

NÁVRHY GENERÁLNEJ ADVOKÁTKY

JULIANE KOKOTT

prednesené 29. novembra 2007¹

I — Úvod

1. Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka smernice Rady 85/337/EHS z 27. júna 1985 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie² v pôvodnom znení (ďalej len „smernica o posudzovaní vplyvov na životné prostredie“). Ide o opatrenia na letisku Liège-Bierset, ktoré údajne viedli k jeho užívaniu na leteckú nákladnú dopravu a spôsobili zvýšenie nočných letov. V podstate vzniká otázka, za akých okolností vyžadujú potrebné zmeny infraštruktúry letiska posudzovanie vplyvov na životné prostredie, najmä či je pri tom potrebné zohľadniť snahy o zvýšenie leteckej dopravy.

1 — Jazyk prednesu: nemčina.

2 — Ú. v. ES L 175, s. 40; Mim. vyd. 15/001 s. 248.

II — Právny rámec

2. V článku 1 smernice je definovaný predmet, ako aj niektoré pojmy:

„1. Táto smernica sa vzťahuje na posudzovanie vplyvov tých verejných a súkromných projektov na životné prostredie, ktoré môžu mať pravdepodobne významný vplyv na životné prostredie.

2. Na účely tejto smernice:

„projekt“ znamená:

— realizáciu stavieb alebo iných zariadení, alebo plánov [stavebných diel — *neoficiálny preklad*],

- iné zásahy do prírodného prostredia a krajiny, vrátane ťažby nerastných surovín; povolenia projekty, ktoré pravdepodobne majú významné vplyvy na životné prostredie z dôvodov, okrem iného, ich charakteru, veľkosti alebo umiestnenia, budú posúdené z hľadiska ich vplyvov.

„navrhovateľ“ znamená:

Tieto projekty sú definované v článku 4.“

žiadateľ o povolenie súkromného projektu alebo verejný orgán, ktorý je iniciátorom projektu;

4. Článok 3 popisuje predmet posudzovania vplyvov na životné prostredie:

„povolenie“ je:

rozhodnutie príslušného orgánu alebo orgánov, ktoré oprávňuje navrhovateľa realizovať projekt.

„Posudzovanie vplyvov na životné prostredie identifikuje, popíše a vhodným spôsobom, s prihliadnutím na osobitosti každého jednotlivého prípadu a v súlade s článkami 4 až 11, posúdi priame a nepriame vplyvy projektu na tieto faktory:

3. ...“

— ľudia, živočíchy a rastliny,

3. Článok 2 ods. 1 stanovuje cieľ smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie:

— pôda, voda, ovzdušie, podnebie a krajina,

„1. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že pred vydaním

— vzájomné pôsobenie medzi faktormi uvedenými v prvej a druhej zarážke,

— hmotný majetok a kultúrne dedičstvo.“ a letísk⁽²⁾ s hlavnou vzletovou a pristávacou dráhou s dĺžkou 2 100 m a viac.

5. Článok 4 upravuje, ktoré projekty je potrebné preskúmať:

...

„1. Pokiaľ článok 2 ods. 3 neustanovuje inak, typy projektov, uvedené v prílohe I, podliehajú posúdeniu podľa článkov 5 až 10.

(²) Na účely tejto smernice sú ‚letiskom‘ letiská, ktoré vyhovujú definícii podľa Chicagského dohovoru 1944, ktorým sa ustanovuje Medzinárodná organizácia civilného letectva ICAO (príloha 14).“

2. Typy projektov, uvedené v prílohe II, podliehajú posúdeniu podľa článkov 5 až 10, ak členské štáty usúdia, že si to vyžaduje ich charakter.

Na tento účel členské štáty môžu, okrem iného, určiť ako predmet posúdenia určité druhy projektov alebo môžu stanoviť kritériá, alebo prahové hodnoty, potrebné na určenie, ktoré typy projektov uvedených v prílohe II budú predmetom posúdenia podľa článkov 5 až 10.“

7. Príloha 14 Chicagského dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve obsahuje štandardy pre celú oblasť, v ktorej sa pohybujú lietadlá na letisku, ako aj pri štarte a pristávaní, to znamená pre vzletové a pristávacie dráhy, pojazdné dráhy a vzdušný priestor na letisku. Rovnako sú predmetom úpravy signály pre použitie plôch upravených a vybavených na odlety, pristávanie, pohyb po zemi a údržbu alebo uskladnenie lietadiel.

8. Príloha II bod 10 písm. d) uvádza okrem iného menšie letiská:

6. Letiská sú uvedené v prílohe I bode 7:

„Stavby diaľnic, ciest pre motorové vozidlá [...] a diaľkových železničných tratí

„Výstavba ciest, prístavov, vrátane rybárskych a letísk (ktorých projekty nie sú uvedené v prílohe I)“

9. Zmeny projektov sú zahrnuté v prílohe II bode 12:

alebo druhu projektu a vlastnosti životného prostredia, ktoré pravdepodobne ovplyvní;

„Zmeny územných projektov zaradených v prílohe I a projekty uvedené v prílohe I, pokiaľ sú určené výhradne alebo hlavne na vývoj a skúšanie nových metód alebo výrobkov a nemajú sa využívať dlhšie ako rok.“

b) členské štáty zväžia, že od navrhovateľa možno oprávnene požadovať, aby tieto informácie zostavil so zreteľom, okrem iného, na súčasné znalosti a metódy posudzovania.

10. Článok 5 upravuje, aké údaje je potrebné uviesť v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie:

2. Informácie poskytnuté navrhovateľom podľa odseku 1 budú obsahovať aspoň:

— popis projektu s informáciami o mieste, projektovom riešení a veľkosti projektu,

„1. V prípade projektov, ktoré sa, podľa článku 4, musia podrobiť posudzovaniu vplyvov na životné prostredie podľa článkov 5 až 10, členské štáty prijímú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby navrhovateľ predložil vo vhodnej forme informácie uvedené v prílohe III, pokiaľ:

— popis predpokladaných opatrení na zabránenie, zníženie a na prípadné odstránenie významných nepriaznivých vplyvov,

a) členské štáty považujú informáciu za závažnú vzhľadom na dané štádium povoľovacieho konania a vzhľadom na osobitné vlastnosti určitého projektu

— údaje potrebné na identifikáciu a posúdenie hlavných vplyvov, ktoré projekt pravdepodobne bude mať na životné prostredie,

— netechnické zhrnutie informácií uvedených v prvej až tretej zarážke.

pôda, hluk, vibrácie, svetlo, teplo, žiarenie atď.) ako dôsledok prevádzky navrhovaného projektu.

3. ...“

...

11. Údaje podľa článku 5 ods. 1 sú bližšie uvedené v prílohe III:

4. Opis (¹) pravdepodobných významných vplyvov navrhovaného projektu na životné prostredie v dôsledku:

„1. Opis projektu, vrátane najmä:

— opisu fyzikálnych vlastností celého projektu a územno-technických požiadaviek na projekt počas stavby a počas prevádzky,

— existencie projektu,

— opisu hlavných vlastností výrobných procesov, napríklad druh a množstvo použitých materiálov,

— využívania prírodných zdrojov,

— odhadu druhu a množstva predpokladaných odpadov a emisií (voda, ovzdušie,

— emisií znečisťujúcich látok, obťažovania hlukom a znižovania vzniku odpadov

a navrhovateľov opis projektových prognostických metód použitých na posúdenie vplyvov na životné prostredie.

...

(¹) V tomto opise by sa mali uviesť priame účinky a všetky nepriame, sekundárne, kumulatívne, krátkodobé, strednodobé a dlhodobé, trvalé a dočasné, kladné aj záporné účinky projektu.“

12. Do relevantnej vnútroštátnej právnej úpravy bola smernica podľa údajov predkladajúceho súdu prebratá v doslovnom znení.

III — Skutkový stav, konanie a prejudiciálne otázky

13. V konaní vo veci samej ide o žalobu majiteľov pozemkov pri letisku Liège-Bierset v Belgicku. Toto letisko má dlhú dobu pristávaciu dráhu dlhšiu než 2 100 m. Po vypracovaní hospodárskeho posudku treťou osobou sa Valónsky región rozhodol prevádzkovať na tomto letisku nepretržitú leteckú nákladnú dopravu.

14. Valónsky región a spoločnosť Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset (spoločnosť pre rozvoj a podporu letiska Liège-Bierset, ďalej len „SAB“) uzatvorili s leteckým dopravcom

dohody. O prvej dohode uzatvorenej so spoločnosťou Cargo Airlines Ltd (ďalej len „CAL“), ktorej dátum uzatvorenia nie je známy, nemá Súdny dvor ďalšie informácie. Podrobne bola predložená len dohoda so spoločnosťou poskytujúcou expresnú kuriérnu službu TNT (ďalej len „TNT“) z 26. februára 1996 (ďalej len „dohoda“).

15. Majitelia pozemkov pri letisku uvádzajú, že táto dohoda upravuje okrem iného toto:

- hlavná dráha (23L/05R) letiska sa stane funkčnou po celej svojej dĺžke a bude vybavená pristávacím systémom,

- súbežná pristávacia dráha (23R) bude vybavená najneskôr do 1. marca 1996,

- súbežná dráha 23L/05R sa rozšíri na 45 m a bude zodpovedať príslušným normám pre manévrovanie Airbusu 300,

- dráha 23ML bude vybavená dvoma dodatočnými výjazdmi pre veľké rýchlosti a A. T. C. veža (Air Traffic Control Tower) bude preložená,

- priamo oproti hlavnej riadiacej ploche TNT sa bude nachádzať nové priestranstvo na parkovanie o rozmeroch 18 hektárov,

 - nové priestranstvo na parkovanie sa rozšíri v smere k hangáru slúžiacemu na opravu a úschovu lietadiel a bude spojené s novým výjazdom pre vysoké rýchlosti,

 - postaví sa riadiaca veža a zachová sa sklad pohonných hmôt s minimálnou kapacitou milión litrov s možnosťou pre TNT, aby požadovala zväčšenie jeho objemu,

 - letisko je otvorené nepretržite 365 dní v roku a k dispozícii bude riadny zdroj energie pre činnosti TNT (približne 2 000 ampérov) s dodatočnou rezervou na zabezpečenie nepretržitej dodávky energie, čo si vyžaduje povolenie dvoch elektrických kabín pre vysoké napätie 15 kV.
16. Prvé nočné lety sa uskutočnili v roku 1996 a uskutočnila ich spoločnosť CAL. Spoločnosť TNT začala so svojimi nočnými letmi v marci 1998.
17. Majitelia pozemkov pri letisku sa sťažujú na veľmi silný hluk prevažne v noci a jeho následky na spánok a zdravie. Požadujú z dôvodu občianskoprávnej zodpovednosti náhradu ujmy, ktorá im údajne vznikla využívaním infraštruktúr uvedených v dohode z 26. februára 1996 a zákaz ich užívania.
18. Uvádzajú, že pred vydaním stavebného povolenia potrebného na výkon prác uvedených v dohode z 26. februára 1996 a pred vydaním kolaudačného rozhodnutia nebolo uskutočnené žiadne posúdenie vplyvov na životné prostredie. Neexistencia posúdenia vplyvov na životné prostredie vedie k protiprávnosti povolení potrebných na realizáciu týchto dohôd a súčasne aj k protiprávnosti infraštruktúr uvedených v týchto povoleniach a protiprávnosti ich užívania.
19. *Tribunal de première Instance* v meste Liège žalobe čiastočne vyhovel; na druhom stupni ju *Cour d'appel de Liège* (odvolací súd) zamietol. *Cour d'appel de Liège* okrem iného rozhodol, že smernica o posudzovaní vplyvov na ŽP sa týka pojmu letiska a definuje pojem letisko v súvislosti s dĺžkou dráhy a nie v súvislosti so zariadeniami popri dráhe, ako sú hangáre alebo riadiaca veža. Dráha

však nebola podstatne zmenená. Navyše sa príloha I smernice týka „stavby“ letiska a príloha II sa týka zmeny projektov zaradených do prílohy I, to znamená zmeny stavby.

2. Zodpovedajú stavebné úpravy infraštruktúry letiska s cieľom prispôbiť existujúce letisko plánovanému zvýšeniu počtu nočných a denných letov, bez predĺženia dráhy, pojmu projektu vyžadujúceho posudzovanie vplyvov v zmysle článkov 1, 2 a 4 smernice 85/337 v znení uplatňujúcom sa pred jej zmenou a doplnením smernicou 97/11?

20. Majitelia pozemkov pri letisku podali odvolanie proti výkladu pojmu projekt zo strany *Cour d'appel*.

21. *Cour de Cassation* preto predkladá Súdnemu dvoru nasledujúce prejudiciálne otázky na rozhodnutie:

„1. Predstavuje dohoda medzi verejnými orgánmi a súkromným podnikom uzavretá so zámerom priviesť tento podnik k tomu, aby sa usadil v priestoroch letiska vybaveného dráhou s dĺžkou 2 100 m a viac, ktorá obsahuje presný popis prác, ktoré sa majú na infraštruktúre uskutočniť v súvislosti s úpravou dráhy, ktorá sa však nebude predlžovať, a v súvislosti so stavbou riadiacej veže, ktorá má umožniť lety veľkokapacitných lietadiel 24 hodín denne a 365 dní v roku a ktorá predpokladá tak nočné, ako aj denné lety od prevádzky, projekt v zmysle smernice Rady 85/337/EHS z 27. júna 1985 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie v znení uplatňujúcom sa pred jej zmenou a doplnením smernicou Rady 97/11/EHS z 3. marca 1997?

3. Má členský štát brať do úvahy plánované zvýšenie činnosti letiska, i keď sa o tom prílohy smernice 85/337 priamo nezmiňujú, pri posudzovaní možného účinku na životné prostredie pri stavebných úpravách infraštruktúry tohto letiska zameraných na tento nárast činnosti?“

22. Na písomnej časti konania a ústnom pojednávaní sa zúčastnili na strane majiteľov pozemkov pri letisku účastníci konania Abraham a i., Beaujean a i. a Descamps a i., každý so samostatnými tvrdeniami, rovnako aj odporcovia v konaní o opravnom prostriedku SAB a TNT, členské štáty Belgicko a Česká republika, ako aj Komisia.

IV — Právne posúdenie

23. Podľa článku 4 ods. 1 a prílohy I bodu 7 smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie sa pri povoľovaní stavby letísk so vzletovou alebo pristávacou dráhou s dĺžkou 2 100 m a viac nutne vyžaduje posúdenie vplyvov na životné prostredie.

24. Zmeny na projektoch takéhoto typu, resp. zmeny stavieb iných letísk sa nevyhnutne nepodrobujú preskúmaniu podľa článku 4 ods. 2 a prílohy II bodu 10, resp. bodu 12 smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, okrem prípadov, keď členské štáty usúdia, že si to vyžaduje ich charakter. Na tento účel členské štáty môžu okrem iného určiť ako predmet posúdenia určité druhy projektov alebo môžu stanoviť kritériá alebo prahové hodnoty potrebné na určenie, ktoré typy projektov, uvedených v prílohe II, budú predmetom posúdenia.

25. Podľa ustálenej judikatúry článok 4 ods. 2 smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie umožňuje voľnú úvahu členských štátov, ktorá je obmedzená povinnosťou, obsiahnutou v článku 2 ods. 1 smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, podrobiť projekty, ktoré pravdepodobne majú významné vplyvy na životné prostredie, vzhľadom na ich charakter, veľkosť alebo

umiestnenie, preskúmaniu v súvislosti s ich vplyvmi.³

26. Otázky *Cour de cassation* sa na jednej strane v tomto rámci týkajú otázky významu dohody o prispôbení letiska požiadavkám nákladnej dopravy a na druhej strane otázky, či zmeny na letisku, ktoré sa netýkajú dráhy, je možné považovať za projekt povinne podliehajúci posúdeniu a či je potrebné zohľadniť činnosti letiska pri posúdení vplyvov na životné prostredie.

27. Keďže výklad a uplatnenie smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie je potrebné uskutočniť podľa cieľa uvedeného v článku 2 ods. 1, podľa ktorého pred vydaním povolenia budú projekty, ktoré pravdepodobne majú významné vplyvy na životné prostredie z dôvodov okrem iného ich charakteru, veľkosti alebo umiestnenia, posúdené z hľadiska ich vplyvov⁴, je vhodné zodpovedať otázky v opačnom poradí.

3 — Rozsudky z 24. októbra 1996, Kraaijeveld a i., C-72/95, Zb. s. I-5403, bod 50; z 21. septembra 1999, Komisia/Irsko, C-392/96, Zb. s. I-5901, bod 64; z 29. apríla 2004, Komisia/Portugalsko, C-117/02, Zb. s. I-5517, bod 82; z 2. júna 2005, Komisia/Taliansko, C-83/03, Zb. s. I-4747, bod 19, a z 8. septembra 2005, Komisia/Španielsko, C-121/03, Zb. s. I-7569, bod 87.

4 — Rozsudok z 23. novembra 2006, Komisia/Taliansko, C-486/04, Zb. s. I-11025, bod 36. Pozri aj rozsudky už citované v poznámke pod čiarou 3.

28. V tomto zmysle preskúmam najprv, pod bodom A, či činnosti letiska, resp. ich zvýšenie je potrebné zohľadniť pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Vo svetle zodpovedania tejto otázky je potom potrebné zodpovedať druhú otázku, do akej miery je potrebné zmeny na letisku považovať za projekt podliehajúci posudzovaniu v zmysle smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Nakoniec, pod bodom C, odpoviem na prvú otázku, ktorá sa týka osobitosti sporných opatrení. Tie boli totiž najprv upravené v dohode. Z tohto dôvodu vzniká otázka, ako treba začleniť dohodu do systému posúdenia zavedeného smernicou o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, najmä či bolo potrebné preskúmať dohodnuté opatrenia a ich možný vplyv na životné prostredie.

A — O tretej prejudiciálnej otázke

29. Treťou otázkou chce vnútroštátny súd zistiť, či podľa smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie je letecká doprava na letisku, resp. jej zvýšenie súčasťou posudzovaných vplyvov na životné prostredie, ktoré je potrebné zohľadniť. Podnetom k tomu je tvrdenie, že zmeny na infraštruktúre letiska v Liège-Bierset by viedli k zvýšeniu prevádzky na tomto letisku.

30. Pochybnosti *Cour de Cassation* spočívajú v tom, že zvýšenie činností letiska nie je priamo v smernici o posudzovaní vplyvov na životné prostredie upravené. Súčasne z ustanovení smernice jednoznačne vyplýva, že je ho potrebné zohľadniť.

31. Podľa článku 3 smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie sa preskúmanie vplyvov na životné prostredie týka priamych a nepriamych vplyvov projektu. Ustanovenia o údajoch, ktoré musí predložiť navrhovateľ podľa článku 5 ods. 1 smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, ukazujú, že pojem nepriame účinky je možné chápať široko a že zahŕňa aj vplyvy prevádzkovania projektu. Ako upravuje poznámka pod čiarou v prílohe III bode 4, že opis vplyvov by mal priame účinky a všetky nepriame, sekundárne, kumulatívne, krátkodobé, strednodobé a dlhodobé, trvalé a dočasné, kladné aj záporné účinky projektu. Podľa prílohy III bodu 1 tretej zarážky zahŕňajú vplyvy, najmä druh a množstvo predpokladaných odpadov a emisií ako dôsledok *prevádzky* navrhovaného projektu, to znamená z tam uskutočňovaných činností.

32. Síce sú údaje uvedené v článku 5 ods. 1 a prílohe III smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie potrebné iba vtedy,

keď sú členské štáty toho názoru, že majú svoj význam a že ich možno od navrhovateľa oprávnenne požadovať. Priestor na voľnú úvahu zverený členským štátom však nie je neobmedzený.⁵

33. Pokiaľ ide o letisko, je dôležité zamýšľanú prevádzkovú činnosť letiska posúdiť podľa jej charakteru a rozsahu, ako aj podľa vplyvov na životné prostredie z nej vyplývajúcich. Od navrhovateľa sa spravidla očakáva, že tieto údaje poskytne. Neposkytnutie údajov o prevádzkovej činnosti letiska, resp. o vplyvoch zvýšených prevádzkových činností letiska by preto bolo nezlučiteľné so smernicou o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

34. Údaje o zamýšľanom zvýšení prevádzkových činností, ktoré sa majú podľa článku 8 smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie predložiť, je potrebné v rámci povoľovacieho konania zohľadniť.

35. Na tretiu otázku je preto potrebné odpovedať tak, že vplyvy zmeny infraštruktúry letiska na životné prostredie v zmysle smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie zahŕňajú aj plánované zvýšenie činnosti letiska.

⁵ — Rozsudok z 19. septembra 2000, Linster, C-287/98, Zb. s. I-6917, bod 37.

B — O druhej prejudiciálnej otázke

36. Druhá prejudiciálna otázka sa týka problému, či zmeny v infraštruktúre existujúceho letiska vyžadujú posudzovanie vplyvov na životné prostredie, pokiaľ nezahŕňajú žiadne predĺženie vzletovej a pristávacej dráhy. Ide teda o to, na základe akých kritérií je potrebné rozhodnúť, či zmeny v infraštruktúre letiska predpokladajú posudzovanie vplyvov na životné prostredie.

K výstavbe letiska podľa prílohy I bodu 7 smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie

37. Podľa článku 4 ods. 1 a prílohy I bodu 7 smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie si vyžaduje výstavba letísk so vzletovou a pristávacou dráhou s dĺžkou 2 100 m a viac posúdenie vplyvov na životné prostredie.

38. Hoci letisko Liège-Bierset už existovalo predtým, než došlo k dohodnutiu a vykonaniu predmetných opatrení, zastávajú Beaujean a i. názor, že ide o výstavbu letiska. Plánovaná renovácia hlavnej dráhy, jej vybavenie pristávacím systémom a rozšírenie súbežnej dráhy na 45 m sa rovnajú stavbe

novej dráhy. Práce by umožnili podstatné zvýšenie objemu nákladov na letisku (o faktor 464 medzi rokmi 1994 a 1998). Descamps a i. zastávajú rovnaký názor a okrem toho zdôrazňujú, že opatrenia boli predpokladom nočnej prevádzky letiska užívaného predtým len cez deň.

prostredie, ktoré sú podľa cieľa smernice rozhodujúce, závisia aj od iných okolností.

39. Záchytné body pre skutočnosť, že napriek existujúcim zariadeniam môže ísť o nový projekt, obsahuje rozsudok týkajúci sa španielskeho železničného projektu.⁶ V ňom Súdny dvor konštatuje, že zdvojenie jestvujúcej železničnej trate nie je možné považovať za jednoduchú zmenu skoršieho projektu v zmysle prílohy II bodu 12 smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, ale za stavbu diaľkovej železničnej trate podľa prílohy I bodu 7. Súdny dvor sa pritom opiera o pravdepodobné významné vplyvy tohto projektu na životné prostredie.

41. Dĺžka vzletovej a pristávacej dráhy je rozhodujúca pre typy lietadiel, ktoré môžu používať letisko, a tým pre možné vplyvy jednotlivých vzletov a pristátí. Väčšie lietadlá vyžadujú dlhšie dráhy.

42. Počet možných letov však vyplýva z ďalších prvkov infraštruktúry, napríklad z vybavenia elektronickým podporným systémom pre vzlety a pristátia, zo zariadení pre odbavovanie lietadiel, z existujúcich miest na státie, ako aj z kapacity letového priestoru.

40. V zásade môže byť táto myšlienka prenesená na projekty letiska. Príloha I bod 7 smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie síce popri pojme letiska uvádza iba dĺžku vzletovej a pristávacej dráhy ako kritérium, avšak vplyvy letiska na životné

43. Ako veľmi sa letisko skutočne využíva, teda dopyt po leteckých prepravných službách závisí okrem toho od spojenia s príslušnými trhmi dopytu a od stavu hospodárskej súťaže s inými porovnateľnými poskytovateľmi služieb.

44. Ako výstavba letiska však môžu byť chápané iba opatrenia, ktoré sa týkajú aspoň časti plochy letiska. Aké časti sú súčasťou

6 — Rozsudok zo 16. septembra 2004, Komisia/Španielsko, C-227/01, Zb. s. I-8253, body 46 a nasl.

plochy letiska vyplýva principiálne z definície v prílohe I bode 7 smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

iba v prípade, keď sú jej vplyvy na životné prostredie porovnateľné s novostavbou.

45. Keďže toto pravidlo však neupravuje vplyvy letiska na životné prostredie, ale ich bezpečnosť, musí pojem letiska v zmysle smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie zahŕňať aj zariadenia významne ovplyvňujúce životné prostredie, ktoré síce nie sú zahrnuté do prílohy 14 dohovoru, avšak neodlučiteľne súvisia so základnými prvkami. V tejto súvislosti je potrebné myslieť predovšetkým na odbavovací terminál pre pasažierov a náklad.

48. V dôsledku toho je potrebné ako opatrenia na existujúcich letiskách, ktoré je potrebné považovať za výstavbu letiska, vziať do úvahy najmä výrazné predĺženia dráh, ktoré umožňujú využívať typy lietadiel s výrazne väčším vplyvom na životné prostredie alebo novostavby dráh, ktoré vedú k iným leteckým trasám pri vzlete a pristávaní.

46. Naproti tomu nie je možné pričleniť k letisku zariadenia, ktoré síce s leteckou dopravou majú určitú súvislosť, ale vo väčšej miere ich možno zaradiť k iným kategóriám projektov, napríklad dopravné prepojenia na zemi, hotely, ako aj kancelárske a obchodné priestory.

47. Navyše je potrebné ohraničiť *zmenu* stavby letiska podľa prílohy II bodu 12. Opatrenia v súvislosti s existujúcim letiskom je preto možné považovať za stavbu letiska

49. Rovnako nie je možné vylúčiť, že vo výnimočných prípadoch opatrenia, ktoré sa priamo netýkajú dĺžky a dobudovania dráh, rozširujú letisko v takej miere, že je možné definovať ich ako novostavbu. Pokiaľ bolo letisko pôvodne na základe nedostatočných odbavovacích kapacít a miest na státie už v prípade niekoľkých pristátí dlho blokované, môže dodatočné doplnenie kapacity v tejto oblasti spôsobiť podstatné zvýšenie objemu prepravy. Toto platí najmä v prípade opatrení, ktoré sa vykonali na bývalých vojenských letiskách s dlhými dráhami, aby ich bolo možné užívať na civilné účely.

50. Či sporné opatrenia na letisku Liège-Bierset dosiahli rozsah novostavby nie je Súdny dvor na základe poskytnutých informácií spôsobilý posúdiť. Rozhodujúca je skutočnosť, či opatrenia zvýšili kapacitu letiska v takej miere, že sú možné vplyvy výstavby na životné prostredie porovnateľné s novostavbou.

51. V tomto smere je potrebné preskúmať predovšetkým tvrdenie, že až na základe týchto opatrení sa zvýšil objem nákladov o faktor 464, čím sa umožnila nočná prevádzka. Osobitne rozšírenie prevádzkových časov môže mať podstatný vplyv na životné prostredie.

52. Je potrebné dospieť k záveru, že zmeny infraštruktúry existujúceho letiska s dĺžkou dráhy 2 100 m a viac je potrebné považovať za výstavbu letiska v zmysle prílohy I bodu 7, a preto je potrebné ich nutne podrobiť posúdeniu vplyvov na životné prostredie, keď sú v súvislosti s ich vplyvom na životné prostredie porovnateľné s novostavbou.

O zmenách letiska podľa prílohy II bodu 12 a prílohy I bodu 7 smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

53. Pokiaľ sa sporné opatrenia nedajú považovať za stavbu letiska v zmysle prílohy I bodu 7 smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, môže vzniknúť povinnosť posúdiť vplyvy na životné prostredie vyplývajúca z článku 4 ods. 2 v spojení s prílohou II bodom 12 smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. To najprv vyžaduje, aby sa opatrenia považovali za zmenu projektu podľa prílohy I.

54. Belgicko, SAB a TNT však dôrazne zastávajú názor, že na zmeny existujúcich letísk sa smernica o posudzovaní vplyvov na životné prostredie nevzťahuje. Formulácia prílohy I bodu 7 a prílohy II bodu 12 — zmena stavby letiska so vzletovou a pristávacou dráhou s dĺžkou dráhy 2 100 m a viac ukazuje, že sa vzťahuje iba na zmeny v priebehu pôvodného stavebného procesu. Ak bola zamýšľaná aj zmena už dostavaného letiska, potom by príloha I bod 7 neuvádzala stavbu letiska, ale len letisko, ako to bolo v prípade iných kategórií projektov podľa prílohy I: napríklad rafinérie, tepelné elektrárne a zariadenia na zneškodňovanie odpadu.

55. Tento výklad, ktorý nepodporuje ani Komisia, ani Česká republika a ani majitelia pozemkov pri letisku, nie je kogentný. Zmysel a účel smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie hovorí skôr o tom, že uplatnenie pojmu „stavba“ sa má chápať ako odkaz na skutočnosť, že projekt v zmysle smernice zahŕňa v súlade s definíciou projektu v článku 1 ods. 2 výstavbu zariadenia alebo iné zásahy do prírodného prostredia a krajiny, avšak nie iba zmenu využívania existujúcich zariadení.⁷

56. Z článku 1 ods. 1 a článku 2 ods. 1, rovnako ako aj z prvého, piateho, šiesteho, ôsmeho a jedenásteho odôvodnenia vyplýva ako podstatný cieľ smernice, že projekty, ktoré môžu mať významný vplyv na životné prostredie okrem iného vzhľadom na ich charakter, veľkosť alebo umiestnenie, sa musia pred udelením povolenia podrobiť posúdeniu vplyvov na životné prostredie.⁸

57. Tento cieľ by nebol dosiahnutý, pokiaľ by bolo preskúmanie projektov dopravnej

infraštruktúry uvedenej v prílohe I bode 7, najmä pri letiskách, obmedzené výlučne na pôvodný stavebný proces. Aj opatrenia nasledujúce po zriadení letiska môžu mať významný vplyv na životné prostredie.

58. Súdny dvor preto nielen všeobecne vychádza zo skutočnosti, že pôsobnosť smernice je rozsiahla a že jej účel je veľmi široký⁹, ale rovnako vykladá široko najmä pojem zmena projektu podľa prílohy II bodu 12. Zahŕnul do neho aj projekty podľa prílohy II, hoci bod 12 prílohy II výslovne uvádza iba projekty podľa prílohy I.¹⁰

59. V rozsudku WWF a i. uplatnil túto judikatúru na reštrukturalizáciu letiska, ktorá ani pred zmenami a ani po nich podľa prílohy I bodu 7 nepostačovala pre kogentné posúdenie vplyvov na životné prostredie. Reštrukturalizácia letiska nesmela byť vopred vyňatá, nezávisle od možných vplyvov na

7 — V zásade by sa mali vplyvy možných užívaní zariadení na životné prostredie posudzovať už pri výstavbe zariadení, takže výsledky tohto posúdenia by sa mohli zohľadniť pri rozhodnutiach o neskorších zmenách užívania stavby.

8 — Pozri rozsudky Linster, už citovaný v poznámke pod čiarou 5, bod 52, a Komisia/Španielsko, už citovaný v poznámke pod čiarou 6, bod 47, ako aj rozsudky už citované v poznámke pod čiarou 3.

9 — Rozsudky Kraaijeveld a i., už citovaný v poznámke pod čiarou 3, body 31 a 39, a Komisia/Španielsko, už citovaný v poznámke pod čiarou 6, bod 46.

10 — Rozsudky Kraaijeveld a i., už citovaný v poznámke pod čiarou 3, bod 40, a zo 16. septembra 1999, WWF a i., C-435/97, Zb. s. I-5613, bod 40.

životné prostredie, z rozsahu pôsobnosti smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.¹¹

60. Keďže dokonca zmeny menších letísk patria v zásade do rozsahu pôsobnosti smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, je potrebné túto judikatúru — ako zdôrazňuje Komisia — použiť tým skôr na zmeny väčších letísk, ktorých výstavba podlieha kogentnému posúdeniu vplyvov na životné prostredie.

61. Na rozdiel od opatrení, ktorými sa zaoberal rozsudok WWF a i., nedošlo v tomto prípade k žiadnemu predĺženiu leteckej dráhy. Opatrenia týkajúce sa dráhy sa očividne obmedzili na údržbu, vybavenie pristávacím systémom, rozšírením súbežnej dráhy a výstavbou dvoch výjazdov.

62. Z tohto dôvodu smeruje prejudiciálna otázka výhradne k tomu, či podlieha projekt posúdeniu vplyvov na životné prostredie aj bez predĺženia dráh. Belgicko, SAB a TNT to považujú za vylúčené, keďže smernica uvádza ako jediný charakteristický znak letiska dĺžku dráhy.

63. Tento znak však slúži — ako to uvádza aj Komisia — iba na ohraničenie väčších projektov, ktoré v každom prípade podliehajú preskúmaniu, a menších projektov, ktoré vyžadujú preskúmanie iba v prípade, keď by mohli mať významný vplyv na životné prostredie.¹² Tieto možné vplyvy a nie predĺženie dráhy sú preto rozhodujúce pre vznik povinnosti vykonať posúdenie vplyvov na životné prostredie. Predĺženie dráhy je iba závažným — za určitých okolností dokonca kogentným — znakom významného vplyvu na životné prostredie. Iné uhly pohľadu na projekt preto nie je rovnako možné opomenúť.

64. Na záver je potrebné konštatovať, že zmena infraštruktúry existujúceho letiska s dĺžkou vzletovej a pristávacej dráhy 2 100 m a viac, ktorá nie je porovnateľná s novostavbou, musí byť podľa článku 4 ods. 2 prílohy I bodu 7 a prílohy II bodu 12 smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie posudzovaná z hľadiska vplyvov na životné prostredie, pokiaľ je vzhľadom na jej charakter, veľkosť alebo miestne okolnosti možné očakávať významný vplyv na životné prostredie.

11 — Rozsudok WWF a i., už citovaný v poznámke pod čiarou 10, bod 49. Zreteľnejšie záverečné návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Mischo 29. apríla 1999 vo veci WWF a i., C-435/97, Zb. s. I-5613, bod 43.

12 — Pozri body 23 a nasl.

C — O prvej prejudiciálnej otázke

životné prostredie, musí sa posúdenie uskutočniť podľa článku 2 ods. 1 pred povolením projektu.

1. Dohoda ako projekt

65. Podľa doslovného znenia prvej otázky sa zdá, že vnútroštátny súd sa domáha určenia, či je možné považovať dohodu za projekt v zmysle smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

68. Česká republika a Komisia považujú za možné, aby sa dohoda chápala ako povolenie, ak má podľa vnútroštátneho práva účinky povolenia. Dohoda by teda musela podľa článku 1 ods. 2 obsahovať rozhodnutie príslušného úradu alebo príslušných úradov, na základe ktorých obdrží navrhovateľ právo projekt vykonať.

66. Účastníci konania však oprávnene súhlasia s tým, že dohodu ako takú nie je možné porovnávať ani s vykonaním stavebných prác alebo iných diel alebo iným zásahom do prírody a krajiny, ktoré sú uvedené v definícii pojmu podľa článku 1 ods. 2 smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, ani nie je uvádzaná v prílohách I a II ako projekt. Taký projekt môže byť predmetom dohody, avšak jej uzatvorenie nie je projektom.

69. Podľa rozsudku Descamps a i. a podľa názoru TNT, SAB a Belgicka nevzniká na základe dohody právo stavať. Popísané zámery navyše vyžadujú povolenia zo strany orgánu verejnej moci. To bolo v dohode dokonca výslovne uznané.

2. Dohoda ako povolenie

67. Niektorí účastníci konania však nemajú jednotný názor na skutočnosť, či samotná dohoda predstavuje povolenie projektu. Ak je potrebné preskúmať vplyvy projektu na

70. Najmä Komisia poukazuje v tomto smere na inú možnosť, ktorá môže v zásade viesť k tomu, aby sa dohoda mohla považovať za povolenie. Súdny dvor odvodil zo systematiky a cieľov smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, že povoľovacie

konanie môže pozostávať z viacerých fáz, v rámci ktorých môže vzniknúť povinnosť vykonať posúdenie vplyvov na životné prostredie.¹³ Nutnosť ďalších povolení tým nevyhnutne nevyklučuje, aby sa povinne uskutočnilo posúdenie vplyvov na životné prostredie už v skoršej fáze, prípadne už na prvom stupni.¹⁴ Ako vyplýva už z prvého odôvodnenia, cieľom smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie totiž je, aby príslušné orgány zohľadnili vplyvy predmetného projektu na životné prostredie v čo najskoršej fáze každého procesu.¹⁵

71. Touto judikatúrou sa rozšíril rozsah uplatnenia smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie aj na akty, ktoré sú zahrnuté do smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/42/ES z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie.¹⁶ Argument Belgicka, SAB a TNT, že možná uplatniteľnosť smernice 2001/42 z hľadiska *ratione materiae* vylučuje uplatnenie smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie na dohodu, preto nie je prípustný.

72. Ďalej je nutné preskúmať, či dohodu možno považovať za časť viacstupňového povoloacieho konania.

73. Za viacstupňové povoloacie konanie v zmysle smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie doteraz Súdny dvor považoval skutočnosť, keď sú podľa vnútroštátneho práva potrebné viaceré po sebe nasledujúce rozhodnutia na to, aby sa projekt povolil.¹⁷ Belgicko však v inej súvislosti uvádza, že dohoda právne nepredstavuje žiadny predpoklad plánovaných prác. Pokiaľ platí toto tvrdenie, nepredstavuje táto dohoda časť viacstupňového povoloacieho procesu v zmysle doterajšej judikatúry.

74. Z tohto dôvodu si treba položiť otázku, či je potrebné priradiť k viacstupňovému povolovaciemu procesu aj právom neupravené fázy tvorby vôle.

75. Cieľom posúdenia vplyvov na životné prostredie je skutočnosť, aby sa rozhodlo o projekte pri poznaní jeho vplyvov na životné prostredie a na základe účasti verejnosti. Preskúmanie vplyvov na životné prostredie v zmysle prvého odôvodnenia smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a zásady starostlivosti podľa článku 174 ods. 2 dohovoru umožňuje zabrániť podľa možnosti znečisteniu životného prostredia namiesto dodatočného odstraňovania znečistení. Požiadavka účasti

13 — Rozsudok zo 4. mája 2006, Barker, C-290/03, Zb. s. I-3949, bod 45.

14 — Rozsudok zo 7. januára 2004, Wells, C-201/02, Zb. s. I-723, bod 52.

15 — Rozsudok Wells, už citovaný v poznámke pod čiarou 14, bod 51.

16 — Ú. v. ES L 197, s. 30; Mim. vyd. 15/006, s. 157.

17 — Rozsudok Wells, už citovaný v poznámke pod čiarou 14, bod 52.

verejnosti znamená, že táto účasť môže ešte ovplyvniť rozhodnutie o projekte.¹⁸

76. Smernica o posudzovaní vplyvov na životné prostredie síce formálne spája posudzovanie vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie s pojmom povolenia, avšak nemohla by dosiahnuť svoj cieľ, pokiaľ by sa rozhodnutie o projekte v skutočnosti prijalo už predtým, než by sa vôbec začalo formálne povoľovacie konanie.

77. Dohodu je preto potrebné považovať za prvú fázu viacstupeňového povoľovacieho konania v rozsahu, v akom obmedzuje priestor pre voľnú úvahu príslušných vnútroštátnych orgánov v neskorších povoľovacích konaniach.

78. V tomto rozsahu nie je rozhodujúce, či priestor pre voľnú úvahu zostáva formálne nedotknutý, ako argumentujú niektorí účastníci konania. Skôr je možné spochybniť nezávislé a nestranné správne rozhodnutie pri úplnom zohľadnení ďalšieho posúdenia vplyvov na životné prostredie a účasť

verejnosti, ak sa politicky zodpovedné inštitúcie jednoznačne pre projekt rozhodli. Aj osoby povinné nahradiť škodu na základe chýbajúcich povolení — ako sú upravené prípadne v bode 8 písm. c) alebo bode 9 dohody — môžu obmedziť priestor pre rozhodovanie.

79. Otázka, či dohoda v tejto forme obmedzuje rozhodnutie príslušných orgánov, ako uvádza najmä Abraham a i., ako aj Beaujean a i., je problémom vnútroštátneho práva, ktorý musia preskúmať príslušné vnútroštátne súdy.

3. Dohoda ako spojenie čiastkových projektov

80. Aj keď dohoda nemá vplyv na rozsah voľnej úvahy, napriek tomu môže mať v rámci posúdenia vplyvov na životné prostredie určitý význam, ktorý je zdôraznený prinajmenšom v tvrdeniach, ktoré predložil Abraham a i. Vnútroštátny súd má totiž rozhodnúť o výstavbe všetkých zariadení ako celku, ktorá mení dôležité štruktúry letiska s dráhou dlhšou než 2 100 m.¹⁹

18 — Pozri rozsudok z 23. novembra 2005, Spojené kráľovstvo/Komisia, T-178/05, Zb. s. II-4807, bod 57, ktorý sa týka smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v spoločenstve, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, s. 32; Mim. vyd. 15/007, s. 3).

19 — Pozri s. 154 návrhu na začatie prejudiciálneho konania.

81. Otázka celosti jednotlivých projektov je teda dôležitá, pretože jednotlivé dohodnuté opatrenia zjavne nedosahujú samostatne prahovú hodnotu, ktorá by vyžadovala posúdenie vplyvov na životné prostredie. Majitelia pozemkov pri letisku však uvádzajú, že tieto opatrenia majú ako celok významné (negatívne) vplyvy na životné prostredie.

82. Súdny dvor už rozhodol, že by nebolo v súlade so smernicou o posudzovaní vplyvov na životné prostredie posudzovať iba samostatne viac podobných projektov alebo rôzne úseky jednej cesty bez toho, aby sa zohľadnili ich kumulatívne účinky.²⁰ Tento prístup zodpovedá článku 5 ods. 1 a bodu 4 prílohy III, ktoré vyžadujú popis kumulatívnych účinkov na životné prostredie. Tieto kumulatívne účinky sa musia podľa článku 8 pri rozhodovaní o projekte zohľadniť.

83. V prejednávacom prípade ide síce o niekoľko rôznych čiastkových projektov, ktoré sú však dohodou spojené do jedného celkového projektu, ktorého cieľom je umožniť dvom podnikom využívanie letiska Liège-Bierset pre určité formy leteckej nákladnej dopravy. Aj keď tieto čiastkové projekty nie sú predmetom komplexného rozhodnutia o povolení, nemôže to viesť

k samostatnému posudzovaniu čiastkových projektov. Naopak, je potrebné pri každom rozhodnutí posúdiť a primerane zohľadniť kumulatívne účinky čiastkových projektov v rámci celkového projektu.

84. Na záver je potrebné poukázať na to, že posúdenie vplyvov na životné prostredie, pokiaľ by malo byť nevyhnutné, sa nemusí nevyhnutne výslovne týkať dohody alebo čiastkových projektov. Nie je možné vylúčiť, že vplyv zvýšenej leteckej dopravy vrátane nočného využívania letiska Liège-Bierset na životné prostredie už bol dostatočne posúdený v rámci iných konaní. Účastníci konania a vnútroštátny súd uvádzajú v tomto ohľade rôzne rozhodnutia o plánovaní a programy. Pokiaľ by tie vychádzali z dostatočného posúdenia vplyvov na životné prostredie za účasti verejnosti, nové posúdenie by neskôr nebolo nutné.²¹

4. Predbežný záver

85. Súhrnne je treba na prvú otázku odpovedať tak, že dohoda medzi orgánmi verejnej

20 — Rozsudky Komisia/Irsko, už citovaný v poznámke pod čiarou 3, bod 76, a Komisia/Španielsko, už citovaný v poznámke pod čiarou 6, bod 53.

21 — Pozri rozsudky z 11. augusta 1995, Komisia/Nemecko, C-431/92, Zb. s. I-2189, body 41 a nasl., a Komisia/Španielsko, už citovaný v poznámke pod čiarou 6, bod 56.

moci a súkromným podnikom uzavretá so zámerom priviesť tento podnik k tomu, aby sa usadil v priestoroch letiska vybaveného dráhou s dĺžkou 2 100 m a viac, ktorá obsahuje presný popis prác, ktoré sa majú na infraštruktúre uskutočniť v súvislosti s úpravou dráhy, ktorá sa však nebude predlžovať, a v súvislosti so stavbou riadiacej veže, ktorá má umožniť lety veľkokapacitných lietadiel 24 hodín denne a 365 dní v roku a ktorá predpokladá prevádzkovanie ako nočných, tak denných letov od okamihu uvedenia tohto podniku do prevádzky,

— nepredstavuje projekt v zmysle smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie,

— však ako prvá fáza viacstupňového povoloacieho konania môže vyžadovať posúdenie vplyvov na životné prostredie do tej miery, do akej obmedzuje priestor pre voľnú úvahu príslušných vnútroštátnych orgánov v následnom povoloacom konaní, a

— spája čiastkové projekty do jedného celkového projektu, ktorého vplyv musí byť v rámci jednotlivých čiastkových povolení posúdený komplexne.

V — Návrh

86. Navrhujem preto Súdnemu dvoru, aby rozhodol takto:

O tretej otázke:

Vplyvy zmeny infraštruktúry letiska na životné prostredie v zmysle smernice Rady 85/337/EHS z 27. júna 1985 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie zahŕňajú aj cielené zvýšenie činností letiska.

O druhej otázke:

Zmena infraštruktúry existujúceho letiska so vzletovou a pristávacou dráhou s dĺžkou 2 100 m a viac predstavuje stavbu letiska v zmysle prílohy I bodu 7 smernice 85/337, a preto je potrebné ju podľa článku 4 ods. 1 tejto smernice povinne podrobiť posúdeniu vplyvov na životné prostredie, pokiaľ je s ohľadom na jej vplyv na životné prostredie porovnateľná s novostavbou.

Pokiaľ nie je zmena infraštruktúry existujúceho letiska s hlavnou vzletovou a pristávacou dráhou s dĺžkou 2 100 m a viac porovnateľná s novostavbou, musí byť podľa článku 4 ods. 2 prílohy I bodu 7a prílohy II bodu 12 smernice 85/337 posudzovaná z hľadiska jej vplyvov na životné prostredie, pokiaľ vzhľadom na jej charakter, veľkosť alebo miestne okolnosti možné očakávať, že bude mať významný vplyv na životné prostredie.

O prvej otázke:

Dohoda medzi orgánmi verejnej moci a súkromným podnikom uzavretá so zámerom priviesť tento podnik k tomu, aby sa usadil v priestoroch letiska vybaveného dráhou s dĺžkou 2 100 m a viac, ktorá obsahuje presný popis prác, ktoré sa majú na infraštruktúre uskutočniť v súvislosti s úpravou dráhy, ktorá sa však nebude predlžovať, a v súvislosti so stavbou riadiacej veže, ktorá má umožniť lety veľkokapacitných lietadiel 24 hodín denne a 365 dní v roku a ktorá predpokladá prevádzkovanie ako nočných, tak denných letov od okamihu uvedenia tohto podniku do prevádzky,

- nepredstavuje projekt v zmysle smernice 85/337,

- však ako prvá fáza viacstupňového povoľovacieho konania môže vyžadovať posúdenie vplyvov na životné prostredie do tej miery, do akej obmedzuje priestor pre voľnú úvahu príslušných vnútroštátnych orgánov v následnom povoľovacím konaní, a

- spojuje čiastkové projekty do jedného celkového projektu, ktorého vplyv sa musí v rámci jednotlivých čiastkových povolení posúdiť komplexne.