WYROK TRYBUNAŁU (druga izba)

z dnia 28 lutego 2008 r. *

W sprawie C-2/07

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Cour de cassation (Belgia) postanowieniem z dnia 14 grudnia 2006 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 4 stycznia 2007 r., w postępowaniu:

Paul Abraham i in.,

przeciwko

Région wallonne,

Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset,

T.N.T. Express Worldwide (Euro Hub) SA,

* Język postępowania: francuski.

Société nationale des voies aériennes-Belgocontrol,

État belge,

Cargo Airlines Ltd,

TRYBUNAŁ (druga izba),

w składzie: C.W.A. Timmermans, prezes izby, L. Bay Larsen, K. Schiemann, P. Kūris i J.C. Bonichot (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: J. Kokott,
sekretarz: M.A. Gaudissart, naczelnik wydziału,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 18 października 2007 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu P. Abrahama i in. przez adwokatów L. Missona, L. Wysena, X. Close'a oraz A. Kettels, Rechtsanwältin,

— w imieniu R. Beaujeana i in. przez adwokatów L. Cambiera i M. t'Serstevensa,

— w imieniu M. Dehalleux i in. przez adwokata L. Cambiera,

— w imieniu P. Descampsa i in. przez adwokata A. Lebruna,

— w imieniu Région wallonne przez adwokata F. Haumonta,

— w imieniu Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset przez adwokata P. Ramqueta,

— w imieniu T.N.T. Express Worldwide (Euro Hub) SA przez adwokatów P. Henflinga oraz V. Bertrand,

— w imieniu rządu belgijskiego przez A. Hubert oraz C. Pochet, działających w charakterze pełnomocników, wspieranych przez adwokata F. Haumonta,

— w imieniu rządu czeskiego przez T. Bočka, działającego w charakterze pełnomocnika,

— w imieniu Komisji Wspólnot Europejskich przez M. Konstantinidisa oraz J.B. Laignelota, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 29 listopada 2007 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni dyrektywy Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (Dz.U. L 175, s. 40, zwanej dalej „dyrektywą 85/337"), w brzmieniu obowiązującym przed wprowadzeniem zmian przez dyrektywę Rady 97/11/WE z dnia 3 marca 1997 r. (Dz.U. L 73, s. 5, zwaną dalej „dyrektywą 97/11"), a w szczególności pkt 7 załącznika I oraz pkt 12 załącznika II.

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu, toczącego się między grupą osób zamieszkałych w sąsiedztwie portu lotniczego Liège-Bierset (Belgia) a Région wallonne (region Walonii), Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, T.N.T. Express Worldwide (Euro Hub) SA (zwanej dalej „T.N.T. Express Worldwide"), Société nationale des voies aériennes-Belgocontrol, państwem belgijskim i Cargo Airlines Ltd, dotyczącego hałasu spowodowanego przez ulokowanie na obszarze rzeczonego portu lotniczego centrum lotniczego transportu towarów.

Ramy prawne

Uregulowania wspólnotowe

3 Dyrektywa 85/337, w niniejszej sprawie znajdująca zastosowanie w pierwotnym brzmieniu, zgodnie z art. 1 ust. 1 dotyczy oceny skutków środowiskowych wywieranych przez przedsięwzięcia publiczne i prywatne, które mogą znacząco oddziaływać na środowisko naturalne.

4 Zgodnie z ust. 2 tego artykułu:

„Do celów niniejszej dyrektywy:

przedsięwzięcie oznacza:

— wykonanie prac budowlanych lub innych instalacji lub systemów,

— inne interwencje w otoczeniu naturalnym i krajobrazie, włącznie z wydobywaniem zasobów mineralnych;

wykonawca oznacza:

ubiegającego się o zezwolenie na prywatne przedsięwzięcie lub władzę publiczną, która inicjuje przedsięwzięcie;

zezwolenie na inwestycję:

decyzję właściwej władzy lub władz, na podstawie której wykonawca otrzymuje prawo do wykonania przedsięwzięcia".

5 Zgodnie z art. 2 ust. 1 dyrektywy 85/337 „państwa członkowskie przyjmują wszystkie niezbędne środki, aby zapewnić, że przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko naturalne między innymi z powodu ich charakteru, rozmiarów lub lokalizacji podlegają ocenie w odniesieniu do ich skutków przed udzieleniem zezwolenia. Przedsięwzięcia te są określone w art. 4".

6 Artykuł 3 określa przedmiot oceny wpływu na środowisko naturalne:

„Ocena wpływu na środowisko określa, opisuje i ocenia we właściwy sposób dla każdego indywidualnego przypadku i zgodnie z art. 4–11 bezpośrednie i pośrednie skutki przedsięwzięcia dla następujących elementów:

— istot ludzkich, fauny i flory,

— gleby, wody, powietrza, klimatu i krajobrazu,

— oddziaływania między elementami wymienionymi w tiret pierwszym i drugim,

— dóbr materialnych i dziedzictwa kultury".

7 W art. 4 wprowadzono rozróżnienie dwóch rodzajów przedsięwzięć.

8 Zgodnie z art. 4 ust. 1, z zastrzeżeniem art. 2 ust. 3, przedsięwzięcia zaliczone do kategorii wymienionych w załączniku I do dyrektywy podlegają ocenie zgodnie z art. 5–10 dyrektywy. W pkt 7 załącznika I wśród przedsięwzięć podlegających art. 4 ust. 1 wymieniono „budowę […] portów lotniczych (2) z głównym pasem startowym o długości 2100 m lub więcej".

9 W przypisie 2, dotyczącym pkt 7 załącznika I, wskazano, że „[d]o celów niniejszej dyrektywy »port lotniczy« oznacza port lotniczy zgodnie z definicją zawartą w Konwencji z Chicago 1944 ustanawiającej Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (załącznik 14)".

10 W odniesieniu do innych rodzajów przedsięwzięć art. 4 ust. 2 dyrektywy 85/337 stanowi:

„Przedsięwzięcia zaliczone do kategorii wymienionych w załączniku II podlegają ocenie zgodnie z art. 5–10, jeżeli państwa członkowskie uznają, że wymóg taki wynika z cech tych przedsięwzięć.

Do tego celu państwa członkowskie mogą między innymi wyszczególnić niektóre rodzaje przedsięwzięć, które mają być poddane ocenie, albo mogą ustanowić kryteria lub progi konieczne do ustalenia, które z kategorii przedsięwzięć wymienionych w załączniku II mają podlegać ocenie zgodnie z art. 5–10".

11 Do przedsięwzięć podlegających art. 4 ust. 2 dyrektywy 85/337, zgodnie z pkt 10 lit. d) załącznika II do dyrektywy zaliczono „[b]udowę […] lotnisk (jeżeli przedsięwzięcia nie są wymienione w załączniku I)", a w pkt 12 tego załącznika wskazano „zmiany przedsięwzięć wymienionych w załączniku I".

12 Artykuły 5–9 dyrektywy 85/337, do których odwołuje się art. 4 tej dyrektywy, stanowią zasadniczo, co następuje: art. 5 określa niezbędne informacje, jakie wykonawca ma obowiązek dostarczyć, art. 6 nakłada na wykonawcę między innymi obowiązek powiadomienia władz i ogółu zainteresowanych, art. 8 nakłada na właściwe władze obowiązek wzięcia pod uwagę informacji zebranych w ramach procedury oceny, a art. 9 ustanawia zobowiązanie właściwych władz do poinformowania ogółu zainteresowanych o treści decyzji, która została podjęta i związanych z nią warunkach, jeśli takie zostaną ustanowione.

Uregulowania krajowe

13 W regionie Walonii ocena skutków wywieranych przez przedsięwzięcia na środowisko naturalne była uregulowana do dnia 1 października 2002 r. przez dekret z dnia 11 września 1985 r. oraz rozporządzenie wykonawcze z dnia 31 października 1991 r.

14 Te akty prawne przewidywały, że przedsięwzięcia wymienione w załączniku I do dekretu z dnia 11 września 1985 r., który powtarza treść wykazu zawartego

w załączniku I do dyrektywy 85/337, oraz w załączniku II do rozporządzenia z dnia 31 października 1991 r. podlegają z urzędu ocenie skutków wywieranych na środowisko naturalne. Inne przedsięwzięcia, które nie podlegały z urzędu ocenie skutków, powinny być jedynie przedmiotem sprawozdania dotyczącego wstępnej oceny skutków wywieranych na środowisko naturalne.

15 Zgodnie z załącznikiem I do dekretu z dnia 11 września 1985 r. budowa portów lotniczych, których pas startowy ma długość co najmniej 2100 m, jest obligatoryjnie poddana ocenie skutków dla środowiska naturalnego. Ponadto, i zgodnie z załącznikiem II do rozporządzenia z dnia 31 października 1991 r., budowa portów lotniczych, których pas startowy ma długość 2100 m lub więcej, w tym przedłużenie istniejących pasów startowych ponad tę długość, oraz porty lotnicze przeznaczone dla samolotów wykorzystywanych do celów rekreacyjnych również powinny podlegać ocenie skutków dla środowiska naturalnego.

Postępowanie przed sądem krajowym i pytania prejudycjalne

16 Osoby zamieszkałe w sąsiedztwie portu lotniczego Liège-Bierset skarżą się na hałas, często występujący w porze nocnej, wynikający z restrukturyzacji tego dawnego lotniska wojskowego i wykorzystywania go od 1996 r. przez spółki zajmujące się lotniczym transportem towarów.

17 Umowa podpisana w dniu 26 lutego 1996 r. między regionem Walonii, Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset i T.N.T. Express Worldwide przewidywała roboty budowlane związane ze zmianą infrastruktury tego portu lotniczego w celu umożliwienia jego wykorzystywania przez 24 godziny na dobę oraz przez 365 dni w roku. W szczególności pasy startowe zostały rozbudowane i poszerzone. Zbudowano także wieżę kontroli lotów oraz nowe drogi dojazdowe do pasów i miejsca parkingowe. Natomiast długość pasa startowego, wynosząca 3 297 metrów, pozostała niezmieniona.

18 W celu umożliwienia przeprowadzenia tych robót budowlanych zostały wydane pozwolenie na budowę oraz zagospodarowanie terenu.

19 Spór zawisły przed sądem belgijskim dotyczy zagadnienia odpowiedzialności cywilnej: skarżący w postępowaniu głównym zażądali bowiem naprawienia szkody, którą rzekomo ponieśli na skutek w ich ocenie znaczących immisji, związanych z restrukturyzacją portu lotniczego.

20 W tym kontekście do Cour de cassation de Belgique (sądu kasacyjnego Belgii) wpłynęła skarga kasacyjna od wyroku wydanego w dniu 29 czerwca 2004 r. przez cour d'appel de Liège (sąd apelacyjny w Liège).

21 Uznając, że toczący się przed nim spór wiąże się z koniecznością dokonania wykładni prawa wspólnotowego, Cour de cassation postanowił zawiesić postępowanie i przedstawić Trybunałowi następujące pytania prejudycjalne:

„1) Czy umowa wiążąca władze publiczne i przedsiębiorstwo prywatne, podpisana w celu umożliwienia ulokowania tego przedsiębiorstwa na obszarze portu lotniczego mającego pas startowy o długości przekraczającej 2100 metrów, zawierająca szczegółowy opis robót dotyczących infrastruktury, jakie mają zostać przeprowadzone, polegających na przebudowie pasa startowego bez jego przedłużenia oraz budowie wieży kontroli lotów, w celu umożliwienia lotów ciężkich samolotów towarowych przez 24 godziny na dobę i 365 dni w roku, przewidująca przy tym loty zarówno nocne, jak dzienne z wykorzystaniem urządzeń tego przedsiębiorstwa, stanowi przedsięwzięcie w rozumieniu dyrektywy 85/337 […], w brzmieniu obowiązującym przed zmianą wprowadzoną dyrektywą 97/11 […]?

2) Czy roboty polegające na przebudowie infrastruktury istniejącego portu lotniczego w celu dostosowania jej do planowanego zwiększenia liczby lotów nocnych i dziennych, bez przedłużenia pasa startowego, odpowiadają pojęciu przedsięwzięcia, dla którego konieczna jest ocena skutków w rozumieniu art. 1, 2 i 4 dyrektywy 85/337 […], w brzmieniu obowiązującym przed zmianą wprowadzoną dyrektywą 97/11 […]?

3) Czy, mimo że wzrost natężenia działalności portu lotniczego nie jest wprost wymieniony w załącznikach do dyrektywy 85/337 […], państwo członkowskie winno brać pod uwagę ten wzrost przy ocenie potencjalnych skutków dla środowiska naturalnego zmian infrastruktury tego portu lotniczego dokonywanych w celu dostosowania do takiego wzrostu?".

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

22 W pytaniu pierwszym sąd krajowy oczekuje wyjaśnienia, czy umowa taka jak ta będąca przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym stanowi „przedsięwzięcie" w rozumieniu dyrektywy 85/337.

23 Na pytanie to należy udzielić odpowiedzi przeczącej. Z brzmienia art. 1 ust. 2 dyrektywy 85/337 bowiem wynika, że pojęcie „przedsięwzięcie" odnosi się do robót i interwencji materialnych. Umowa zatem nie może zostać uznana za przedsięwzięcie w rozumieniu dyrektywy 85/337, niezależnie od tego, czy zawiera ona opis, mniej lub bardziej dokładny, robót, które mają zostać wykonane.

24 Jednakże w celu udzielenia sądowi, który przedłożył pytanie prejudycjalne, użytecznej odpowiedzi Trybunał może między innymi poddać analizie normy prawa wspólnotowego, na które sąd krajowy nie powołał się w swym pytaniu (zob. w szczególności wyrok z dnia 20 marca 1986 r. w sprawie 35/85 Tissier, Rec. s. 1207, pkt 9).

25 W niniejszej sprawie, należy wskazać, że to do sądu krajowego należy dokonanie oceny na podstawie właściwych przepisów krajowych, czy umowa taka jak ta będąca przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym zawiera zezwolenie na inwestycję w rozumieniu art. 1 ust. 2 dyrektywy 85/337, czyli decyzję właściwej władzy przyznającą wykonawcy prawo realizacji danego przedsięwzięcia (zob. podobnie wyrok z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie C-81/96 Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, Rec. s. I-3923, pkt 20). Tak byłoby w przypadku gdy decyzja ta mogłaby na mocy prawa krajowego zostać uznana za decyzję właściwej władzy lub właściwych władz, która przyznaje wykonawcy prawo do realizacji robót budowlanych lub innych instalacji lub systemów albo prawo do ingerencji w środowisko naturalne lub krajobraz.

26 Ponadto gdy prawo krajowe przewiduje, że procedura udzielenia zezwolenia na inwestycję odbywa się w kilku etapach, ocena skutków wywieranych przez przedsięwzięcie na środowisko naturalne powinna, co do zasady, zostać dokonana już wtedy, gdy możliwe jest określenie i ocena wszystkich skutków, jakie przedsięwzięcie to może wywierać na środowisko naturalne (zob. wyrok z dnia 7 stycznia 2004 r. w sprawie C-201/02 Wells, Rec. s. I-723, pkt 53). Zatem, jeśli jednym z tych etapów jest wydanie decyzji głównej, a drugim wydanie decyzji wykonawczej, która nie może wykraczać poza zakres ustaleń decyzji głównej, skutki, jakie dane przedsięwzięcie może wywierać na środowisko naturalne, należy określić i ocenić w trakcie postępowania w sprawie wydania decyzji głównej. Jedynie w przypadku, gdy skutki takie można określić dopiero w trakcie postępowania w sprawie wydania decyzji wykonawczej, oceny tej należy dokonać w trakcie tego postępowania (ww. wyrok w sprawie Wells, pkt 52).

27 Należy wreszcie wskazać sądowi krajowemu, że celu regulacji nie wolno omijać poprzez dzielenie przedsięwzięć oraz że nieuwzględnienie ich łącznego rezultatu nie może skutkować w praktyce wyłączeniem ich w całości z obowiązku poddania ocenie, wówczas gdy rozpatrywane łącznie mogą wywierać znaczące skutki na środowisko naturalne w rozumieniu art. 2 ust. 1 dyrektywy 85/337 (zob. podobnie wyrok z dnia 21 września 1999 r. w sprawie C-392/96 Komisja przeciwko Irlandii, Rec. s. I-5901, pkt 76).

28 Zatem na pytanie pierwsze należy udzielić odpowiedzi, że jeśli umowa taka jak ta będąca przedmiotem postępowania przed sądem krajowym nie jest przedsięwzięciem w rozumieniu dyrektywy 85/337, to do sądu krajowego należy ustalenie na podstawie właściwych przepisów krajowych, czy umowa taka zawiera zezwolenie na inwestycję w rozumieniu art. 1 ust. 2 dyrektywy 85/337. W tym kontekście należy zbadać, czy to zezwolenie na inwestycję wpisuje się w wieloetapową procedurę obejmującą decyzję główną i decyzje wykonawcze oraz czy należy uwzględnić łączny skutek kilku przedsięwzięć, których oddziaływanie na środowisko naturalne powinno zostać ocenione całościowo.

W przedmiocie pytania drugiego

29 W pytaniu drugim sąd krajowy oczekuje zasadniczo wyjaśnienia, czy roboty dotyczące infrastruktury istniejącego już portu lotniczego, którego pas startowy ma już długość przekraczającą 2100 metrów, podlegają zakresowi stosowania przepisów pkt 12 załącznika II w związku z pkt 7 załącznika I do dyrektywy 85/377 w jej pierwotnym brzmieniu.

30 Zgodnie z pkt 12 załącznika II w brzmieniu poprzedzającym brzmienie wprowadzone dyrektywą 97/11 przedsięwzięciem, o którym mowa w art. 4 ust. 2, jest „zmiana przedsięwzięć wymienionych w załączniku I. W pkt 7 załącznika I wymieniono natomiast „budowę […] portów lotniczych […] z głównym pasem startowym o długości 2100 m lub więcej".

31 Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset i T.N.T. Express Worldwide oraz Królestwo Belgii podnoszą, że ze sformułowania tego wynika, iż odnosi się ono jedynie do zmian dotyczących „budowy" portu lotniczego, którego pas startowy ma długość 2100 m lub więcej, a nie do zmian dotyczących istniejącego portu lotniczego.

32 Jednakże Trybunał wskazywał wielokrotnie, że zakres stosowania dyrektywy 85/337 jest szeroki, a jej cel dalekosiężny (zob. podobnie wyroki z dnia 24 października 1996 r. w sprawie C-72/95 Kraaijeveld i in., Rec. s. I-5403, pkt 31 i z dnia 16 września 1999 r. w sprawie C-435/97 WWF i in., Rec. s. I-5613, pkt 40). Sprzeczne z celem dyrektywy 85/337 byłoby wyłączenie z zakresu stosowania jej załącznika II robót związanych z ulepszeniem lub rozbudową infrastruktury istniejącego już portu lotniczego na tej podstawie, iż załącznik I do dyrektywy 85/337 dotyczy „budowy portów lotniczych", a nie „portów lotniczych" jako takich. Taka wykładnia bowiem umożliwiałaby wyłączenie stosowania obowiązków wynikających z dyrektywy 85/337 do wszystkich prac dotyczących zmian już istniejącego portu lotniczego, niezależnie od zakresu tych robót, a tym samym czyniłaby w tym kontekście załącznik II do dyrektywy 85/337 bezprzedmiotowym.

33 Toteż należy uznać, że przepisy pkt 12 załącznika II w związku z pkt 7 załącznika I dotyczą również robót obejmujących zmianę już istniejącego portu lotniczego.

34 Wykładni tej nie podważa okoliczność, że na mocy dyrektywy 97/11 pkt 12 załącznika II do dyrektywy 85/337 został zastąpiony nowym pkt 13, który wyraźnie wymienia jako przedsięwzięcie, o którym mowa w art. 4 ust. 2 dyrektywy 85/337, zmienionej dyrektywą 97/11, „wszelkie zmiany bądź rozbudowę przedsięwzięć wymienionych w załączniku I lub II, już zatwierdzonych, zrealizowanych lub będących w trakcie realizacji […]", podczas gdy pkt 12 załącznika II ograniczał się do wskazania „zmiany przedsięwzięć wymienionych w załączniku I. Nowe brzmienie przyjęte w dyrektywie 97/11, w której motywie czwartym podkreślono doświadczenie nabyte w zakresie oceny skutków wpływu na środowisko naturalne i wskazano, że niezbędne jest wprowadzenie przepisów, które wyjaśnią, uzupełnią i poprawią zasady dotyczące procedury oceny, stanowi bowiem w tym zakresie jedynie bardziej czytelne wyjaśnienie dotyczące zakresu stosowania dyrektywy 85/337 w jej pierwotnym brzmieniu. Toteż z działania prawodawcy wspólnotowego nie można wyprowadzić wykładni a contrario dyrektywy w jej pierwotnym brzmieniu.

35 Ponadto okoliczność, że roboty będące przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym nie dotyczą długości pasa startowego nie ma znaczenia dla ustalenia, czy są one objęte zakresem stosowania pkt 12 załącznika II do dyrektywy 85/337. Punkt 7 załącznika I do dyrektywy 85/337 precyzuje bowiem pojęcie „port lotniczy" odsyłając do definicji zawartej w załączniku 14 do Konwencji z Chicago z dnia 7 grudnia 1944 r. dotyczącej międzynarodowego lotnictwa cywilnego. Zgodnie z brzmieniem tego załącznika „lotnisko jest to obszar na lądzie lub wodzie (wraz z budynkami, instalacjami i wyposażeniem) przeznaczony w całości lub w części do wykonywania lądowań, startów i naziemnego ruchu statków powietrznych"[tłumaczenie nieoficjalne].

36 Z powyższego wynika, że wszystkie roboty dotyczące budynków, instalacji lub wyposażenia portu lotniczego powinny zostać uznane za roboty związane z portem lotniczym jako takim. Do celów stosowania pkt 12 załącznika II w związku z pkt 7 załącznika I do dyrektywy 85/337 oznacza to, że robotami dotyczącymi zmiany portu lotniczego, którego pas startowy ma długość 2100 metrów lub więcej, są nie tylko roboty, które mają na celu przedłużenie pasa, lecz wszystkie roboty dotyczące

budynków, instalacji lub wyposażenia tego portu lotniczego, o ile mogą one zostać uznane za zmianę samego portu lotniczego ze względu w szczególności na ich rodzaj, zakres i charakterystykę. Dzieje się tak zwłaszcza w przypadku robót mających na celu umożliwienie zwiększenia w znaczący sposób natężenia działalności portu lotniczego i ruchu lotniczego.

37 Należy wreszcie wskazać sądowi krajowemu, że o ile art. 4 ust. 2 akapit drugi dyrektywy 85/337 pozostawia państwom członkowskim pewną swobodę uznania w odniesieniu do określenia niektórych rodzajów przedsięwzięć, które mają być poddane ocenie, albo kryteriów lub progów, to granice tej swobody uznania wyznacza wskazany w art. 2 ust. 1 dyrektywy obowiązek poddania ocenie skutków przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko naturalne między innymi z powodu ich charakteru, rozmiarów lub lokalizacji (ww. wyrok w sprawie Kraaijeveld i in., pkt 50).

38 Toteż państwo członkowskie, które określiłoby kryteria lub progi, biorąc pod uwagę jedynie rozmiary przedsięwzięć, natomiast nie uwzględniając ich rodzaju i lokalizacji, wykraczałoby poza zakres swobody uznania, który przysługuje mu zgodnie z art. 2 ust. 1 i art. 4 ust. 2 dyrektywy 85/337.

39 Sąd krajowy powinien upewnić się, że właściwe władze w prawidłowy sposób dokonały oceny tego, czy roboty będące przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym, powinny zostać poddane ocenie oddziaływania na środowisko naturalne.

40 Zgodnie z powyższym na pytanie drugie należy udzielić odpowiedzi, że przepisy pkt 12 załącznika II w związku z pkt 7 załącznika I do dyrektywy 85/337, w ich pierwotnym brzmieniu, dotyczą również robót związanych ze zmianą infrastruktury

istniejącego portu lotniczego bez przedłużenia pasa startowego, o ile mogą one zostać uznane za zmianę samego portu lotniczego ze względu w szczególności na ich rodzaj, zakres i charakterystykę. Dzieje się tak zwłaszcza w przypadku robót mających na celu umożliwienie zwiększenia w znaczący sposób natężenia działalności portu lotniczego i ruchu lotniczego. Sąd krajowy powinien upewnić się, że właściwe władze w prawidłowy sposób dokonały oceny tego, czy roboty będące przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym, powinny zostać poddane ocenie skutków wywieranych na środowisko naturalne.

W przedmiocie pytania trzeciego

41 W pytaniu trzecim sąd krajowy oczekuje zasadniczo wyjaśnienia, czy właściwe władze mają obowiązek wzięcia pod uwagę przewidywanego wzrostu natężenia działalności portu lotniczego w celu ustalenia, czy przedsięwzięcie, o którym mowa w pkt 12 załącznika II do dyrektywy 85/337, powinno zostać poddane ocenie skutków jakie wywiera na środowisko naturalne.

42 Jak wskazano w pkt 32 niniejszego wyroku, Trybunał zwracał wielokrotnie uwagę na to, że zakres stosowania dyrektywy 85/337 jest szeroki, a jej cel dalekosiężny. Ponadto, o ile art. 4 ust. 2 akapit drugi dyrektywy pozostawia państwom członkowskim pewną swobodę uznania w odniesieniu do określenia rodzajów przedsięwzięć, które powinny zostać poddane ocenie lub w odniesieniu do określenia kryteriów lub progów, granice tej swobody uznania wyznacza ustanowiony w art. 2 ust. 1 obowiązek poddania ocenie skutków przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko naturalne między innymi z powodu ich charakteru, rozmiarów lub lokalizacji. W tym względzie dyrektywa 85/337 odwołuje się do całościowej oceny skutków wywieranych na środowisko naturalne przez przedsięwzięcia lub ich zmianę.

43 Sprzeczne i zawężające w stosunku do tego podejścia byłoby uwzględnienie w zakresie oceny skutków wywieranych na środowisko naturalne przez przedsięwzięcie lub jego zmianę jedynie bezpośrednich skutków planowanych robót jako takich, z pominięciem skutków wywieranych na środowisko naturalne, które mogą wynikać z użytkowania i eksploatacji systemów będących rezultatem tych robót.

44 Poza tym zawarte w art. 3 dyrektywy 85/337 wyliczenie elementów, jakie należy wziąć pod uwagę, takich jak skutki przedsięwzięcia dla między innymi istot ludzkich, fauny i flory, gleby, wody, powietrza lub dziedzictwa kultury, świadczą o tym, że skutkami wywieranymi na środowisko naturalne, umożliwienie oceny których jest celem dyrektywy 85/337, są nie tylko skutki przewidywanych robót, lecz również i przede wszystkim skutki przedsięwzięcia, które ma zostać zrealizowane.

45 I tak Trybunał uznał, w odniesieniu do przedsięwzięcia dotyczącego budowy drugiego toru istniejącej linii kolejowej, że przedsięwzięcie tego rodzaju może wywierać znaczące skutki na środowisko naturalne w rozumieniu dyrektywy 85/337, jeśli może wywierać, w szczególności, istotne skutki w postaci hałasu (wyrok z dnia 16 września 2004 r. w sprawie C-227/01 Komisja przeciwko Hiszpanii, Zb.Orz. s. I-8253, pkt 49). W sprawie będącej przedmiotem tego wyroku istotne skutki w postaci hałasu nie były wywołane przez roboty związane z budową drugiego toru linii kolejowej, lecz przez przewidywalne zwiększenie natężenia ruchu kolejowego, które to zwiększenie umożliwiały właśnie roboty związane z budową drugiego toru linii kolejowej. To samo rozumowanie powinno dotyczyć przedsięwzięcia takiego jak to będące przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym, które ma na celu umożliwienie zwiększenia natężenia działalności portu lotniczego i tym samym natężenia ruchu lotniczego.

46 Na pytanie trzecie należy zatem udzielić odpowiedzi, że właściwe władze powinny wziąć pod uwagę planowane zwiększenie natężenia działalności portu lotniczego podczas oceny skutku wywieranego na środowisko naturalne przez zmiany infrastruktury mające na celu umożliwienie wzrostu natężenia działalności.

W przedmiocie kosztów

47 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (druga izba) orzeka, co następuje:

1) **Jeśli umowa taka jak ta będąca przedmiotem postępowania przed sądem krajowym nie jest przedsięwzięciem w rozumieniu dyrektywy Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne, to do sądu krajowego należy ustalenie, na podstawie właściwych przepisów krajowych, czy umowa taka zawiera zezwolenie na inwestycję w rozumieniu art. 1 ust. 2 dyrektywy 85/337. W tym kontekście należy zbadać, czy to zezwolenie na inwestycję wpisuje się w wieloetapową procedurę obejmującą decyzję główną i decyzje wykonawcze oraz czy należy uwzględnić łączny skutek kilku przedsięwzięć, których oddziaływanie na środowisko naturalne powinno zostać ocenione całościowo.**

2) **Przepisy pkt 12 załącznika II w związku z pkt 7 załącznika I do dyrektywy 85/337, w ich pierwotnym brzmieniu, dotyczą również robót związanych ze zmianą infrastruktury istniejącego portu lotniczego bez przedłużenia pasa startowego, o ile mogą one zostać uznane za zmianę samego portu**

lotniczego ze względu w szczególności na ich rodzaj, zakres i charakterystykę. Dzieje się tak zwłaszcza w przypadku robót mających na celu umożliwienie zwiększenia w znaczący sposób natężenia działalności portu lotniczego i ruchu lotniczego. Sąd krajowy powinien upewnić się, że właściwe władze w prawidłowy sposób dokonały oceny tego, czy roboty będące przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym powinny zostać poddane ocenie skutków wywieranych na środowisko naturalne.

3) Właściwe władze powinny wziąć pod uwagę planowane zwiększenie natężenia działalności portu lotniczego podczas oceny skutku wywieranego na środowisko naturalne przez zmiany infrastruktury mające na celu umożliwienie wzrostu natężenia działalności.

Podpisy