocato dello Stato*,

- Austrijas valdības vārdā — E. Rīdls [*E. Riedl*], pārstāvis,

— Eiropas Kopienu Komisijas vārdā — P. Oliveris [*P. Oliver*], Ž. B. Leņelo [*J.-B. Laignelot*] un B. Burhrāfs [*B. Burggraaf*], pārstāvji,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2010. gada 17. novembra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- ¹ Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu attiecas uz Padomes 1985. gada 27. jūnija Direktīvas 85/337/EEK par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu (OV L 175, 40. lpp.), ar grozījumiem, kas izdarīti ar Padomes 1997. gada 3. marta Direktīvu 97/11/EK (OV L 73, 5. lpp.; turpmāk tekstā — “Direktīva 85/337”) I pielikuma 7. punkta a) apakšpunkta interpretāciju.
- ² Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību starp *Brussels Hoofdstedelijk Gewest* (Briseles apgabalu), kā arī vairākiem citiem prasītājiem un *Vlaams Gewest* (Flandrijas reģionu) par lēmumu attiecībā uz lidostas *Bruxelles-National* apsaimniekošanu.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

- 3 Direktīvas 85/337 1. panta 2. punktā ir paredzēts:

“Šajā direktīvā:

“projekts” nozīmē:

- celtniecības darbu [būvdarbu] vai citu ierīkošanu vai programmu izpildi,

- citu iejaukšanos dabiskajā apkārtņē un ainavā, to skaitā iejaukšanos, kas saistīta ar minerālo resursu ieguvī;

[...]

“attīstības piekrišana” [“atļauja”] nozīmē:

kompetentās iestādes vai iestāžu lēmumu, kas piešķir attīstītājam tiesības turpināt projektu.”

- 4 Saskaņā ar Direktīvas 85/337 2. panta 1. punkta pirmo daļu “dalībvalstis nosaka visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka, pirms tiek dota piekrišana [pirms tiek izsniegta atļauja], uz tiem projektiem, kuriem var būt nozīmīga ekoloģiskā ietekme [ietekme uz vidi], *inter alia*, to rakstura, izmēra vai atrašanās vietas dēļ, attiektos prasība par attīstības saskaņošanu [prasība pieprasīt atļauju] un novērtējumu attiecībā uz to ietekmi.”
- 5 Attiecīgie projekti ir definēti Direktīvas 85/337 4. pantā. Šajā normā ir nošķirti I pielikumā uzskaitītie projekti, uz kuriem jāattiecina ietekmes uz vidi novērtējums, un II pielikumā uzskaitītie projekti, attiecībā uz kuriem dalībvalstīm, pamatojoties uz pārbaudi katrā atsevišķā gadījumā vai pamatojoties uz dalībvalsts paredzētām robežvērtībām vai kritērijiem, ir jānosaka, vai šiem projektiem ir jāveic šāds novērtējums vai nav.
- 6 Direktīvas 85/337 I pielikuma 7. punkta a) apakšpunkts attiecas uz “lidostu [...] ar pamata [pacelšanās un nolaišanās] skrejceļu, kura garums ir 2 100 m vai vairāk, būvi”.
- 7 Minētās direktīvas II pielikuma 13. punkta pirmajā ievilkumā ir norādītas “jebkādas izmaiņas vai papildinājumi projektos, kas uzskaitīti I vai II pielikumā, kas jau ir apstiprināti, paveikti vai ir veikšanas procesā un kam var būt būtiska nelabvēlīga ekoloģiska ietekme [ietekme uz vidi]”.

Valsts tiesības

- 8 Tiesiskajā regulējumā, kas piemērojams Flandrijas reģionā, ir nošķirta “pilsētņēmniecības atļauja”, ar kuru ir atļauts veikt atsevišķus darbus, un “vides atļauja”, ar kuru ir atļauts apsaimniekot būvi, kas klasificēta kā traucējoša.

- 9 Tas, kā tiek izsniegta vides atļauja, kuras derīgums vienmēr ir ierobežots laikā, ir reglamentēts Flandrijas parlamenta 1985. gada 28. jūnija dekrētā par vides atļauju, kas papildināts ar Flandrijas valdības 1991. gada 6. februāra izpildes lēmumu.

- 10 Kopš 1999. gada 1. maijā stājās spēkā jauns klasifikācijas saraksts, ar grozījumiem, kas izdarīti ar Flandrijas valdības 1999. gada 12. janvāra lēmumu, “lidostas teritorijas, kuru pamata skrejceļa garums ir [...] 1 900 m vai vairāk”, ir klasificētas traucējošo būvju kategorijā, kurām ir vajadzīga vides atļauja.

Pamata lieta un prejudiciālie jautājumi

- 11 Lidostai *Bruxelles-National*, kas atrodas Flandrijas reģionā, ir trīs pamata skrejceļi, kuru garums ir vairāk nekā 2 100 metru. Šī lidosta darbojas jau vairākus gadu desmitus, bet vides atļauja tās apsaimniekošanai ir vajadzīga tikai kopš 1999. gada.

- 12 Pirmā vides atļauja tika izsniegta 2000. gada 1. februārī uz pieciem gadiem. Šī atļauja, kurā, konkrēti, bija noteikti trokšņa standarti, tika grozīta trīs reizes, arvien vairāk samazinot kopējo trokšņa slodzi. Iesniedzējtiesa norāda, ka no lietas materiāliem neizriet, ka saistībā ar šo atļauju — tāpat arī tās secīgajiem grozījumiem — būtu veikts ietekmes uz vidi novērtējums.
- 13 2004. gada 5. janvārī *The Brussels Airport Company NV* iesniedza pieteikumu par vides atļauju turpmākai lidostas apsaimniekošanai un tās pārveidošanai, pievienojot zemes gabalus.
- 14 2004. gada 8. jūlijā Flāmu Brabantes reģiona padomes pastāvīgie deputāti izsniedza pieprasīto atļauju attiecībā uz lidostas turpmāku apsaimniekošanu, bet noraidīja pieteikumu par tās paplašināšanu. Pastāvīgie deputāti uzskatīja, ka ietekmes uz vidi novērtējums nav jāveic.
- 15 Par šo lēmumu tika iesniegta administratīva sūdzība. Prasītāji, konkrēti, apgalvoja, ka ietekmes uz vidi novērtējumam bija jābūt pievienotam vides atļaujas pieteikuma pielikumā.
- 16 2004. gada 30. decembrī Flandrijas ministrs publisko būvdarbu, enerģētikas, vides un dabas lietās apstiprināja minēto Flāmu Brabantes reģiona padomes pastāvīgo deputātu lēmumu. Viņš uzskatīja, ka ietekmes uz vidi novērtējums nav jāveic nedz saistībā ar Flandrijas tiesisko regulējumu, nedz Direktīvu 85/337.

17 *Brussels Hoofdstedelijk Gewest* un vairāki citi prasītāji *Raad van State* ir cēluši prasību attiecībā uz šo apstiprinošo lēmumu. Tie apgalvo, ka minētais lēmums ir prettiesisks, jo vides atļaujas izsniegšanai bija jāveic ietekmes uz vidi novērtējums, un ka šis pienākums nav izpildīts.

18 Šajos apstākļos *Raad van State* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

“1) Ja lidostas, kuras pamata skrejceļa garums ir 2 100 m vai vairāk, infrastruktūras izveidei, no vienas puses, un šādas lidostas apsaimniekošanai, no otras puses, tiek prasītas dažādas atļaujas un šī pēdējā minētā atļauja — vides atļauja — tiek izsniegta tikai uz noteiktu laika posmu, vai jēdziens “būve” [Direktīvas 85/337] I pielikuma 7. punkta a) apakšpunkta izpratnē ir jāinterpretē tādējādi, ka ietekmes uz vidi novērtējums ir jāveic ne tikai attiecībā uz infrastruktūras izveidi, bet arī lidostas apsaimniekošanu?

2) Vai pienākums veikt minēto ietekmes uz vidi novērtējumu attiecas arī uz vides atļaujas termiņa pagarināšanu lidostai, t.i., gadījumā, ja termiņa pagarināšana vienlaicīgi nav saistīta ar izmaiņām apsaimniekošanā vai tās paplašināšanu, tāpat kā gadījumā, kad šādas izmaiņas vai paplašināšana tiek plānota?

3) Vai pienākums veikt ietekmes uz vidi novērtējumu, ja vides atļaujas termiņš lidostai tiek pagarināts, ir jāvērtē citādi, ja ietekmes uz vidi novērtējums ir jau veikts pirms tam, piemēram, saistībā ar apsaimniekošanas atļaujas izsniegšanu, vai ja

brīdī, kad Kopienų vai valsts likumdevējs ievieša ietekmes uz vidi novērtēšanas pienākumu, lidosta jau tika apsaimniekota?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

- 19 Lai atbildētu uz šiem jautājumiem, kas jāizskata kopā, ir jāizpēta, vai lidostas apsaimniekošana var būt “projekts” Direktīvas 85/337 1. panta 2. punkta nozīmē un, ja atbilde ir apstiprinoša, — vai šāds projekts ietilpst projektos, kas uzskaitīti šīs direktīvas I un II pielikumā.
- 20 Kā Tiesa ir atgādinājusi 2008. gada 28. februāra sprieduma lietā *C-2/07 Abraham u.c.* (Krājums, I-1197. lpp.) 23. punktā, no Direktīvas 85/337 1. panta 2. punktā lietotajiem terminiem izriet, ka termins “projekts” nozīmē darbus vai fizisku iejaukšanos.
- 21 Lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu ir skaidri norādīts, ka pasākums, kas ir pamata lietas priekšmets, attiecas tikai uz esošās atļaujas apsaimniekot lidostu *Bruxelles-National* pagarināšanu, neveicot darbus vai iejaukšanos, kas mainītu teritorijas fizisko izskatu.
- 22 Daži no prasītājiem pamata lietā tomēr norāda, ka fiziskas iejaukšanās jēdziens ir jāsaprot plaši, tādā nozīmē, ka tā ir jebkāda iejaukšanās dabiskajā apkārtnē. Šajā ziņā tie balstās uz 2004. gada 7. septembra sprieduma lietā *C-127/02 Waddenvereniging un Vogelbeschermingsvereniging* (Krājums, I-7405. lpp.) 24. un 25. punktu, kuros

Tiesa ir atzinusi, ka tāda darbība kā mehāniskā gliemežu zveja ir iekļauta Direktīvas 85/337 1. panta 2. punkta otrajā ievilkumā definētajā jēdzienā “projekts”.

- 23 Šiem argumentiem nevar piekrist. Kā ģenerālvokāts ir norādījis secinājumu 22. punktā, darbību, kas aplūkota lietā, kurā taisīts minētais spriedums, var uzskatīt par pielīdzināmu gultnē esošo resursu izmantošanai — darbībai, kas ir īpaši minēta Direktīvas 85/337 1. panta 2. punkta otrajā ievilkumā, — un ar to tiek radītas reālas fiziskas izmaiņas jūras gultnē.
- 24 No tā izriet, ka esošās atļaujas apsaimniekot lidostu pagarināšanu, ja netiek veikti darbi vai nenotiek iejaukšanās, kas mainītu teritorijas fizisko izskatu, nevar kvalificēt kā “projektu” Direktīvas 85/337 1. panta 2. punkta otrā ievilkuma nozīmē.
- 25 Jāpiebilst, ka ar Direktīvas 85/337 2. panta 1. punktu katrā ziņā nav noteikts pienākums uz katru projektu, kam var būt būtiska ietekme uz vidi, attiecināt novērtējuma procedūru, kura paredzēta šajā direktīvā, bet ir noteikts, ka tā jāattiecina tikai uz projektiem, kas minēti šīs direktīvas I un II pielikumā (2008. gada 10. jūlija rīkojums lietā C-156/07 *Aiello* u.c., Krājums, I-5215. lpp., 34. punkts).
- 26 Šajā ziņā jānorāda — tāpat kā ģenerālvokāts ir norādījis secinājumu 26. punktā —, ka Direktīvas 85/337 I pielikuma 7. punkta a) apakšpunktā izmantotais termins “būve” nerada neskaidrību un ka tas ir jāsaprot tā parastajā nozīmē, proti, tādējādi, ka tajā ir norādīts uz tādu būvdarbu veikšanu, kuri iepriekš nav veikti vai ar kuriem fiziskā nozīmē tiek pārveidotas iepriekš pastāvošās būves.

- 27 Tiesa judikatūrā tiešām ir plaši interpretējusi jēdzienu “būve”, atzīdama, ka esoša ceļa pārbūves darbi pēc apmēra un veikšanas kārtības var būt līdzvērtīgi jauna ceļa būvei (2008. gada 25. jūlija spriedums lietā *C-142/07 Ecologistas en Acción-CODA*, Krājums, I-6097. lpp., 36. punkts). Tāpat Tiesa Direktīvas 85/337 II pielikuma 13. punkta noteikumus kopsakarā ar I pielikuma 7. punkta noteikumiem ir interpretējusi tādējādi, ka tie attiecas arī uz darbiem, kas veikti, mainot esošas lidostas infrastruktūru, nepagarinot pamata skrejceļu, ja tie, ņemot vērā to raksturu, svarīgumu un pazīmes, ir uzskatāmi par darbiem, kas izmaina pašu lidostu (iepriekš minētais spriedums lietā *Abraham* u.c., 40. punkts).
- 28 Tomēr, lasot minētos spriedumus, var secināt, ka ikvienā no lietām, kurās tie taisīti, jautājums bija par fiziskiem darbiem; saskaņā ar iesniedzējtiesas sniegto informāciju pamata lietā šī elementa nav.
- 29 Kā ģenerālvokāts ir atgādinājis secinājumu 28. punktā, — lai arī pastāvīgajā judikatūrā ir apstiprināts, ka Direktīvai 85/337 ir paplašināta piemērošanas joma un ļoti plašs mērķis (it īpaši skat. iepriekš minētos spriedumus lietā *Abraham* u.c., 32. punkts, un lietā *Ecologistas en Acción-CODA*, 28. punkts), pamatojoties uz tās teleoloģisko interpretāciju, nevar neievērot Savienības likumdevēja skaidri izteikto gribu.
- 30 No tā katrā ziņā izriet, ka esošas atļaujas apsaimniekot lidostu pagarināšanu, ja netiek veikti darbi vai nenotiek iejaukšanās, kas mainītu teritorijas fizisko izskatu, nevar kvalificēt kā “būvi” Direktīvas 85/337 I pielikuma 7. punkta a) apakšpunkta nozīmē.

- 31 Tomēr jānorāda, ka tiesvedībā Tiesā, it īpaši tiesas sēdē, daži no prasītājiem pamata lietā apgalvoja, ka kopš Direktīvas 85/337 transponēšanas termiņa beigām, neveicot ietekmes uz vidi novērtējumu, ir veikti darbi, kas ir izmainījuši lidostas *Bruxelles-National* infrastruktūru.
- 32 Šajā ziņā jāatgādina, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru saistībā ar atļauju — par kādu ir pamata lieta —, kas formāli neattiecas uz darbību, attiecībā uz kuru ir jāveic ietekmes uz vidi novērtējums saskaņā ar Direktīvas 85/337 I un II pielikumu, tomēr var būt nepieciešams veikt šādu novērtējumu, ja šis pasākums ir posms procedūrā, kuras mērķis beigās ir ļaut īstenot darbību, kas ir projekts minētās direktīvas 2. panta 1. punkta nozīmē (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Abraham* u.c., 25. punkts).
- 33 Atbilstoši tai pašai judikatūrai, ja valsts tiesības paredz, ka atļaujas izsniegšanas procedūra norit vairākos posmos, ietekmes uz vidi novērtējums projektam principā ir jāveic, līdzko ir iespējams identificēt un izvērtēt, kādu ietekmi šis projekts atstātu uz vidi (skat. 2004. gada 7. janvāra spriedumu lietā *C-201/02 Wells, Recueil*, I-723. lpp., 53. punkts, kā arī iepriekš minēto spriedumu lietā *Abraham* u.c., 26. punkts). Šajā ziņā tāpat ir atzīts, ka tāda valsts tiesību norma, kurā paredzēts, ka ietekmes uz vidi novērtējumu var veikt tikai atļaujas izsniegšanas procedūras sākotnējā posmā, nevis vēlākā tās posmā, neesot saderīga ar Direktīvu 85/337 (šajā ziņā skat. 2006. gada 4. maija spriedumu lietā *C-508/03 Komisija/Apvienotā Karaliste, Krājums*, I-3969. lpp., 105. un 106. punkts).
- 34 Tādējādi šajā lietā ir jānorāda iesniedzējtiesai, ka tai, ņemot vērā šī sprieduma 27., 32. un 33. punktā atgādināto judikatūru, pamatojoties uz piemērojamo valsts tiesisko regulējumu, ir jānosaka, vai tādu lēmumu, kāds aplūkots pamata lietā, var uzskatīt par

posmu atļaujas izsniegšanas procedūrā, kurai ir vairāki posmi, kuras mērķis beigās ir īstenot darbības, kas ir projekts Direktīvas 85/337 atbilstošo normu nozīmē.

- ³⁵ Saistībā ar faktu pārbaudi ir jāatgādina iesniedzējtiesai, ka Tiesa ir nospriedusi, ka uz darbiem, kas veikti, izmainot esošas lidostas infrastruktūru, nepagarinot pamata skrejceļu, attiecas Direktīvas 85/337 II pielikuma 13. punkta normas kopsakarā ar tās I pielikuma 7. punkta normām, ja tos, ņemot vērā to raksturu, svarīgumu un pazīmes, var uzskatīt par darbiem, kuri izmaina pašu lidostu (iepriekš minētais spriedums lietā *Abraham* u.c., 40. punkts).
- ³⁶ Tāpat Tiesa ir uzsvērusi, ka Savienības tiesiskā regulējuma mērķi nevajadzētu apiet, sadalot projektus vairākos projektos, un tam, ka netiek ņemta vērā to kumulatīvā ietekme, nevajadzētu praksē izraisīt to, ka par tiem kopumā nav pienākuma veikt ietekmes uz vidi novērtējumu, lai gan, ja tos skata kopumā, tiem var būt būtiska ekoloģiskā ietekme Direktīvas 85/337 2. panta 1. punkta nozīmē (iepriekš minētais spriedums lietā *Abraham* u.c., 27. punkts).
- ³⁷ Ja izrādītos, ka kopš Direktīvas 85/337 stāšanās spēkā lidostas teritorijā darbi vai fiziska iejaukšanās, kas uzskatāmi par projektu šīs direktīvas nozīmē, ir īstenoti, posmā pirms atļaujas izsniegšanas procesa neveicot ietekmes uz vidi novērtējumu, tad iesniedzējtiesai tas būtu jāņem vērā apsaimniekošanas atļaujas izsniegšanas posmā un jānodrošina minētajai direktīvai lietderīgā iedarbība, raugoties, lai šāds novērtējums tiktu veikts vismaz šajā procedūras stadijā.

38 Tādēļ uz uzdotajiem jautājumiem ir jāatbild, ka Direktīvas 85/337 1. panta 2. punkta otrais ievilkums un tās I pielikuma 7. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka:

- esošas atļaujas apsaimniekot lidostu pagarināšanu, ja netiek veikti darbi vai nenotiek iejaukšanās, kas mainītu teritorijas fizisko izskatu, nevar kvalificēt attiecīgi kā “projektu” vai kā “būvi” minēto normu nozīmē;

- tomēr iesniedzējtiesai, pamatojoties uz piemērojamo valsts tiesisko regulējumu un attiecīgā gadījumā ņemot vērā vairāku tādu darbu vai iejaukšanās kumulatīvo ietekmi, kuri īstenoti kopš minētās direktīvas stāšanās spēkā, ir jānosaka, vai šī atļauja ir daļa no atļaujas izsniegšanas procedūras, kurai ir vairāki posmi, kuras mērķis beigās ir īstenot darbības, kas ir projekts tās II pielikuma 13. punkta pirmā ievilkuma kopsakarā ar I pielikuma 7. punktu nozīmē. Ja šādu darbu vai iejaukšanās ietekme uz vidi nav novērtēta posmā pirms atļaujas izsniegšanas procesa, tad iesniedzējtiesai būtu jānodrošina minētajai direktīvai lietderīgā iedarbība, raugoties, lai šāds novērtējums tiktu veikts vismaz apsaimniekošanas atļaujas izsniegšanas stadijā.

Par tiesāšanās izdevumiem

39 Attiecībā uz lietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēti lietas dalībnieku izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (pirmā palāta) nospriež:

1. panta 2. punkta otrais ievilkums un I pielikuma 7. punkts Padomes 1985. gada 27. jūnija Direktīvā 85/337/EEK par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu, ar grozījumiem, kas izdarīti ar Padomes 1997. gada 3. marta Direktīvu 97/11/EK, ir jāinterpretē tādējādi, ka:

- esošas atļaujas apsaimniekot lidostu pagarināšanu, ja netiek veikti darbi vai nenotiek iejaukšanās, kas mainītu teritorijas fizisko izskatu, nevar kvalificēt attiecīgi kā “projektu” vai kā “būvi” minēto normu nozīmē;

- tomēr iesniedzējtiesai, pamatojoties uz piemērojamo valsts tiesisko regulējumu un attiecīgā gadījumā ņemot vērā vairāku tādu darbu vai iejaukšanās kumulatīvo ietekmi, kuri īstenoti kopš minētās direktīvas stāšanās spēkā, ir jānosaka, vai šī atļauja ir daļa no atļaujas izsniegšanas procedūras, kurai ir vairāki posmi, kuras mērķis beigās ir īstenot darbības, kas ir projekts tās II pielikuma 13. punkta pirmā ievilkuma kopsakarā ar I pielikuma 7. punktu nozīmē. Ja šādu darbu vai iejaukšanās ietekme uz vidi nav novērtēta posmā pirms atļaujas izsniegšanas procesa, tad iesniedzējtiesai būtu jānodrošina minētajai direktīvai lietderīgā iedarbība, raugoties, lai šāds novērtējums tiktu veikts vismaz apsaimniekošanas atļaujas izsniegšanas stadijā.

[Paraksti]