



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (peti senat)

z dne 21. marca 2013*

„Presoja vplivov nekaterih projektov na okolje — Direktiva 85/337/EGS — Člena 2(1) in 4(2) — Projekti iz Priloge II — Dela razširitve infrastrukture letališča — Preizkus na podlagi pragov ali meril — Člen 4(3) — Izbirna merila — Priloga III, točka 2(g) — Gosto naseljena območja“

V zadevi C-244/12,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Verwaltungsgerichtshof (Avstrija) z odločbo z dne 19. aprila 2012, ki je prispela na Sodišče 21. maja 2012, v postopku

Salzburger Flughafen GmbH

proti

Umweltsenat,

ob udeležbi

Landesumweltanwaltschaft Salzburg,

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie,

SODIŠČE (peti senat),

v sestavi T. von Danwitz, predsednik senata, A. Rosas, E. Juhász (poročevalec), D. Šváby in C. Vajda, sodniki,

generalni pravobranilec: N. Wahl,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za Salzburger Flughafen GmbH G. Lebitsch, odvetnik,
- za Landesumweltanwaltschaft Salzburg W. Wiener, Landesumweltanwalt,
- za avstrijsko vlado C. Pesendorfer, agentka,

* Jezik postopka: nemščina.

— za Evropsko komisijo P. Oliver in D. Düsterhaus, agenta,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago upoštevni določb Direktive Sveta z dne 27. junija 1985 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje (85/337/EGS) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 15, zvezek 1, str. 248), kakor je bila spremenjena z Direktivo Sveta 97/11/ES z dne 3. marca 1997 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 15, zvezek 3, str. 151, v nadaljevanju: Direktiva 85/337).
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med družbo Salzburger Flughafen GmbH (v nadaljevanju: Salzburger Flughafen) in Umweltsenat (upravni senat, pristojen za okolje) glede obveznosti presoje vplivov nekaterih projektov za razširitev infrastrukture letališča v Salzburgu (Avstrija) na okolje.

Pravni okvir

Pravo Unije

- 3 Člen 1 Direktive 85/337 določa:

„1. Ta direktiva se uporablja pri presoji vplivov na okolje tistih javnih in zasebnih projektov, ki bodo verjetno pomembno vplivali na okolje.

2. V tej direktivi:

„projekt“ pomeni:

- izvedbo gradbenih ali drugih instalacijskih del ali projektov,
- druge posege v naravno okolje in krajino, vključno s tistimi, ki vključujejo izkoriščanje mineralnih virov;

[...]“

- 4 Člen 2(1) te direktive določa:

„Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da so pred izdajo soglasja projekti, ki bodo verjetno pomembno vplivali na okolje, med drugim zaradi svoje narave, velikosti ali lokacije, predmet zahteve za izdajo soglasja za izvedbo in presajo njihovih vplivov. Ti projekti so opredeljeni v členu 4.“

- 5 Člen 3 navedene direktive določa:

„Presoja vplivov na okolje na primeren način glede na vsak posamezni primer in skladno s členi 4 do 11 opredeli, opiše in presodi neposredne in posredne vplive projekta na naslednje dejavnike:

- ljudi, živalstvo in rastlinstvo,

- tla, vodo, zrak, podnebje in krajino,
- materialno lastnino in kulturno dediščino.
- medsebojne vplive dejavnikov, navedenih v prvi, drugi in tretji alineji.“

6 Člen 4 te direktive določa:

„1. Ob upoštevanju člena 2(3) se projekte, ki so naštetih v Prilogi I, presoja skladno s členi 5 do 10.

2. Ob upoštevanju člena 2(3) države članice za projekte, ki so naštetih v Prilogi II, s:

(a) preverjanjem za vsak primer posebej,

ali

(b) pragovi ali merili, ki jih postavi država članica

odločijo, ali se bo projekt presojal skladno s členi 5 do 10.

Države članice se lahko odločijo za uporabo obeh postopkov, navedenih v (a) in (b).

3. Med preverjanjem za vsak primer posebej ali postavljanjem pragov ali meril za namen odstavka 2 se upoštevajo ustrezna izbirna merila, določena v Prilogi III.

[...]“

7 V Prilogi I k Direktivi 85/337 so navedeni projekti iz člena 4(1) te direktive, za katere je nujna presoja vplivov na okolje. Točka 7(a) te priloge se nanaša na „[g]radnj[o] [...] letališč z vzletno [vzletno-pristajalno] stezo osnovne dolžine 2100 m ali več“.

8 V Prilogi II k navedeni direktivi so navedeni projekti iz člena 4(2) te direktive, glede katerih države članice v skladu s pogoji iz tega člena ohranijo diskrecijsko pravico pri odločanju, ali se bodo presojali vplivi na okolje. Točka 10(d) te priloge se nanaša na „[g]radnj[o] letališč (projekti, ki niso vključeni v Prilogo I)“, prva alineja točke 13 te priloge pa na „[v]sak[o] sprememb[o] ali razširitev projektov, naštetih v Prilogi I in Prilogi II, ki so že dovoljeni, izvedeni ali v izvedbi in lahko imajo pomembne škodljive vplive na okolje“.

9 Priloga III k Direktivi 85/337, ki se nanaša na izbirna merila iz člena 4(3) te direktive, v točki 2, naslovljeni „Lokacija projektov“, določa:

„Upoštevati je treba okoljsko občutljivost določenih geografskih območij, ki jih bodo projekti verjetno prizadeli, zlasti ob upoštevanju:

[...]

- absorpcijske sposobnosti naravnega okolja s posebno pozornostjo naslednjim območjem:

[...]

(g) gosto naseljenim območjem;

[...]“

Avstrijsko pravo

- 10 Direktiva 85/337 je bila v avstrijski pravni red prenesena z zakonom iz leta 2000 o presoji vplivov na okolje (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000) v različici, ki se uporablja za dejansko stanje v postopku v glavni stvari (BGBl. I, 50/2002, v nadaljevanju: UVP-G 2000).
- 11 Členi 1, 3 in 3a UVP-G 2000 vsebujejo določbe o predmetu in vsebini presoje vplivov na okolje, načelu, po katerem mora biti glede projektov, naštetih v prilogi 1 k temu zakonu, opravljena ta presoja, postopku in pogojih, ki jih je treba upoštevati glede tega, ter osebah in subjektih, ki lahko zahtevajo presojo.
- 12 V prilogi 1 k UVP-G 2000 so naštetih projekti, za katere je v skladu z načelom iz zgoraj navedenih določb potrebna presoja. Glede sprememb takih projektov je treba za presojo po prekoračitvi določenega praga preučiti vsak posamičen primer. V stolpcu 1 navedene priloge so v točki 14(d) glede tega navedeni ti projekti:

„Spremembe letališč, ki omogočajo povečanje števila premikov v letalskem prometu (motorna letala, jadralna letala s pomožnim motorjem, kadar letijo na motorni pogon, ali helikopterji) za vsaj 20.000 na leto.“

- 13 Za obratovanje civilnega letališča in vsakršno spremembo omejitev obratovanja, določenih v dovoljenju, je potrebno „dovoljenje za civilno letališče“ v skladu s členom 68(1) zakona o letalstvu (Luftfahrtgesetz) in „dovoljenje za obratovanje“ v skladu s členom 73(1) tega zakona. Poleg tega je za postavitve, uporabo in bistveno spremembo civilnih talnih objektov potrebno dovoljenje v skladu s členom 78(1) tega zakona.

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

- 14 Družba Salzburger Flughafen upravlja letališče v Salzburgu, katerega pristajalno-vzletna steza presega 2100 metrov. Ta družba je 30. julija 2002 zaprosila za dovoljenje za postavitve dodatnega terminala, kar je v bistvu utemeljevala s tem, da naj zaradi nujnosti nadzora nad veliko prtljago v obstoječem prostoru za odpravo ne bi bilo več mogoče obvladovati konic ob prihodih potnikov. Landeshauptfrau von Salzburg (salzburška deželna glavarka), pristojni upravni organ, je z odločbo z dne 2. aprila 2003 izdala dovoljenje za postavitve objektov. Ta dodatni terminal je bil postavljen v letih 2003 in 2004. Od takrat obratuje.
- 15 Družba Salzburger Flughafen je leta 2004 vložila nove prošnje za razširitev infrastrukture letališča. Te prošnje so se po eni strani nanašale na površine na jugozahodnem območju obstoječega letališča v velikosti približno 90.000 m² za postavitve dodatnih stavb, zlasti skladišč, in na razširitev parkirnih površin in postajališč za letala. Po drugi strani je ta družba zaprosila za razširitev drugih površin na severozahodnem območju letališča za približno 120.000 m², namenjenih za ureditev površin za splošno letalstvo ter postavitve hangarjev, parkirnih površin in postajališč za letala. Družba Salzburger Flughafen je zaprosila tudi za dovoljenje za spremembo prometnih poti. Ta prošnja se ni nanašala na spremembe vzletno-pristajalne steze.
- 16 Zaradi lege letališča na mestnem območju, za katero je značilna tudi velika onesnaženost zraka, in pričakovanih vplivov na okolje je Landesumweltschutzamt Salzburg (deželna pravna služba, pristojna za okolje) 13. marca 2006 Amt der Salzburger Landesregierung (urad salzburške deželne vlade) predlagala, naj določi obveznost presoje vplivov dodatnega terminala in del razširitve letališke infrastrukture na okolje. Ker je ta organ predlog zavrnil, se je Landesumweltschutzamt Salzburg zoper to odločbo pritožila na Umweltsenat.

- 17 Umweltsenat je v svoji odločbi ugotovil, da je tako za razširitev infrastrukture, ki je bila že opravljena s postavitvijo in začetkom obratovanja dodatnega terminala, kot za razširitev, načrtovano v prošnjah za dovoljenje, potrebna presoja vplivov na okolje v skladu z upoštevnimi določbami UVP-G 2000 v povezavi z Direktivo 85/337.
- 18 V utemeljitev svoje odločitve je ta organ navedel, da čeprav nacionalna zakonodaja v okviru spora o glavni stvari ne zahteva nobene presoje vplivov na okolje, če se ne prekorači določeni prag, in sicer povečanje števila premikov v letalskem prometu za vsaj 20.000 na leto, pa je s to ureditvijo Direktiva 85/337 prenesena zgolj nepopolno. UVP-G 2000 naj bi namreč določal previsok prag, tako da naj za majhne ali srednje velike spremembe infrastrukture letališč v praksi ne bi bilo nikoli treba opraviti presoje vplivov na okolje. Umweltsenat je poleg tega navedel, da v zadevni nacionalni ureditvi niso navedeni kraji, za katere je potrebna posebna zaščita, čeprav Direktiva 85/337 v skladu s Prilogo III, točka 2(g) zahteva, naj se posveti posebna pozornost gosto naseljenim območjem. Zadevno letališče pa naj bi bilo blizu mesta Salzburg.
- 19 Umweltsenat je torej menil, da je treba neposredno uporabiti Direktivo 85/337, ker je spremembe infrastrukture zlasti zaradi njihove narave, velikosti in značilnosti mogoče šteti za spremembo samega letališča, ki lahko poveča njegovo dejavnost in zračni promet.
- 20 Družba Salzburger Flughafen je to odločbo izpodbijala pred Verwaltungsgerichtshof (vrhovno upravno sodišče).
- 21 Predložitveno sodišče meni, da se upoštevne določbe Priloge II k Direktivi 85/337 v povezavi z določbami Priloge I k tej direktivi v skladu s sodno prakso Sodišča iz sodb z dne 28. februarja 2008 v zadevi Abraham in drugi (C-2/07, ZOdl., str. I-1197) ter z dne 17. marca 2011 v zadevi Brussels Hoofdstedelijk Gewest in drugi (C-275/09, ZOdl., str. I-1753) nanašajo tudi na dela spreminjanja infrastrukture obstoječega letališča. Poleg tega naj bi bilo treba za preprečitev izkrivljanja ureditve Unije z razdrobitvijo projektov, ki skupaj lahko precej vplivajo na okolje, upoštevati skupne vplive takih projektov, ki so med seboj objektivno in kronološko povezani. Verwaltungsgerichtshof torej meni, da je treba pri presoji vplivov poznejšega projekta na okolje, to je razširitve letališkega območja, upoštevati tudi vplive prejšnjega projekta, to je postavitve dodatnega terminala.
- 22 Glede tega, da bi bilo treba za zadevni projekt iz postopka v glavni stvari, obravnavan kot celota, očitno opraviti presojo vplivov na okolje v skladu z določbami Direktive 85/337, čeprav nacionalna ureditev ne zahteva take presoje, Verwaltungsgerichtshof opozarja, da je v skladu s sodno prakso Sodišča polje proste presoje, ki ga imajo države članice v skladu s členom 4(2) Direktive 85/337, omejeno z obveznostjo, določeno v členu 2(1) te direktive, da se presodijo vplivi projektov, ki bodo med drugim zaradi narave, velikosti ali lokacije verjetno pomembno vplivali na okolje. Država članica, ki bi določila merila ali pragove, ne da bi upoštevala lokacijo projektov, ali ki bi jih določila na taki ravni, da bi bili v praksi vsi projekti vnaprej izvzeti iz obveznosti presoje vplivov, bi prekoračila svoje polje proste presoje (zgoraj navedena sodba Abraham in drugi, točka 37; sodbi z dne 24. oktobra 1996 v zadevi Kraaijeveld in drugi, C-72/95, Recueil, str. I-5403, točka 53, in z dne 16. septembra 1999 v zadevi WWF in drugi, C-435/97, Recueil, str. I-5613, točka 38).
- 23 Predložitveno sodišče glede nadzora nad spoštovanjem tega polja proste presoje in posledic njegove prekoračitve poudarja, da se v skladu s sodno prakso Sodišča lahko posamezniki, če zakonodajni ali upravni organi države članice prekoračijo to polje, pred sodiščem države članice sklicujejo na člena 2(1) in 4(2) Direktive 85/337 proti nacionalnim organom in tako dosežejo, da ti ne upoštevajo nacionalnih pravil ali ukrepov, ki niso skladni s temi določbami. V takem primeru naj bi bilo iz zgoraj navedenih sodb Kraaijeveld in drugi (točke od 59 do 61) ter WWF in drugi (točka 5 izreka) razvidno, da morajo organi države članice v mejah svojih pristojnosti sprejeti vse potrebne splošne in posamične ukrepe, da bi se projekti preučili, da bi se ugotovilo, ali lahko znatno vplivajo na okolje, in če je tako, da bi se presodili njihovi vplivi na okolje.

- 24 Predložitveno sodišče glede neposrednega učinka upoštevni določb Direktive 85/337 meni, da te določbe z vsebinskega vidika niso pogojne. Glede vprašanja, ali so dovolj natančne za neposredno uporabo, meni, da so z izbirnimi merili iz Priloge III k Direktivi 85/337 vsekakor začrtane meje polja proste presoje držav članic glede na člen 4(2) te direktive. Pri ureditvi v postopku v glavni stvari pa naj se ne bi upoštevalo merilo lokacije projektov iz točke 2(g), Priloge III k Direktivi 85/337. Poleg tega naj okoljske presoje zaradi pragu iz te ureditve ne bi bilo mogoče praktično nikoli predvideti za srednje velika in majhna letališča. Predložitveno sodišče tako meni, da prenos Direktive 85/337 z ureditvijo v postopku v glavni stvari ni samo nepopoln, temveč se pri tej ureditvi očitno tudi ne upoštevajo jasna in dovolj natančna merila iz Priloge III k tej direktivi.
- 25 V teh okoliščinah in zato, ker odloča na zadnji stopnji, je Verwaltungsgerichtshof prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

„1. Ali [Direktiva 85/337] nasprotuje nacionalni zakonodaji, ki za izvedbo presoje vplivov infrastrukturnih del na letališču na okolje (ki se ne nanašajo na vzletno-pristajalno stezo), in sicer postavitve terminala in razširitve letališkega območja za postavitev drugih objektov (zlasti hangarja, hal za naprave in parkirnih površin), določa izključni pogoj, da se s tem pričakuje povečanje premikov v letalskem prometu za najmanj 20.000 na leto?

Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen:

2. Ali Direktiva 85/337 zahteva in omogoča – v primeru neobstoja nacionalnih predpisov – v okviru njene neposredne uporabe (ob upoštevanju njenih ciljev in meril iz Priloge III k tej direktivi) presojo vplivov načrta na okolje, ki je natančneje opisan v prvem vprašanju in ki spada v Prilogo II?“

Vprašanja za predhodno odločanje

Prvo vprašanje

- 26 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali določbe Direktive 85/337 nasprotujejo nacionalni ureditvi, po kateri je presoja vplivov projektov na okolje, ki se nanašajo na spremembo infrastrukture letališča in spadajo v Prilogo II k tej direktivi, potrebna samo, če se lahko zaradi teh projektov število premikov v letalskem prometu poveča za vsaj 20.000 na leto.
- 27 Za odgovor na to vprašanje je treba poudariti, da morajo države članice, kot je razvidno iz določb člena 4(2) Direktive 85/337 v povezavi s prvo alineo točke 13 Priloge II k tej direktivi, za vsako spremembo ali razširitev projektov, ki so že dovoljeni, izvedeni ali v izvedbi ter se nanašajo na letališča in imajo lahko velike škodljive vplive na okolje, na podlagi preučitve posamičnega primera ali na podlagi pragov ali meril, ki so jih določile, ugotoviti, ali je treba opraviti presojo vplivov takega projekta na okolje.
- 28 Glede tega je treba opozoriti, da lahko v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča spremembe infrastrukture obstoječega letališča brez podaljšanja vzletno-pristajalne steze spadajo pod določbe točke 13 Priloge II k Direktivi 85/337, če se zlasti zaradi svoje narave, obsežnosti in značilnosti lahko štejejo za spremembe samega letališča (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Brussels Hoofdstedelijk Gewest in drugi, točka 35 in navedena sodna praksa).
- 29 V zvezi z določitvijo pragov ali meril za ugotovitev, ali je treba opraviti presojo vplivov takega projekta na okolje, je treba opozoriti, da člen 4(2)(b) Direktive 85/337 državam članicam glede tega sicer podeljuje polje proste presoje. Toda tako polje proste presoje je omejeno z obveznostjo iz člena 2(1) te

direktive, da se opravi presoja vplivov projektov, ki bodo, med drugim zaradi svoje narave, velikosti ali lokacije, verjetno pomembno vplivali na okolje (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo WWF in drugi, točka 36 in navedena sodna praksa).

- 30 Merila in/ali pragovi, navedeni v členu 4(2)(b) Direktive 85/337, so namenjeni olajšanju presoje konkretnih značilnosti projekta, da bi se ugotovilo, ali ga je treba presojati, in ne vnaprejšnjemu izvzetju nekaterih celotnih kategorij projektov, naštetih v Prilogi II k tej direktivi, ki so načrtovani na ozemlju države članice, iz te obveznosti (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo WWF in drugi, točka 37 in sodna praksa).
- 31 Sodišče je pojasnilo tudi, da bi država članica, ki določi merila in/ali pragove v taki višini, da bi bil v praksi cel razred projektov vnaprej izvzet iz zahteve po presoji vplivov, prekoračila meje polja proste presoje, ki ga ima v skladu s členoma 2(1) in 4(2) Direktive 85/337, razen če je mogoče glede vseh izvzetih projektov na podlagi celovite presoje šteti, da ni verjetno, da bi pomembno vplivali na okolje (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo WWF in drugi, točka 38 in navedena sodna praksa).
- 32 Iz člena 4(3) Direktive 85/337 je nazadnje razvidno, da se za določitev pragov ali meril v skladu z odstavkom 2(b) tega člena upoštevajo upoštevna izbirna merila, določena v Prilogi III k tej direktivi. Med temi merili pa je med drugim absorpcijska sposobnost naravnega okolja in glede tega je treba posebno pozornost nameniti gosto naseljenim območjem.
- 33 Ugotoviti je treba, da prag, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, ni skladen s splošno obveznostjo, ki je določena v členu 2(1) te direktive za pravilno opredelitev projektov, ki lahko znatno vplivajo na okolje.
- 34 Kot namreč ugotavlja predložitveno sodišče, zaradi določitve tako visokega praga za spremembe infrastrukture majhnih ali srednje velikih letališč v praksi nikoli ne bi bilo treba opraviti presoje vplivov na okolje, čeprav kot pravilno navaja Evropska komisija, ne bi bilo mogoče izključiti, da taka dela znatno vplivajo na okolje.
- 35 Poleg tega se z določitvijo takega praga za odločitev, ali je treba opraviti okoljsko presojo projektov, kakršni so ti v postopku v glavni stvari, v zadevni nacionalni ureditvi kljub obveznosti, ki jo državam članicam nalaga člen 4(3) Direktive 85/337, upošteva le količinski vidik posledic projekta, ne da bi se upoštevala druga izbirna merila iz Priloge III k tej direktivi, zlasti tista iz točke 2(g) te priloge, in sicer gostota naseljenosti območja, na katero se projekt nanaša. Ni pa sporno, da je letališče, na katerega infrastrukturo se nanašajo spremembe v postopku v glavni stvari, v bližini mesta Salzburg.
- 36 Poleg tega predložitveno sodišče opozarja, da bi bilo treba v okoliščinah v postopku v glavni stvari pri odločanju o tem, ali je treba opraviti okoljsko presojo, upoštevati tako vplive prejšnjega projekta postavitve dodatnega terminala na okolje kot vplive poznejšega projekta razširitve letališkega območja na okolje.
- 37 Glede tega je treba poudariti, da je lahko v skladu s sodno prakso Sodišča tako kumulativno upoštevanje nujno za preprečevanje izkrivljanja ureditve Unije s tem, da se razdrobijo projekti, ki bi, če bi se upoštevali skupaj, lahko pomembno vplivali na okolje (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Brussels Hoofdstedelijk Gewest in drugi, točka 36 in navedena sodna praksa). Predložitveno sodišče mora ob upoštevanju te sodne prakse presoditi, ali in koliko je treba skupaj presojati vplive projektov iz točke 15 te sodbe in projektov na okolje, ki so bili v letih 2003 in 2004 že izvedeni.
- 38 Na prvo vprašanje je treba zato odgovoriti, da člena 2(1) ter 4(2)(b) in (3) Direktive 85/337 nasprotujeta nacionalni ureditvi, po kateri je presoja vplivov projektov na okolje, ki se nanašajo na spremembo infrastrukture letališča in spadajo v Prilogo II k tej direktivi, potrebna samo, če se lahko zaradi teh projektov število premikov v letalskem prometu poveča za vsaj 20.000 na leto.

Drugo vprašanje

- 39 Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali Direktiva 85/337, če jo je država članica nepravilna prenesla, zahteva presojo vplivov projektov na okolje, kakršni so ti v postopku v glavni stvari, ki spadajo v Prilogo II k tej direktivi.
- 40 Predloženo vprašanje je treba razumeti tako, da se z njim sprašuje, ali imajo določbe členov 2(1) in 4(2)(a) in (3) Direktive 85/337, če država članica na podlagi člena 4(2)(b) te direktive glede projektov iz Priloge II k tej direktivi določi prag, ki ni skladen z obveznostmi iz členov 2(1) in 4(3) navedene direktive, neposredni učinek, kar pomeni, da morajo nacionalni organi zagotoviti, da se najprej preveri, ali zadevni projekti lahko pomembno vplivajo na okolje, in če je tako, da se nato opravi presoja takih vplivov.
- 41 V skladu s sodno prakso Sodišča je, če je polje proste presoje, ki je državam članicam priznано s členom 4(2) Direktive 85/337 v povezavi z njenim členom 2(1), prekoračeno, naloga organov zadevne države članice, da v mejah svojih pristojnosti sprejmejo potrebne splošne in posamične ukrepe, da bi se zadevni projekti preučili, da bi se ugotovilo, ali lahko znatno vplivajo na okolje, in če je tako, da bi se opravila presoja njihovih vplivov (glej v tem smislu zgoraj navedeni sodbi Kraaijeveld in drugi, točka 61, in WWF in drugi, točki 70 in 71).
- 42 Ta ugotovitev velja tudi za položaj, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, ki je po svojih učinkih enakovreden položaju, opisanemu v prejšnji točki te sodbe, in v katerem je bil zaradi praga, določenega z nacionalno ureditvijo, nepravilno prenesen člen 4(2)(b) Direktive 85/337 v povezavi z njenima členoma 2(1) in 4(3).
- 43 V položaju, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, morajo zato, kot pravilno poudarja Komisija, če je država članica na podlagi člena 4(2)(b) Direktive 85/337 določila prag, zaradi katerega utegnejo biti celotne kategorije projektov izključene iz okoljske presoje, nacionalni organi v skladu s členoma 2(1) ter 4(2)(a) in (3) navedene direktive zagotoviti, da se v vsakem posamičnem primeru ugotovi, ali je treba opraviti tako presojo, in če je tako, opraviti to presojo.
- 44 Toda avstrijska vlada in Salzburger Flughafen nasprotujeta tej ugotovitvi, pri čemer se sklicujeta na sodbo z dne 7. januarja 2004 v zadevi Wells (C-201/02, Recueil, str. I-723), v skladu s katero načelo pravne varnosti nasprotuje temu, da se je mogoče sklicevati na direktivo v razmerju do države članice, kadar gre za obveznost države, neposredno povezano z izvršitvijo druge obveznosti, ki je na podlagi te direktive naložena tretji osebi.
- 45 Tega ugovora ni mogoče sprejeti.
- 46 V zadevi, v kateri je bila izdana sodba Wells, je Sodišče ugotovilo, da je posamezniku po eni strani treba priznati možnost, da se sklicuje na določbe Direktive 85/337, in da morajo lastniki zadevnih površin po drugi strani nositi posledice prepozne izpolnitve obveznosti zadevne države članice, ki izvirajo iz te direktive.
- 47 Če bi bila tako v postopku v glavni stvari z odločbo ugotovljena nujnost okoljske presoje, bi morala družba Salzburger Flughafen kot uporabnica zadevnih površin nositi tudi posledice take odločbe.
- 48 Na drugo vprašanje je zato treba odgovoriti, da kadar država članica na podlagi člena 4(2)(b) Direktive 85/337 glede projektov iz Priloge II k tej direktivi določi prag, kakršen je ta iz postopka v glavni stvari, ki ni skladen z obveznostmi iz členov 2(1) in 4(3) te direktive, imajo določbe členov 2(1) in 4(2)(a) in (3) navedene direktive neposredni učinek, kar pomeni, da morajo pristojni nacionalni organi zagotoviti, da se najprej preveri, ali zadevni projekti lahko pomembno vplivajo na okolje, in če je tako, da se nato opravi presoja takih vplivov.

Stroški

- 49 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (peti senat) razsodilo:

1. Člena 2(1) ter 4(2)(b) in (3) Direktive Sveta z dne 27. junija 1985 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje (85/337/EGS), kakor je bila spremenjena z Direktivo Sveta 97/11/ES z dne 3. marca 1997, nasprotujeta nacionalni ureditvi, po kateri je presoja vplivov projektov na okolje, ki se nanašajo na spremembo infrastrukture letališča in spadajo v Prilogo II k tej direktivi, potrebna samo, če se lahko zaradi teh projektov število premikov v letalskem prometu poveča za vsaj 20.000 na leto.
2. Kadar država članica na podlagi člena 4(2)(b) Direktive 85/337, kakor je bila spremenjena z Direktivo 97/11, glede projektov iz Priloge II k tej direktivi določi prag, kakršen je ta iz postopka v glavni stvari, ki ni skladen z obveznostmi iz členov 2(1) in 4(3) te direktive, imajo določbe členov 2(1) in 4(2)(a) in (3) navedene direktive neposredni učinek, kar pomeni, da morajo pristojni nacionalni organi zagotoviti, da se najprej preveri, ali zadevni projekti lahko pomembno vplivajo na okolje, in če je tako, da se nato opravi presoja takih vplivov.

Podpisi