HOTĂRÂREA CURŢII (Camera a doua)

28 februarie 2008 *

În cauza C-2/07,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de Cour de cassation (Belgia), prin Decizia din 14 decembrie 2006, primită de Curte la 4 ianuarie 2007, în procedura

Paul Abraham și alții,

împotriva

Région wallonne,

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

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

* Limba de procedură: franceza.

Société nationale des voies aériennes-Belgocontrol,

État belge,

Cargo Airlines Ltd,

CURTEA (Camera a doua),

compusă din domnul C. W. A. Timmermans, președinte de cameră, domnii L. Bay Larsen, K. Schiemann, P. Kūris și J.-C. Bonichot (raportor), judecători,

avocat general: doamna J. Kokott,
grefier: domnul M.-A. Gaudissart, șef de unitate,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 18 octombrie 2007,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru domnul Abraham și alții, de L. Misson, L. Wysen și X. Close, avocats, precum și de A. Kettels, Rechtsanwältin;

— pentru domnul Beaujean și alții, de L. Cambier și M. t'Serstevens, avocats;

— pentru domnul Dehalleux și alții, de L. Cambier, avocat;

— pentru domnul Descamps și alții, de A. Lebrun, avocat;

— pentru Région wallonne, de F. Haumont, avocat;

— pentru Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, de P. Ramquet, avocat;

— pentru T. N. T. Express Worldwide (Euro Hub) SA, de P. Henfling și V. Bertrand, avocats;

— pentru guvernul belgian, de doamnele A. Hubert și C. Pochet, în calitate de agenți, asistate de F. Haumont, avocat;

— pentru guvernul ceh, de domnul T. Boček, în calitate de agent;

— pentru Comisia Comunităților Europene, de domnii M. Konstantinidis și J.-B. Laignelot, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 29 noiembrie 2007,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea Directivei 85/337/CEE a Consiliului din 27 iunie 1985 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (JO L 175, p. 40, Ediție specială, 15/vol. 1, p. 174, denumită în continuare „Directiva 85/337”), în redactarea anterioară celei rezultate din Directiva 97/11/CE a Consiliului din 3 martie 1997 (JO L 73, p. 5, Ediție specială, 15/vol. 3, p. 254, denumită în continuare „Directiva 97/11”), și în special a punctului 7 din anexa I și a punctului 12 din anexa II la aceasta.

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între numeroși locuitori din proximitatea aeroportului Liège-Bierset (Belgia), pe de o parte, și Région wallonne, Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, T. N. T. Express Worldwide (Euro Hub) SA (denumită în continuare „T. N. T. Express Worldwide”), Société nationale des voies aériennes Belgocontrol, État belge (statul belgian) și Cargo Airlines Ltd, pe de altă parte, în legătură cu poluarea fonică provocată de instalarea unui centru de transport aerian de mărfuri în acest aeroport.

Cadrul juridic

Reglementarea comunitară

3 Directiva 85/337, aplicabilă în speță în redactarea sa inițială, privește, conform articolului 1 alineatul (1), evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private care pot avea efecte importante asupra mediului.

4 Potrivit alineatului (2) al aceluiași articol:

„În sensul prezentei directive:

«proiect» înseamnă:

— executarea lucrărilor de construcții sau a altor instalații sau scheme;

— alte intervenții în mediul natural și asupra peisajului, inclusiv cele care implică exploatarea resurselor minerale;

«inițiatorul proiectului» înseamnă:

persoana care solicită autorizarea unui proiect privat sau autoritatea publică inițiatoare a unui proiect;

«autorizație» înseamnă:

decizia autorității sau a autorităților competente care împuternicesc inițiatorul proiectului să își realizeze proiectul."

5 Potrivit articolului 2 alineatul (1) din Directiva 85/337, „[s]tatele membre adoptă toate măsurile necesare, înaintea acordării autorizării, pentru a se asigura că proiectele care pot avea efecte importante asupra mediului, prin natura, mărimea sau localizarea lor, *inter alia*, constituie obiectul unei evaluări a efectelor lor. Aceste proiecte sunt definite la articolul 4."

6 Articolul 3 descrie obiectul evaluării efectelor asupra mediului:

„Evaluarea impactului asupra mediului identifică, descrie și stabilește într-o formă adecvată, în funcție de fiecare caz în parte și în conformitate cu articolul 4 și 11 [a se citi «articolele 4-11»], efectele directe și indirecte ale unui proiect asupra următorilor factori:

— om, faună și floră;

— sol, apă, aer, climat și peisaj;

— interacțiunea dintre factorii menționați la prima și a doua liniuță;

— bunuri materiale și patrimoniu cultural."

7 Articolul 4 deosebește două tipuri de proiecte.

8 Articolul 4 alineatul (1) impune ca, sub rezerva articolului 2 alineatul (3), proiectele aparținând categoriilor prezentate în anexa I la directivă să facă obiectul unei evaluări în conformitate cu articolele 5-10 din aceeași directivă. Printre proiectele care intră în sfera articolului 4 alineatul (1), punctul 7 din anexa I are în vedere „construirea de […] aeroporturi [2] cu o lungime a pistei de cel puțin 2 100 m."

9 Nota de subsol [2], referitoare la punctul 7, precizează că „[î]n sensul prezentei directive, noțiunea de «aeroport» corespunde definiției date în Convenția de la Chicago din 1944, care stabilește Organizarea Internațională a Aviației Civile [a se citi «prin care se înființează Organizația Aviației Civile Internaționale»] (anexa 14)".

10 În ceea ce privește celelalte tipuri de proiecte, articolul 4 alineatul (2) din Directiva 85/337 prevede:

„Proiectele aparținând categoriilor prezentate la anexa II constituie obiectul unei evaluări în conformitate cu articolele 5-10, în cazul în care statele membre consideră necesară această evaluare din punctul de vedere al caracteristicilor acestor proiecte.

În acest scop, statele membre pot, *inter alia*, specifica anumite tipuri de proiecte care să constituie obiectul unei evaluări sau pot stabili criteriile și/sau pragurile necesare pentru a determina care dintre proiectele aparținând categoriilor prezentate în anexa II trebuie să facă obiectul unei evaluări în conformitate cu articolele 5-10."

11 În legătură cu aceleași proiecte care intră în sfera articolului 4 alineatul (2) din directivă, punctul 10 litera (d) din anexa II la aceasta are în vedere „[c]onstruirea de […] aerodromuri (altele decât proiectele cuprinse la anexa I)", iar punctul 12 al aceleiași anexe menționează „[m]odificări[le] aduse proiectelor de dezvoltare incluse în anexa I".

12 Articolele 5-9 din Directiva 85/337, la care face trimitere articolul 4 din această directivă, prevăd, în esență, următoarele: articolul 5 precizează informațiile minime pe care trebuie să le furnizeze inițiatorul proiectului, articolul 6 instituie, printre altele, obligația inițiatorului proiectului de a informa autoritățile și publicul, articolul 8 menționează obligația autorităților competente de a lua în considerare informațiile culese în cadrul procedurii de evaluare, iar articolul 9 instituie obligația autorităților competente de a informa publicul cu privire la decizia adoptată, precum și cu privire la orice condiție aferentă.

Reglementarea națională

13 În cadrul Région wallonne, evaluarea efectelor proiectelor asupra mediului era reglementată, până la 1 octombrie 2002, printr-un decret din 11 septembrie 1985 și prin ordinul de punere în aplicare a acestuia din 31 octombrie 1991.

14 Aceste texte prevedeau că proiectele citate în anexa I la Decretul din 11 septembrie 1985, care preia lista din anexa I la Directiva 85/337, și în anexa II la Ordinul

din 31 octombrie 1991 fac din oficiu obiectul unui studiu privind efectele asupra mediului. Celelalte proiecte, pentru care nu se prevedea efectuarea din oficiu a unui studiu privind efectele, trebuiau doar să facă obiectul unui aviz de evaluare prealabilă a efectelor asupra mediului.

15 Conform anexei I la Decretul din 11 septembrie 1985, construirea de aeroporturi cu o lungime a pistei de cel puțin 2 100 de metri face în mod obligatoriu obiectul unui studiu privind efectele asupra mediului. Pe de altă parte și în temeiul anexei II la Ordinul din 31 octombrie 1991, construirea de aeroporturi cu o lungime a pistei de cel puțin 1 200 de metri, cuprinzând inclusiv prelungirea unor piste existente dincolo de acest prag, precum și aeroporturile de agrement trebuie de asemenea să facă obiectul unui studiu privind efectele asupra mediului.

Acțiunea principală și întrebările preliminare

16 Locuitorii din proximitatea aeroportului Liège-Bierset se plâng de poluarea fonică, adesea nocturnă, care rezultă din restructurarea acestui fost aeroport militar și din utilizarea sa, începând cu 1996, de către anumite societăți de transport aerian de mărfuri.

17 Un contract, încheiat la 26 februarie 1996 între Région wallonne, Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset și T. N. T. Express Worldwide, a prevăzut un anumit număr de lucrări de modificare a infrastructurii acestui aeroport în scopul de a permite o utilizare 24 de ore din 24 și 365 de zile pe an. Între altele, pistele au fost reamenajate și lărgite. Un turn de control, precum și noi căi de acces la piste și noi zone de staționare au fost de asemenea construite. Lungimea pistei, de 3 297 de metri, a rămas însă neschimbată.

18 De asemenea, au fost acordate autorizații de urbanism și de exploatare în scopul de a permite realizarea acestor lucrări.

19 Litigiul pendinte la instanța națională belgiană privește chestiunea răspunderii: într-adevăr, reclamanții din acțiunea principală au solicitat repararea prejudiciului pe care consideră că îl suferă din cauza neplăcerilor, pe care le consideră grave, legate de restructurarea aeroportului.

20 În acest cadru, Cour de cassation (Curtea de Casație) din Belgia a fost sesizată cu un recurs în casație îndreptat împotriva unei hotărâri pronunțate la 29 iunie 2004 de cour d'appel (Curtea de Apel) din Liège.

21 Considerând că litigiul cu care a fost sesizată ridică probleme de interpretare a dreptului comunitar, Cour de cassation a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Un contract încheiat între autorități publice și o societate privată în scopul de a permite acestei societăți să se instaleze în cadrul unui aeroport prevăzut cu o pistă în lungime de cel puțin 2 100 de metri și în care este inclusă descrierea exactă a lucrărilor de infrastructură care urmează a fi realizate cu privire la amenajarea pistei respective, fără ca aceasta să fie prelungită, precum și la construirea unui turn de control care să permită zborul avioanelor de mare capacitate 24 de ore pe zi și 365 de zile pe an și care prevede atât zboruri de noapte, cât și de zi, de la momentul instalării societății, reprezintă un proiect în sensul Directivei 85/337 […], astfel cum era aplicabilă înainte de modificarea acesteia prin Directiva 97/11 […]?

2) Lucrările de modificare a infrastructurii unui aeroport existent în vederea adaptării acestuia la o creștere proiectată a numărului de zboruri de noapte și de zi, fără prelungirea pistei, corespund noțiunii de proiect pentru care este necesar un studiu privind efectele asupra mediului, în sensul articolelor 1, 2 și 4 din Directiva 85/337 […], astfel cum era aplicabilă înainte de modificarea acesteia prin Directiva 97/11 […]?

3) Creșterea proiectată a activității unui aeroport nefiind direct avută în vedere de anexele la Directiva 85/337 […], statul membru trebuie totuși să țină cont de această creștere atunci când analizează efectul potențial asupra mediului al modificărilor aduse infrastructurii acestui aeroport pentru a se răspunde acestei creșteri a activității?"

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

22 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă un contract precum cel în cauză în acțiunea principală reprezintă un „proiect" în sensul Directivei 85/337.

23 Se impune un răspuns negativ la această întrebare. Din însăși formularea articolului 1 alineatul (2) din Directiva 85/337 reiese într-adevăr că termenul „proiect" are în vedere lucrări sau intervenții fizice. În consecință, un contract nu ar putea fi considerat proiect în sensul Directivei 85/337, indiferent dacă acesta presupune o descriere, mai mult sau mai puțin exactă, a lucrărilor ce urmează a fi realizate.

24 Totuși, pentru a putea oferi un răspuns util instanței care i-a adresat o întrebare preliminară, Curtea poate fi, în plus, pusă în situația de a lua în considerare norme de drept comunitar la care instanța națională nu a făcut referire în enunțul întrebării sale (a se vedea în special Hotărârea din 20 martie 1986, Tissier, 35/85, Rec., p. 1207, punctul 9).

25 În cauza de față, trebuie să se arate instanței de trimitere că îi revine să stabilească, în temeiul reglementării naționale aplicabile, dacă un contract precum cel în cauză în acțiunea principală presupune o autorizație în sensul articolului 1 alineatul (2) din Directiva 85/337, și anume o decizie a autorității competente care îl împuternicește pe inițiatorul proiectului să își realizeze proiectul (a se vedea în acest sens Hotărârea din 18 iunie 1998, Gedeputeerde Staten van Noord Holland, C-81/96, Rec., p. I-3923, punctul 20). Acesta ar fi cazul dacă decizia respectivă ar putea fi considerată, în aplicarea dreptului național, o decizie a autorității sau a autorităților competente care l-ar împuternici pe inițiatorul proiectului să realizeze lucrări de construcție sau alte instalații sau scheme ori să intervină în mediul natural și asupra peisajului.

26 Pe de altă parte, în cazul în care dreptul național prevede că procedura de autorizare se desfășoară în mai multe etape, evaluarea efectelor unui proiect asupra mediului trebuie, în principiu, să fie efectuată de îndată ce este posibilă identificarea și evaluarea tuturor efectelor pe care acest proiect le-ar putea avea asupra mediului (a se vedea Hotărârea din 7 ianuarie 2004, Wells, C-201/02, Rec., p. I-723, punctul 53). Astfel, în cazul în care una dintre aceste etape este o decizie principală, iar cealaltă reprezintă o decizie de executare care nu poate depăși parametrii stabiliți prin decizia principală, efectele pe care proiectul le-ar putea avea asupra mediului trebuie identificate și evaluate în cadrul procedurii de adoptare a deciziei principale. Evaluarea ar trebui efectuată în cadrul procedurii de adoptare a deciziei de executare doar în cazul în care aceste efecte nu sunt identificabile decât în cadrul acestei din urmă proceduri (Hotărârea Wells, citată anterior, punctul 52).

27 În cele din urmă, trebuie să se amintească instanței de trimitere că obiectivul reglementării nu ar putea fi deturnat printr-o fracționare a proiectelor și că neluarea în considerare a efectului cumulativ al acestora nu trebuie să aibă ca rezultat practic sustragerea acestora în totalitate de la obligația de evaluare, deși, privite în ansamblu, acestea ar putea avea efecte semnificative asupra mediului în sensul articolului 2 alineatul (1) din Directiva 85/337 (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 septembrie 1999, Comisia/Irlanda, C-392/96, Rec., p. I-5901, punctul 76).

28 Prin urmare, trebuie să se răspundă la prima întrebare că, deși un contract precum cel în cauză în acțiunea principală nu reprezintă un proiect în sensul Directivei 85/337, revine instanței de trimitere să stabilească, în temeiul reglementării naționale aplicabile, dacă un astfel de contract presupune o autorizație în sensul articolului 1 alineatul (2) din Directiva 85/337. În acest context, trebuie să se analizeze dacă această autorizație face parte dintr-o procedură în mai multe etape care presupune o decizie principală, precum și decizii de executare și dacă este necesar să se țină cont de efectul cumulativ al mai multor proiecte, ale căror efecte asupra mediului trebuie apreciate în mod global.

Cu privire la a doua întrebare

29 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă lucrări de modificare a infrastructurii unui aeroport existent, deja prevăzut cu o pistă în lungime de cel puțin 2 100 de metri, intră în domeniul de aplicare al dispozițiilor punctului 12 din anexa II, coroborate cu prevederile punctului 7 din anexa I la Directiva 85/337, în redactarea sa inițială.

30 Potrivit punctului 12 din anexa II, în redactarea anterioară celei rezultate din Directiva 97/11, „[m]odificări[le] aduse proiectelor de dezvoltare incluse în anexa I” reprezintă un proiect avut în vedere de articolul 4 alineatul (2). Punctul 7 din anexa I menționează „construirea de […] aeroporturi cu o lungime a pistei de cel puțin 2 100 m”.

31 Société de développement et de promotion de l’aéroport de Liège-Bierset, T. N. T. Express Worldwide și Regatul Belgiei susțin că din această redactare rezultă obligatoriu că sunt avute în vedere doar modificările „construcției” unui aeroport prevăzut cu o pistă în lungime de cel puțin 2 100 de metri, iar nu modificările unui aeroport existent.

32 Curtea a arătat în repetate rânduri că domeniul de aplicare al Directivei 85/337 este unul vast și că obiectivul acesteia este foarte amplu (a se vedea în acest sens Hotărârea din 24 octombrie 1996, Kraaijeveld și alții, C-72/95, Rec., p. I-5403, punctul 31, și Hotărârea din 16 septembrie 1999, WWF și alții, C-435/97, Rec., p. I-5613, punctul 40). În această privință, ar fi contrară obiectului însuși al Directivei 85/337 excluderea din domeniul de aplicare al anexei II la aceasta a lucrărilor de ameliorare sau de extindere a infrastructurii unui aeroport deja construit, pe motiv că anexa I la Directiva 85/337 are în vedere „construirea de aeroporturi”, și nu „aeroporturile” ca atare. Într-adevăr, o astfel de interpretare ar permite excluderea dintre obligațiile care decurg din Directiva 85/337 a tuturor lucrărilor de modificare a unui aeroport preexistent, indiferent de amploarea acestor lucrări, și, cu privire la acest aspect, ar lipsi astfel anexa II la Directiva 85/337 de orice efect.

33 Prin urmare, dispozițiile punctului 12 din anexa II coroborate cu prevederile punctului 7 din anexa I trebuie considerate ca având în vedere, de asemenea, lucrările de modificare a unui aeroport deja construit.

34 Această interpretare nu este nicidecum infirmată de împrejurarea că Directiva 97/11 a înlocuit punctul 12 din anexa II la Directiva 85/337 printr-un nou punct 13, care desemnează în mod expres drept proiect avut în vedere la articolul 4 alineatul (2) din Directiva 85/337, astfel cum a fost modificată prin Directiva 97/11, „[o]rice modificare sau extensie a proiectelor menționate la anexa I sau la anexa II, deja autorizate, executate sau în curs de executare […]", în timp ce punctul 12 din anexa II se limita la a menționa „[m]odificări[le] aduse proiectelor de dezvoltare incluse în anexa I. Într-adevăr, noua redactare adoptată de Directiva 97/11, al cărei considerent (4) subliniază experiența dobândită în evaluarea efectelor asupra mediului și insistă asupra necesității de a se introduce dispoziții care vizează clarificarea, completarea și îmbunătățirea normelor privind procedura de evaluare, nu face decât să explice mai clar, cu privire la acest aspect, sfera care trebuie atribuită Directivei 85/337 în redactarea sa inițială. Prin urmare, din intervenția legiuitorului nu s-ar putea deduce o interpretare *a contrario* a directivei în versiunea sa inițială.

35 În plus, împrejurarea că lucrările în cauză în acțiunea principală nu vizează lungimea pistei este lipsită de interes în ceea ce privește aspectul de a se stabili dacă aceste lucrări intră în domeniul de aplicare al punctului 12 din anexa II la Directiva 85/337. Într-adevăr, punctul 7 din anexa I la Directiva 85/337 definește noțiunea „aeroport" făcând trimitere la definiția cuprinsă în anexa 14 la Convenția de la Chicago din 7 decembrie 1944 privind aviația civilă internațională. Potrivit acestei anexe, „[u]n aerodrom reprezintă suprafața delimitată pe pământ sau pe apă, care cuprinde, eventual, clădiri, instalații și echipamente, destinată să fie utilizată, în totalitate sau în parte, pentru sosirea, plecarea și manevrarea la sol a aeronavelor".

36 Rezultă că toate lucrările executate asupra clădirilor, instalațiilor sau echipamentelor unui aeroport trebuie considerate lucrări asupra aeroportului ca atare. Pentru aplicarea punctului 12 din anexa II coroborat cu punctul 7 din anexa I la Directiva 85/337, acest lucru înseamnă că lucrările de modificare a unui aeroport cu o lungime a pistei de cel puțin 2 100 de metri nu reprezintă doar lucrările care au ca obiect prelungirea pistei, ci toate lucrările privind clădirile, instalațiile sau echipamentele acestui aero-

port, din moment ce pot fi privite, *inter alia*, prin natura, importanța și caracteristicile acestora, ca o modificare a aeroportului însuși. Astfel, acest lucru este valabil în cazul lucrărilor prevăzute în vederea creșterii semnificative a activității aeroportului și a traficului aerian.

37 În cele din urmă, trebuie amintit instanței de trimitere că, deși articolul 4 alineatul (2) al doilea paragraf din directivă conferă statelor membre o marjă de apreciere pentru a specifica anumite tipuri de proiecte care urmează a constitui obiectul unei evaluări sau pentru a stabili criteriile și/sau pragurile necesare în acest sens, această marjă este limitată de obligația, enunțată la articolul 2 alineatul (1) din directivă, ca proiectele care ar putea avea efecte importante asupra mediului, *inter alia*, prin natura, mărimea sau localizarea lor, să constituie obiectul unei evaluări a efectului lor (Hotărârea Kraaijeveld și alții, citată anterior, punctul 50).

38 Astfel, un stat membru care ar stabili criterii și/sau praguri care nu țin cont decât de dimensiunile proiectelor, fără a lua în considerare de asemenea natura și localizarea acestora, ar depăși marja de apreciere de care dispune în temeiul articolului 2 alineatul (1) și al articolului 4 alineatul (2) din Directiva 85/337.

39 Revine instanței de trimitere să se asigure că autoritățile competente au apreciat corect dacă lucrările în cauză în acțiunea principală trebuiau să facă obiectul unui studiu de impact asupra mediului.

40 Prin urmare, trebuie să se răspundă la a doua întrebare că dispozițiile punctului 12 din anexa II coroborate cu prevederile punctului 7 din anexa I la Directiva 85/337, în redactarea inițială a acestora, au în vedere deopotrivă lucrările de modificare a

infrastructurii unui aeroport existent, fără prelungirea pistei, din moment ce pot fi privite, *inter alia*, prin natura, importanța și caracteristicile acestora, ca o modificare a aeroportului însuși. Astfel, același raționament este valabil în cazul lucrărilor care au ca scop creșterea semnificativă a activității aeroportului și a traficul aerian. Revine instanței de trimitere să se asigure că autoritățile competente au apreciat corect dacă lucrările în cauză în acțiunea principală trebuiau să facă obiectul unui studiu de impact asupra mediului.

Cu privire la a treia întrebare

41 Prin intermediul celei de a treia întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă autoritățile competente au obligația de a lua în considerare creșterea proiectată a activității unui aeroport pentru a stabili dacă un proiect avut în vedere la punctul 12 din anexa II la Directiva 85/337 trebuie să facă obiectul unei evaluări a efectelor asupra mediului.

42 După cum s-a precizat la punctul 32 din prezenta hotărâre, Curtea a arătat în repetate rânduri că domeniul de aplicare al Directivei 85/337 este unul vast și că obiectivul acesteia este foarte amplu. În plus, chiar dacă articolul 4 alineatul (2) al doilea paragraf din directivă conferă statelor membre o marjă de apreciere pentru a specifica anumite tipuri de proiecte care urmează a face obiectul unei evaluări sau pentru a stabili criteriile și/sau pragurile necesare în acest sens, această marjă este limitată de obligația, enunțată la articolul 2 alineatul (1), ca proiectele care ar putea avea efecte importante asupra mediului, *inter alia*, prin natura, mărimea sau localizarea lor, să constituie obiectul unei evaluări a efectului lor. În această privință, Directiva 85/337 vizează o apreciere globală a efectelor proiectelor sau ale modificării acestora asupra mediului.

43 A nu lua în considerare, pentru evaluarea efectelor unui proiect sau ale modificării acestuia asupra mediului, decât efectele directe ale lucrărilor prevăzute, fără a ține cont de efectele care ar putea fi provocate asupra mediului de utilizarea și de exploatarea instalațiilor rezultate din aceste lucrări, ar fi simplist și contrar acestei abordări.

44 De altfel, la articolul 3 din Directiva 85/337, enumerarea elementelor care trebuie luate în considerare, precum efectul proiectului, *inter alia*, asupra omului, a faunei și a florei, a solului, a apei, a aerului sau a patrimoniului cultural, arată prin ea însăși că efectul asupra mediului, a cărui evaluare reprezintă obiectivul Directivei 85/337, este nu numai cel al lucrărilor preconizate, ci și, îndeosebi, cel al proiectului care urmează a fi realizat.

45 Curtea a considerat astfel, în privința dublării unei căi ferate deja existente, că un proiect de această natură poate avea efecte importante asupra mediului în sensul Directivei 85/377, din moment ce acesta ar putea avea, între altele, un impact sonor semnificativ (Hotărârea din 16 septembrie 2004, Comisia/Spania, C-227/01, Rec., p. I-8253, punctul 49). Or, în cauza în care a fost pronunțată această hotărâre, impactul sonor semnificativ nu era acela provocat de lucrările de dublare a căii ferate, ci acela provocat de creșterea previzibilă a frecvenței traficului feroviar, creștere permisă tocmai de aceste lucrări de dublare a căii ferate. Același raționament trebuie să se aplice în cazul unui proiect precum cel în cauză în acțiunea principală, care are ca obiect să permită creșterea activității unui aeroport și, prin urmare, a intensității traficului aerian.

46 Prin urmare, trebuie să se răspundă la a treia întrebare că autoritățile competente trebuie să ia în considerare creșterea proiectată a activității unui aeroport atunci când analizează efectul modificărilor infrastructurilor acestuia asupra mediului pentru a răspunde respectivei creșteri a activității.

Cu privire la cheltuielile de judecată

47 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a doua) declară:

1) Deși un contract precum cel în cauză în acțiunea principală nu reprezintă un proiect în sensul Directivei 85/337/CEE a Consiliului din 27 iunie 1985 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului, revine instanței de trimitere să stabilească, în temeiul reglementării naționale aplicabile, dacă un astfel de contract presupune o autorizație în sensul articolului 1 alineatul (2) din Directiva 85/337. În acest context, trebuie să se analizeze dacă această autorizație face parte dintr-o procedură în mai multe etape care presupune o decizie principală, precum și decizii de executare și dacă este necesar să se țină cont de efectul cumulativ al mai multor proiecte, ale căror efecte asupra mediului trebuie apreciate în mod global.

2) Dispozițiile punctului 12 din anexa II coroborate cu prevederile punctului 7 din anexa I la Directiva 85/337, în redactarea inițială a acestora, au în vedere deopotrivă lucrările de modificare a infrastructurii unui aeroport existent, fără prelungirea pistei, din moment ce pot fi privite, *inter alia*, prin natura,

importanța și caracteristicile acestora, ca o modificare a aeroportului însuși. Astfel, același raționament este valabil în cazul lucrărilor care au ca scop creșterea semnificativă a activității aeroportului și a traficului aerian. Revine instanței de trimitere să se asigure că autoritățile competente au apreciat corect dacă lucrările în cauză în acțiunea principală trebuiau să facă obiectul unui studiu de impact asupra mediului.

3) Autoritățile competente trebuie să ia în considerare creșterea proiectată a activității unui aeroport atunci când analizează efectul modificărilor infrastructurilor acestuia asupra mediului pentru a răspunde respectivei creșteri a activității.

Semnături