



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)

den 21 mars 2013*

”Miljökonsekvensbedömning av vissa projekt — Direktiv 85/337/EEG — Artiklarna 2.1 och 4.2 — Projekt som omfattas av bilaga II — Utförande av arbeten för utbyggnad av flygplatsinfrastruktur — Prövning på grundval av gränsvärden eller kriterier — Artikel 4.3 — Urvalskriterier — Punkt 2 g i bilaga III — Tätbefolkade områden”

I mål C-244/12,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Verwaltungsgerichtshof (Österrike) genom beslut av den 19 april 2012, som inkom till domstolen den 21 maj 2012, i målet

Salzburger Flughafen GmbH

mot

Umweltsenat,

ytterligare deltagare i rättegången:

Landesumweltanwaltschaft Salzburg,

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie,

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden T. von Danwitz samt domarna A. Rosas, E. Juhász (referent), D. Šváby och C. Vajda,

generaladvokat: N. Wahl,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Salzburger Flughafen GmbH, genom G. Lebitsch, Rechtsanwalt,

— Landesumweltanwaltschaft von Salzburg, genom W. Wiener, Landesumweltanwalt,

* Rättegångsspråk: tyska.

- Österrikes regering, genom C. Pesendorfer, i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom P. Oliver och D. Düsterhaus, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av relevanta bestämmelser i rådets direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt (EGT L 175, s. 40; svensk specialutgåva, område 15, volym 6, s. 226), i dess lydelse enligt rådets direktiv 97/11/EG av den 3 mars 1997 (EGT L 73, s. 5) (nedan kallat direktiv 85/337).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan Salzburger Flughafen GmbH (nedan kallat Salzburger Flughafen) och Umweltsenat (myndighet som prövar miljöärenden i andra instans) angående skyldigheten att genomföra en miljökonsekvensbedömning beträffande vissa projekt för utbyggnad av infrastrukturen på Salzburgs flygplats (Österrike).

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätten

- 3 I artikel 1 i direktiv 85/337 anges följande:

”1. Detta direktiv skall tillämpas för bedömningen av miljöeffekterna av sådana offentliga och privata projekt som kan antas medföra betydande påverkan på miljön.

2. I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

Projekt:

- utförande av byggnads- eller anläggningsarbeten eller andra installationer eller arbeten,
- andra ingrepp i den naturliga omgivningen och i landskapet, inklusive mineralutvinning.

...”

- 4 I artikel 2.1 i detta direktiv föreskrivs följande:

”Medlemsstaterna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att projekt som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan bland annat på grund av sin art, storlek eller lokalisering blir föremål för krav på tillstånd och en bedömning av deras påverkan innan tillstånd ges. Dessa projekt anges i artikel 4.”

- 5 I artikel 3 i nämnda direktiv föreskrivs följande:

”Miljökonsekvensbedömningen skall i varje enskilt fall och i enlighet med artiklarna 4–11 på ett lämpligt sätt identifiera, beskriva och bedöma de direkta och indirekta effekterna av ett projekt beträffande

- människor, fauna och flora,
- mark, vatten, luft, klimat och landskap,
- materiella tillgångar och kulturarv,
- samspelet mellan faktorerna i första, andra och tredje strecksatserna.”

6 Artikel 4 i direktivet har följande lydelse:

”1. Om inte annat följer av artikel 2.3 skall projekt som redovisas i bilaga I bli föremål för en bedömning i enlighet med artiklarna 5–10.

2. Om inte annat följer av artikel 2.3 skall medlemsstaterna när det gäller projekt som redovisas i bilaga II bestämma genom

a) granskning från fall till fall,
eller

b) gränsvärden eller kriterier som fastställs av medlemsstaten,

om projektet skall bli föremål för en bedömning i enlighet med artiklarna 5–10.

Medlemsstaterna får besluta att tillämpa förfarandena i både a och b.

3. Vid granskning från fall till fall eller fastställande av gränsvärden eller kriterier enligt punkt 2, skall de relevanta urvalskriterier som fastställs i bilaga III beaktas.

...”

7 I bilaga I till direktiv 85/337 redovisas de projekt som omfattas av artikel 4.1 i detta direktiv och för vilka en miljökonsekvensbedömning är obligatorisk. Punkt 7 a i bilaga I till direktiv 85/337 rör ”[a]nläggning av ... flygplatser med en banlängd av 2 100 m eller mer”.

8 I bilaga II till nämnda direktiv redovisas de projekt som omfattas av artikel 4.2 i direktivet. Medlemsstaterna behåller beträffande dessa projekt, i enlighet med villkoren i denna artikel, ett utrymme för skönsmässig bedömning när det gäller genomförandet av en miljökonsekvensbedömning. Punkt 10 d i denna bilaga rör ”[a]nläggning av flygfält (projekt som inte omfattas av bilaga I)” och punkt 13 första strecksatsen i denna bilaga hänför sig till ”[a]lla förändringar eller utvidgningar av projekt som förtecknas i bilaga I eller bilaga II, vilka redan har godkänts, utförts eller håller på att utföras och vilka kan få betydande negativ inverkan på miljön”.

9 Bilaga III till direktiv 85/337 rör de urvalskriterier som avses i artikel 4.3 i direktivet. I punkt 2 i denna bilaga, som har rubriken ”Projektets lokalisering”, anges följande:

”Miljöns känslighet i de geografiska områden som antas bli påverkade av projekten måste beaktas, i synnerhet vad beträffar

...

— den naturliga miljöns tålighet, med särskild uppmärksamhet på

...

g) tätbefolkade områden,

...”

Österrikisk lagstiftning

- 10 Direktiv 85/337 införlivades med österrikisk lagstiftning genom lagen om miljökonsekvensbedömning av år 2000 (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, i den version som är tillämplig på de faktiska omständigheterna i det nationella målet, offentliggjort i BGBl. I, 50/2002, nedan kallad UVP-G 2000).
- 11 §§ 1, 3 och 3a UVP-G 2000 innehåller bestämmelser angående syftet och innehållet i miljökonsekvensbedömningen, den princip enligt vilken en sådan bedömning ska göras för de projekt som räknas upp i lagens bilaga 1, det förfarande och de villkor som ska iakttas vid bedömningen samt de personer eller organ som är behöriga att begära att en bedömning ska genomföras.
- 12 Bilaga 1 till UVP-G 2000 innehåller en uppräknning av de projekt som kräver en bedömning i enlighet med den princip som anges i ovannämnda bestämmelser. När det gäller ändringar av sådana projekt ska en granskning från fall till fall göras utifrån det angivna gränsvärdet för huruvida en miljökonsekvensbedömning ska genomföras. I kolumn 1 i punkt 14 d i nämnda bilaga anges följande projekt:
- ”Förändringar av flygplatser som kan öka antalet flygrörelser (motorflygplan, motorsegelflyg eller helikoptrar) med minst 20 000 per år.”
- 13 Driften av en civil flygplats och alla ändringar av de villkor för driften som fastställts i tillståndet kräver ett ”tillstånd för civil flygplats” enligt § 68 första stycket i lag om flygtrafik (Luftfahrtgesetz) samt ett ”tillstånd för idrifttagande” enligt § 73 första stycket i denna lag. Vidare kräver inrättandet, användningen och väsentliga förändringar av civila markanläggningar tillstånd enligt § 78 första stycket i denna lag.

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 14 Salzburger Flughafen driver flygplatsen i Salzburg, vilken har en start- och landningsbana på över 2 100 meter. Den 30 juli 2002 ansökte detta bolag om tillstånd att uppföra ytterligare en terminal, eftersom den befintliga byggnaden för bagagehantering inte längre hade kapacitet att klara av kontrollen av skrymmande bagage i samband med passagerartoppar. Genom beslut av Landeshauptfrau von Salzburg, som är den behöriga förvaltningsmyndigheten, den 2 april 2003 beviljades bygglov. Den nya terminalen uppfördes under åren 2003 och 2004. Den har varit i drift sedan uppförandet.
- 15 År 2004 ingav Salzburger Flughafen ytterligare ansökningar avseende utbyggnad av flygplatsinfrastrukturen. Ansökningarna gällde uppförandet av biutrymmen, i synnerhet lagerutrymmen, och utbyggnad av parkeringsytor och uppställningsplatser för flygplan på befintliga ytor i den sydvästra delen av flygplatsen på cirka 90 000 kvadratmeter. Salzburger Flughafen ansökte vidare om att vid ombyggnaden få använda ytterligare ytor i den nordvästra delen av flygplatsen på knappt 120 000 kvadratmeter i huvudsak för allmänflyg, nämligen uppförande av hangarer, parkerings- och uppställningsytor för fordon och flygplan. Salzburger Flughafen ansökte även om att få göra ändringar av taxibanorna. Ansökan avsåg inte ändringar av själva start- och landningsbanorna.
- 16 Flygplatsens förläggning i tätort, som kännetecknas av stora luftföreningar, och de förväntade miljöeffekterna ledde Landesumweltanwaltschaft Salzburg (lokalt rådgivande miljöorgan) att den 13 mars 2006 begära att Amt der Salzburger Landesregierung (Saltzburgs regeringskansli) skulle

fastställa att det förelåg en skyldighet att göra en miljökonsekvensbedömning beträffande den nya terminalen och utbyggnadsarbetena avseende flygplatsinfrastruktur. Amt der Salzburger Landesregierung avlog begäran, varvid Landesumweltanwaltschaft Salzburg överklagade detta beslut till Umweltsenat.

- 17 I sitt beslut konstaterade Umweltsenat att såväl den redan genomförda utbyggnaden av flygplatsinfrastruktur, med anledning av byggandet och idrifttagandet av den nya terminalen, som den planerade utbyggnaden i enlighet med ansökningarna, kräver en miljökonsekvensbedömning i enlighet med relevanta bestämmelser i UVP-G 2000, jämförda med direktiv 85/337.
- 18 Umweltsenat anförde till stöd för sitt beslut att även om den aktuella nationella lagstiftningen i det nationella målet inte kräver någon miljökonsekvensbedömning, eftersom det fastställda gränsvärdet, det vill säga en ökning av antalet flygningar med minst 20 000 per år, inte överskrids, utgör denna lagstiftning ett ofullständigt införlivande av direktiv 85/337. UVP-G 2000 anger nämligen ett alltför högt gränsvärde som innebär att förändringar av infrastrukturen beträffande små och medelstora flygplatser i praktiken aldrig behöver bli föremål för någon miljökonsekvensbedömning. Umweltsenat påpekade vidare att den aktuella nationella lagstiftningen inte innehåller några bestämmelser om områden som kräver särskilt skydd, trots att det i punkt 2 g i bilaga III till direktiv 85/337 föreskrivs att tätbefolkade områden särskilt måste beaktas. Den aktuella flygplatsen är belägen i närheten av Salzburg.
- 19 Umweltsenat fann således att det var nödvändigt att tillämpa direktiv 85/337 direkt, eftersom ändringarna av flygplatsinfrastrukturen, bland annat med hänsyn till deras art, deras betydelse och deras beskaffenhet, kan anses utgöra en ändring av själva flygplatsen som kan öka flygtrafiken.
- 20 Detta beslut överklagades av Salzburger Flughafen till Verwaltungsgerichtshof (högsta förvaltningsdomstolen).
- 21 Verwaltungsgerichtshof har uppgett att det följer av EU-domstolens praxis, i enlighet med dom av den 28 februari 2008 i mål C-2/07, Abraham m.fl. (REG 2008, s. I-1197), och av den 17 mars 2011 i mål C-275/09, Brussels Hoofdstedelijk Gewest m.fl. (REU 2011, s. I-1753), att bestämmelserna i bilaga II till direktiv 85/337, jämförda med bestämmelserna i direktivets bilaga I, även omfattar ändringar av infrastruktur på en befintlig flygplats. För att undvika ett kringgående av unionsbestämmelserna genom en uppdelning av projekt i mindre delar, som sammantagna kan ha betydande miljöpåverkan, är det dessutom nödvändigt att beakta de kumulerade effekterna av sådana projekt som har ett objektivt och kronologiskt samband. Verwaltungsgerichtshof har därför funnit att miljökonsekvensbedömningen av det senare projektet, det vill säga utvidgningen av flygplatsområdet, även måste beakta miljöpåverkan av det tidigare projektet, det vill säga byggandet av ytterligare en terminal.
- 22 Verwaltungsgerichtshof har uppgett att det framstår som om det aktuella projektet i det nationella målet, beaktat i sin helhet, bör bli föremål för en miljökonsekvensbedömning enligt bestämmelserna i direktiv 85/337, trots att en sådan bedömning inte är nödvändig enligt de nationella bestämmelserna. Den domstolen har härvid påpekat att det följer av EU-domstolens praxis att det utrymme för skönsmässig bedömning som medlemsstaterna har enligt artikel 4.2 i direktiv 85/337, begränsas av skyldigheten enligt artikel 2.1 i detta direktiv att göra en miljökonsekvensbedömning avseende projekt som kan medföra en betydande miljöpåverkan, bland annat på grund av sin art, storlek eller lokalisering. En medlemsstat som fastställer kriterier eller gränsvärden utan att beakta var projekten är lokaliserade eller som fastställer kriterier eller gränsvärden på en sådan nivå att det i praktiken innebär att samtliga projekt av visst slag på förhand undantas från skyldigheten att göra en miljökonsekvensbedömning, överskrider således det tilldelade utrymmet för skönsmässig bedömning (se domen i det ovannämnda målet Abraham m.fl., punkt 37, dom av den 24 oktober 1996 i mål C-72/95, Kraaijeveld m.fl., REG 1996, s. I-5403, punkt 53, och av den 16 september 1999 i mål C-435/97, WWF m.fl., REG 1999, s. I-5613, punkt 38).

- 23 När det gäller prövningen av huruvida detta utrymme för skönsmässig bedömning iakttagits och följderna av att det har överträtts, har Verwaltungsgerichtshof framhållit följande. När lagstiftande myndigheter eller förvaltningsmyndigheter i en medlemsstat har överskridit detta utrymme för skönsmässig bedömning, följer det av EU-domstolens praxis att enskilda får åberopa artiklarna 2.1 och 4.2 i direktiv 85/337 mot nationella myndigheter i en nationell domstol för att därvid få fastställt att myndigheterna inte ska tillämpa oförenliga nationella regler eller bestämmelser. I sådana fall följer det av domarna i de ovannämnda målen Kraaijeveld m.fl. (punkterna 59–61) och WWF m.fl. (punkt 5 och domslutet) att det ankommer på myndigheterna i den aktuella medlemsstaten att inom ramen för sin befogenhet vidta alla nödvändiga – allmänna eller särskilda – åtgärder för att det görs en prövning av huruvida projekten kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska projekten bli föremål för en miljökonsekvensbedömning.
- 24 Verwaltungsgerichtshof har beträffande frågan om de relevanta bestämmelserna i direktiv 85/337 har direkt effekt, funnit att dessa bestämmelser, med hänsyn till deras innehåll, är ovillkorliga. Beträffande huruvida de även är tillräckligt precisa för att kunna tillämpas direkt, har den hänskjutande domstolen påpekat att urvalskriterierna i bilaga III till direktiv 85/337 under alla omständigheter fastställer gränserna för medlemsstaternas utrymme för skönsmässig bedömning enligt artikel 4.2 i direktivet. I den aktuella lagstiftningen i det nationella målet beaktas emellertid inte kriteriet som rör projektens lokalisering i punkt 2 g i bilaga III till direktiv 85/337. Dessutom medför de gränsvärden som fastställts i den nationella lagstiftningen att en miljökonsekvensbedömning praktiskt taget aldrig blir aktuell för små eller medelstora flygplatser. Verwaltungsgerichtshof har därför gjort bedömningen att den aktuella lagstiftningen i det nationella målet utgör ett ofullständigt införlivande av direktiv 85/337 och att det dessutom är uppenbart att den inte beaktar de klara och tillräckligt precisa kriterier som fastställs i bilaga III till detta direktiv.
- 25 Mot denna bakgrund beslutade Verwaltungsgerichtshof att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till domstolen:
- 1) Utgör rådets direktiv 85/337 ... hinder mot en nationell bestämmelse, enligt vilken genomförandet av en miljökonsekvensbedömning i fråga om infrastrukturarbeten på en flygplats (som inte avser start- och landningsbanorna), nämligen uppförandet av en terminal och utökandet av flygplatsens yta för att kunna uppföra ytterligare anläggningar (särskilt hangarer, maskinhallar och parkeringsytor), endast krävs när antalet flygrörelser därigenom kan förväntas öka med minst 20 000 per år?
- För det fall fråga 1 besvaras jakande:
- 2) Innefattar direktiv 85/337 genom sin direkta effekt ett krav men också en möjlighet att i avsaknad av nationella bestämmelser (med beaktande av direktivets mål och de kriterier som anges i bilaga III) genomföra en miljökonsekvensbedömning av ett sådant projekt som närmare beskrivs i fråga 1 och som omfattas av bilaga II?

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

- 26 Verwaltungsgerichtshof har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida bestämmelserna i direktiv 85/337 utgör hinder för en nationell lagstiftning enligt vilken en miljökonsekvensbedömning av projekt som avser ändringar av infrastrukturen på en flygplats och som omfattas av bilaga II till detta direktiv enbart ska göras för det fall projekten kan öka antalet flygrörelser med åtminstone 20 000 per år.

- 27 För att besvara denna fråga framhåller domstolen att det framgår av artikel 4.2 jämförd med punkt 13 första strecksatsen i bilaga II till detta direktiv, att medlemsstaterna, för alla förändringar eller utvidgningar av projekt som redan har godkänts, utförts eller håller på att utföras och vilka kan få betydande negativ inverkan på miljön, genom granskning från fall till fall eller genom gränsvärden eller kriterier som fastställs av medlemsstaten, ska bestämma om ett sådant projekt ska bli föremål för en miljökonsekvensbedömning.
- 28 Av domstolens fasta praxis följer att ändringsarbeten beträffande infrastruktur på en existerande flygplats utan förlängning av landnings- eller startbanan kan omfattas av bestämmelserna i punkt 13 i bilaga II till direktiv 85/337, om de på grund av sin art, betydelse och beskaffenhet kan anses utgöra en ändring av själva flygplatsen (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet *Brussels Hoofdstedelijk Gewest m.fl.*, punkt 35 och där angiven rättspraxis).
- 29 När det gäller fastställandet av gränsvärden eller kriterier för att bestämma huruvida det krävs att ett sådant projekt blir föremål för en miljökonsekvensbedömning, erinrar domstolen om att artikel 4.2 b i direktiv 85/337 visserligen ger medlemsstaterna ett utrymme för skönsmässig bedömning i detta avseende. Detta utrymme för skönsmässig bedömning begränsas dock av skyldigheten enligt artikel 2.1 i direktivet att göra en miljökonsekvensbedömning avseende projekt som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, bland annat på grund av sin art, storlek eller lokalisering (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet *WWF m.fl.*, punkt 36 och där angiven rättspraxis).
- 30 De kriterier eller gränsvärden som anges i artikel 4.2 i direktivet har till syfte att underlätta bedömningen av ett projekts beskaffenhet i det konkreta fallet för att avgöra huruvida det omfattas av en skyldighet att genomföra en bedömning och inte att på förhand helt undanta vissa kategorier av projekt som anges i bilaga II, vilka förutses kunna komma att genomföras på en medlemsstats territorium, från denna skyldighet (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet *WWF m.fl.*, punkt 37 och där angiven rättspraxis).
- 31 Domstolen har även konstaterat att en medlemsstat som fastställer sådana kriterier och/eller gränsvärden att samtliga projekt i en viss kategori i praktiken på förhand är undantagna från kravet på miljökonsekvensbedömning överskrider sitt utrymme för skönsmässig bedömning enligt artiklarna 2.1 och 4.2 i direktiv 85/337, om inte samtliga undantagna projekt, på grundval av en helhetsbedömning, kan anses vara sådana att de inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet *WWF m.fl.*, punkt 38 och där angiven rättspraxis).
- 32 Slutligen framgår det av artikel 4.3 i direktiv 85/337 att vid fastställande av gränsvärden eller kriterier enligt punkt 2 b i denna artikel, ska de relevanta urvalskriterier som fastställs i bilaga III till nämnda direktiv beaktas. Bland dessa kriterier återfinns den naturliga miljöns tålighet med särskild uppmärksamhet i detta hänseende på tätbefolkade områden.
- 33 Domstolen konstaterar att ett gränsvärde såsom det aktuella är oförenligt med den allmänna skyldigheten enligt artikel 2.1 i direktiv 85/337 att på ett korrekt sätt fastställa vilka projekt som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.
- 34 Såsom *Verwaltungsgerichtshof* har konstaterat leder fastställandet av ett så pass högt gränsvärde till att ändringar som görs beträffande infrastrukturen på små och medelstora flygplatser i praktiken aldrig kan bli föremål för en miljökonsekvensbedömning, trots att det, såsom kommissionen riktigt har påpekat, inte kan uteslutas att sådana arbeten har en betydande miljöpåverkan.
- 35 Dessutom innebär fastställandet av ett sådant gränsvärde för att avgöra om det är nödvändigt att genomföra en miljökonsekvensbedömning av sådana projekt som är aktuella i detta fall, att den aktuella nationella lagstiftningen, trots den skyldighet som åvilar medlemsstaterna enligt artikel 4.3 i direktiv 85/337, enbart tar hänsyn till den kvantitativa aspekten av konsekvenserna av ett projekt utan att övriga urvalskriterier i bilaga III till direktivet beaktas. Detta gäller i synnerhet kriteriet i punkt 2 g i

denna bilaga, det vill säga befolkningstätheten i det område som berörs av projektet. Det är utrett att den aktuella flygplatsen, på vilken ändringar av infrastrukturen genomförs, är belägen i närheten av Salzburg.

- 36 Verwaltungsgerichtshof har för övrigt, med hänsyn till de faktiska omständigheterna i det nationella målet, påpekat att miljöpåverkan av såväl det tidigare projektet avseende uppförandet av ytterligare en terminal som det senare projektet avseende utvidgningen av flygplatsområdet, måste beaktas för att avgöra om det är nödvändigt att genomföra en miljökonsekvensbedömning.
- 37 Av domstolens praxis följer att ett sådant beaktande av kumulativ påverkan kan vara nödvändigt för att undvika att unionslagstiftningen kringgås genom en uppdelning av projekt i mindre delar som sammantagna kan antas medföra betydande miljöpåverkan (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet *Brussels Hoofdstedelijk Gewest m.fl.*, punkt 36 och där angiven rättspraxis). Det ankommer på Verwaltungsgerichtshof att mot bakgrund av denna rättspraxis pröva huruvida och i vilken utsträckning det ska göras en helhetsbedömning som tar hänsyn till miljöpåverkan av såväl de projekt som anges i punkt 15 i förevarande dom som de projekt som redan genomförts under åren 2003 och 2004.
- 38 Den första frågan ska följaktligen besvaras på följande sätt. Artiklarna 2.1, 4.2 b och 4.3 i direktiv 85/337 utgör hinder för en nationell lagstiftning enligt vilken en miljökonsekvensbedömning av projekt som avser ändringar av infrastrukturen på en flygplats och som omfattas av bilaga II till detta direktiv, enbart ska göras för det fall projekten kan medföra att antalet flygrörelser ökar med åtminstone 20 000 per år.

Den andra frågan

- 39 Verwaltungsgerichtshof har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida direktiv 85/337 innebär krav på att det genomförs miljökonsekvensbedömningar av projekt, vilka såsom de projekt som är aktuella i det nationella målet, omfattas av bilaga II till detta direktiv, när en medlemsstat har införlivat direktivet på ett felaktigt sätt.
- 40 Domstolen uppfattar den ställda frågan så, att den avser följande frågeställning. När en medlemsstat i enlighet med artikel 4.2 b i direktiv 85/337, beträffande projekt som omfattas av bilaga II till direktivet, har fastställt ett gränsvärde som är oförenligt med skyldigheterna enligt artiklarna 2.1 och 4.3 i direktivet, har artiklarna 2.1, 4.2 a och 4.3 i samma direktiv direkt effekt på så sätt att behöriga nationella myndigheter ska säkerställa att det först prövas huruvida de berörda projekten kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och, om så är fallet, att det därefter görs en bedömning av denna miljöpåverkan.
- 41 Av domstolens praxis följer att när en medlemsstat har överskridit det utrymme för skönsmässig bedömning som medlemsstaterna tilldelas enligt artikel 4.2, jämförd med artikel 2.1 i direktiv 85/337, ankommer det på myndigheterna i den aktuella medlemsstaten att, inom ramen för deras befogenhet, vidta alla nödvändiga allmänna eller särskilda åtgärder för att se till att det görs en prövning av de berörda projekteten för att fastställa huruvida de kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, och, om så är fallet, huruvida de ska bli föremål för miljökonsekvensbedömning (se, för ett liknande resonemang, domarna i de ovannämnda målen *Kraaijeveld m.fl.*, punkt 61, och *WWF m.fl.*, punkterna 70 och 71).
- 42 Samma slutsats gäller i en situation som den i det nationella målet – en situation som vad avser dess följd är likvärdig med den som beskrivs i föregående punkt – vilken innebär att det gränsvärde som fastställts i nationell lagstiftning medför ett felaktigt införlivande av artikel 4.2 b, jämförd med artiklarna 2.1 och 4.3, i direktiv 85/337.

- 43 I en sådan situation som är aktuell i det nationella målet gäller följaktligen, såsom kommissionen riktigt har påpekat, att nationella myndigheter, när en medlemsstat i enlighet med artikel 4.2 b i direktiv 85/337 har fastställt ett gränsvärde som riskerar att helt undanta vissa kategorier av projekt från en miljökonsekvensbedömning, är skyldiga att i enlighet med artikel 2.1 samt artikel 4.2 a och 4.3 i direktivet säkerställa att det från fall till fall fastställs om en sådan bedömning ska göras, och om så är fallet, genomföra denna.
- 44 Österrikes regering och Salzburger Flughafen har emellertid bestritt denna slutsats med hänvisning till dom av den 7 januari 2004 i mål C-201/02, Wells (REG 2004, s. I-723). Enligt den domen innebär rättssäkerhetsprincipen att en enskild inte kan åberopa ett direktiv gentemot en medlemsstat när det rör sig om en statlig skyldighet som har ett direkt samband med verkställandet av en annan skyldighet som enligt direktivet åligger tredje man.
- 45 Domstolen godtar inte denna invändning.
- 46 I domen i målet Wells fastställde domstolen att enskilda har möjlighet att åberopa bestämmelserna i direktiv 85/337, samt att ägarna till den aktuella marken var tvungna att stå följderna av att den berörda medlemsstaten hade genomfört de skyldigheter som följer av detta direktiv för sent.
- 47 Om det i det nationella målet konstateras att en miljökonsekvensbedömning är nödvändig, blir Salzburger Flughafen, i egenskap av brukare av den aktuella marken, även tvungen att stå följderna av ett sådant beslut.
- 48 Den andra frågan ska följaktligen besvaras på följande sätt. När en medlemsstat i enlighet med artikel 4.2 b i direktiv 85/337, beträffande projekt som omfattas av bilaga II till direktivet, har fastställt ett gränsvärde, såsom det aktuella gränsvärdet i det nationella målet, som är oförenligt med skyldigheterna enligt artiklarna 2.1 och 4.3 i direktivet, har artiklarna 2.1, 4.2 a och 4.3 i samma direktiv direkt effekt på så sätt att behöriga nationella myndigheter ska säkerställa att det först prövas huruvida de berörda projekten kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och, om så är fallet, att det därefter görs en bedömning av denna miljöpåverkan.

Rättegångskostnader

- 49 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (femte avdelningen) följande:

- 1) **Artiklarna 2.1, 4.2 b och 4.3 i rådets direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt, i dess lydelse enligt rådets direktiv 97/11/EG av den 3 mars 1997 utgör hinder för en nationell lagstiftning enligt vilken en miljökonsekvensbedömning av projekt som avser ändringar av infrastrukturen på en flygplats och som omfattas av bilaga II till detta direktiv enbart ska göras för det fall projekten kan medföra att antalet flygrörelser ökar med åtminstone 20 000 per år.**
- 2) **När en medlemsstat i enlighet med artikel 4.2 b i direktiv 85/337, i dess lydelse enligt direktiv 97/11, beträffande projekt som omfattas av bilaga II till direktivet, har fastställt ett gränsvärde, såsom det aktuella gränsvärdet i det nationella målet, som är oförenligt med skyldigheterna enligt artiklarna 2.1 och 4.3 i direktivet, har artiklarna 2.1, 4.2 a och 4.3 i samma direktiv direkt effekt på så sätt att behöriga nationella myndigheter ska säkerställa**

att det först prövas huruvida de berörda projekten kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och, om så är fallet, att det därefter görs en bedömning av denna miljöpåverkan.

Underskrifter