



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta)

2013. gada 21. martā*

Noteiktu projektu ietekmes uz vidi novērtējums — Direktīva 85/337/EEK — 2. panta 1. punkts un 4. panta 2. punkts — II pielikumā minēti projekti — Lidostas infrastruktūras paplašināšanas darbi — Pārbaude atbilstoši limitiem vai kritērijiem — 4. panta 3. punkts — Atlases kritēriji — III pielikuma 2. punkta g) apakšpunkts — Blīvi apdzīvotas teritorijas

Lieta C-244/12

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Verwaltungsgerichtshof* (Austrija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2012. gada 19. aprīlī un kas Tiesā reģistrēts 2012. gada 21. maijā, tiesvedībā

Salzburger Flughafen GmbH

pret

Umweltsenat,

piedaloties

Landesumweltanwaltschaft Salzburg,

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie.

TIESA (piektā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs T. fon Danvics [*T. von Danwitz*], tiesneši A. Ross [*A. Rosas*], E. Juhāss [*E. Juhász*] (referents), D. Švābi [*D. Šváby*] un K. Vajda [*C. Vajda*],

ģenerālvokāts N. Vāls [*N. Wahl*],

sekretārs A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *Salzburger Flughafen GmbH* vārdā – *G. Lebitsch, Rechtsanwalt*,

— *Landesumweltanwaltschaft Salzburg* vārdā – *W. Wiener, Landesumweltanwalt*,

— Austrijas valdības vārdā – *C. Pesendorfer, pārstāve*,

* Tiesvedības valoda – vācu.

— Eiropas Komisijas vārdā – *P. Oliver* un *D. Düsterhaus*, pārstāvji,

ņemot vērā pēc ģenerāladvokāta uzklaušanās pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerāladvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu attiecas uz Padomes 1985. gada 27. jūnija Direktīvas 85/337/EEK par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu (OV L 175, 40. lpp.), ar grozījumiem, kas izdarīti ar Padomes 1997. gada 3. marta Direktīvu 97/11/EK (OV L 73, 5. lpp.; turpmāk tekstā – “Direktīva 85/337”), atbilstošo normu interpretāciju.
- 2 Šis lūgums ir ticis izteikts tiesvedībā starp *Salzburger Flughafen GmbH* (turpmāk tekstā – “*Salzburger Flughafen*”) un *Umweltsenat* (Vides lietu senāts) par pienākumu noteiktiem Zalcburgas (Austrija) lidostas infrastruktūras paplašināšanas projektiem veikt to ietekmes uz vidi novērtējumu.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

- 3 Direktīvas 85/337 1. pantā ir noteikts:

“1. Šī direktīva attiecas uz to valsts un privāto projektu ekoloģiskās ietekmes novērtējumu, kuriem, iespējams, ir nozīmīga ekoloģiska ietekme.

2. Šajā direktīvā:

“projekts” nozīmē:

- celtniecības darbu vai citu ierīkošanu vai programmu izpildi,
- citu iejaukšanos dabiskajā apkārtnē un ainavā, to skaitā iejaukšanos, kas saistīta ar minerālo resursu ieguvī;

[..].”

- 4 Šīs direktīvas 2. panta 1. punktā ir noteikts, ka:

“Dalībvalstis nosaka visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu ka, pirms tiek dota piekrišana, uz tiem projektiem, kuriem var būt nozīmīga ekoloģiskā ietekme, *inter alia*, to rakstura, izmēra vai atrašanās vietas dēļ, attiektos prasība par attīstības saskaņošanu un novērtējumu attiecībā uz to ietekmi. Šie projekti ir noteikti 4. pantā.”

- 5 Atbilstoši minētās direktīvas 3. pantam:

“Ekoloģiskās ietekmes novērtējums pienācīgā veidā, ņemot vērā katru atsevišķu gadījumu un saskaņā ar 4. līdz 11. pantu, nosaka, raksturo un novērtē projekta tiešo un netiešo ietekmi uz šādiem faktoriem:

- dzīvām būtnēm, faunu un floru,

- augsni, ūdeni, gaisu, klimatu un ainavu,
- materiālām vērtībām un kultūras mantojumu,
- mijiedarbību starp faktoriem, kas minēti pirmajā, otrajā un trešajā ievilkumā.”

6 Šīs pašas direktīvas 4. pants ir šāds:

“1. Saskaņā ar 2. panta 3. punktu I pielikumā uzskaitītos projektus pakļauj novērtējumam saskaņā ar 5. līdz 10. pantu.

2. Saskaņā ar 2. panta 3. punktu dalībvalstis:

a) ar katra gadījuma pārbaudēm

vai

b) pēc dalībvalsts noteiktajiem limitiem vai kritērijiem

attiecībā uz II pielikumā uzskaitītajiem projektiem nosaka, vai projekts jānovērtē saskaņā ar 5. līdz 10. pantu.

Dalībvalstis var nolemt piemērot gan a), gan b) apakšpunktā minēto kārtību.

3. Kad katra gadījuma pārbaude ir paveikta vai ir noteikti limiti vai kritēriji, kas paredzēti 2. punktā, ņem vērā attiecīgos atlasītos kritērijus, kas paredzēti III pielikumā.

[..]”

7 Direktīvas 85/337 I pielikumā ir norādīti šīs direktīvas 4. panta 1. punktā minētie projekti, kuriem obligāti jāpiemēro ietekmes uz vidi novērtējums. Šī pielikuma 7. punkta a) apakšpunkts attiecas uz “lidostu [..] ar pamata [pacelšanās un nolaišanās] skrejceļu, kura garums ir 2100 m vai vairāk, būv[i]”.

8 Minētās direktīvas II pielikumā ir ietverti tās 4. panta 2. punktā uzskaitītie projekti, attiecībā uz kuriem dalībvalstīm tiek saglabāta rīcības brīvība atbilstoši šī panta noteikumiem izvērtēt, vai ir nepieciešams veikt ietekmes uz vidi novērtējumu. Šī pielikuma 10. punkta d) apakšpunkts attiecas uz “lidlauku būv[i] (projekti[em], kas nav iekļauti I pielikumā)”, un šī paša pielikuma 13. punkta pirmajā ievilkumā ir paredzētas “jebkādas izmaiņas vai papildinājumi projektos, kas uzskaitīti I vai II pielikumā, kas jau ir apstiprināti, paveikti vai ir veikšanas procesā un kam var būt būtiska nelabvēlīga ekoloģiska ietekme”.

9 Direktīvas 85/337 III pielikuma, kurš attiecas uz tās 4. panta 3. punktā paredzētajiem kritērijiem, 2. punktā, kura nosaukums ir “Projektu atrašanās vieta”, ir noteikts šādi:

“Jāņem vērā to ģeogrāfisko apgabalu vides jutīgums, kurus projekti var ietekmēt, jo īpaši ņemot vērā:

[..]

— dabiskās vides absorbcijas spēju, pievēršot īpašu uzmanību šādām zonām:

[..]

g) blīvi apdzīvotas teritorijas;

[..].”

Austrijas tiesības

- 10 Austrijas tiesībās Direktīva 85/337 tika transponēta ar 2000. gada Likumu par ietekmes uz vidi novērtējumu (*Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000*), redakcijā, kas piemērojama pamatlīetas faktiem (*BGBI. I, 50/2002*, turpmāk tekstā – “*UVP-G 2000*”).
- 11 *UVP-G 2000* 1., 3. un 3.a pantā ir ietverti noteikumi par ietekmes uz vidi novērtējuma mērķi un saturu, princips, atbilstoši kuram šī likuma 1. pielikumā uzskaitītajiem projektiem ir jāveic šis novērtējums, šajā ziņā piemērojamā kārtība un nosacījumi, kā arī personas vai iestādes, kurām ir tiesības lūgt veikt novērtējumu.
- 12 Tādējādi *UVP-G 2000* 1. pielikumā ir uzskaitīti tie projekti, kuriem atbilstoši iepriekš minētajās normās noteiktajam principam ir nepieciešams novērtējums. Izmaiņas šajos projektos, sākot no norādītā limita, ir jāpārbauda katrā gadījumā atsevišķi, lai noteiktu, vai jāveic novērtējums. Minētā pielikuma 1. ailes 14. punkta d) apakšpunktā šajā ziņā ir ietverti šādi projekti:
- “Izmaiņas lidostās, kuras var uzņemt 20 000 vai vairāk lidaparātu (lidmašīnas ar dzinējiem, motoplanieri vai helikopteri) reisu gadā.”
- 13 Pasažieru lidostas ekspluatācijai un jebkādam izmaiņām licencē paredzētajos ekspluatācijas limitos ir nepieciešama “pasažieru lidostas licence” atbilstoši Aviācijas likuma (*Luftfahrtgesetz*) 68. panta 1. punktam, kā arī “ekspluatācijas licence” atbilstoši šī likuma 73. panta 1. punktam. Turklāt pasažieru lidostas zemes aprikojuma būvei, izmantošanai un būtiskai to pārbūvei ir nepieciešama atļauja atbilstoši šī likuma 78. panta 1. punktam.

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

- 14 *Salzburger Flughafen* ekspluatē Zalcburgas lidostu, kuras pacelšanās un nolaišanās celiņu garums pārsniedz 2 100 metrus. 2002. gada 30. jūlijā šī sabiedrība lūdza piešķirt atļauju vēl viena termināļa būvei, pamatojot, ka nepieciešamība kontrolēt lielo bagāžu rada grūtības pasažieru pieplūduma brīžos esošajā reģistrācijas zālē. Ar 2003. gada 2. aprīļa lēmumu *Landeshauptfrau von Salzburg* [Zalcburgas mēre], kompetentās pārvaldes iestādes priekšsēdētāja, izsniedza būvniecības atļauju. Šis papildu terminālis tika uzcelts 2003. un 2004. gada laikā. Kopš šī laika tas arī tiek izmantots.
- 15 2004. gadā *Salzburger Flughafen* iesniedza jaunus pieteikumus attiecībā uz lidostas infrastruktūras paplašināšanu. Tie bija par teritorijām esošās lidostas dienvidrietumos aptuveni 90 000 m² platībā saistībā ar palīgtelpu, tostarp glabātavu, būvi un automašīnu un lidmašīnu stāvvietu paplašināšanu. Turklāt šī sabiedrība lūdza paplašinājumā ietvert papildu teritoriju izmantošanu lidostas ziemeļrietumu daļā gandrīz 120 000 m² platībā galvenokārt vispārējas nozīmes aviācijas vajadzībām – angāru, automašīnu un lidmašīnu novietņu ierīkošanai. *Salzburger Flughafen* lūdza arī atļauju piebraucamo ceļu pārveidošanai. Šie pieprasījumi neattiecās uz paša skrejceļa pārveidošanu.
- 16 Lidostas apdzīvotā vietā situācija, kurai raksturīgs arī paaugstināts gaisa piesārņojums un nelabvēlīga ietekme uz vidi, bija iemesls, lai *Landesumweltanwaltschaft Salzburg* (Vietējā vides jautājumu komiteja) 2006. gada 13. martā vērstos *Amt der Salzburger Landesregierung* (Zalcburgas federālās zemes valdības birojs) ar lūgumu atzīt pienākumu veikt vides pētījumu gan par papildu termināli, gan lidostas paplašināšanas darbiem. Tā kā minētā iestāde šo lūgumu noraidīja, *Landesumweltanwaltschaft Salzburg* šo lēmumu pārsūdzēja *Umweltsenat*.
- 17 Savā lēmumā *Umweltsenat* atzina, ka gan jau notikušajai lidostas infrastruktūras paplašināšanai pēc papildu termināļa būves un nodošanas ekspluatācijā, gan atļaujas pieprasījumos norādītajai plānotajai paplašināšanai ir jāpiemēro ietekmes uz vidi novērtējums saskaņā ar atbilstošajām *UVP-G 2000* normām, lasot tās kopā ar Direktīvu 85/337.

- 18 Sava lēmuma pamatošanai šī iestāde norādīja, ka, kaut arī pamatlietā valsts tiesību aktos nav prasības par ietekmes uz vidi novērtējumu, ja nav pārsniegts noteiktais limits, proti, reisu skaita pieaugums par vismaz 20 000 gadā, tomēr Direktīva 85/337 ar šo regulējumu ir tikusi transponēta tikai nepilnīgi. *UVP-G 2000* patiesībā esot noteikts pārāk augsts limits, tāpēc praksē mazu vai vidēju lidostu infrastruktūras pārveidojumi nekad nav jānovērtē saistībā ar to ietekmi uz vidi. *Umweltsenat* vēl ir piebildis, ka atbilstošajās valsts tiesību normās nav noteiktas īpaši aizsargājamas zonas, kaut arī Direktīvas 85/337 III pielikuma 2. punkta g) apakšpunktā ir prasība īpašu uzmanību pievērst blīvi apdzīvotām teritorijām. Un attiecīgā lidosta atrodas tuvu Zalcburgas pilsētai.
- 19 *Umweltsenat* tādēļ uzskatīja, ka Direktīva 85/337 ir jāpiemēro tieši, jo lidostas infrastruktūras pārveidojumi īpaši to rakstura, nozīmīguma un īpašību dēļ ir uzskatāmi par lidostas pašas pārveidojumiem, kuru mērķis ir palielināt darbības apjomu un gaisa satiksmi.
- 20 *Salzburger Flughafen* šo lēmumu pārsūdzēja *Verwaltungsgerichtshof* (Augstākā administratīvā tiesa).
- 21 Iesniedzējtiesa norāda, ka atbilstoši Tiesas judikatūrai, kas izriet no 2008. gada 28. februāra sprieduma lietā C-2/07 *Abraham* u.c. (Krājums, I-1197. lpp.), kā arī 2011. gada 17. marta sprieduma lietā C-275/09 *Brussels Hoofdstedelijk Gewest* u.c. (Krājums, I-1753. lpp.), Direktīvas 85/337 II pielikuma atbilstošās normas, lasot kopā ar tās I pielikuma normām, arī paredz jau esošas lidostas infrastruktūras pārveidošanas darbus. Turklāt, lai izvairītos no Savienības tiesiskā regulējuma nepareizas piemērošanas, sadalot projektus, kuriem, kopā ņemot, var būt ievērojama ietekme uz vidi, būtu nepieciešams ņemt vērā šādu projektu – kuru starpā pastāv objektīva un hronoloģiska saikne – kopējās sekas. *Verwaltungsgerichtshof* tādēļ uzskata, ka, novērtējot vēlāka projekta, tātad lidostas teritorijas paplašināšanas, ietekmi uz vidi, ir jāņem vērā arī agrākā projekta, proti, papildu termināļa būves, ietekme.
- 22 Par faktu, ka pamatlietā minētajam projektam, aplūkojot to kopumā, varētu būt jāveic ietekmes uz vidi novērtējums atbilstoši Direktīvas 85/337 normām, kaut arī valsts tiesību aktos šāds novērtējums nav paredzēts, *Verwaltungsgerichtshof* norāda, ka atbilstoši Tiesas judikatūrai Direktīvas 85/337 4. panta 2. punkta otrajā daļā paredzētā dalībvalstu rīcības brīvība ir ierobežota ar šīs direktīvas 2. panta 1. punktu – novērtēt ietekmi uz vidi tiem projektiem, kuriem var būt būtiska ietekme uz vidi, īpaši ņemot vērā to raksturu, lielumu vai atrašanās vietu. Tādēļ dalībvalsts, kura kritērijus vai limitus ir noteikusi, neņemot vērā projektu atrašanās vietu, vai tos ir noteikusi tāds, atbilstoši kuriem par noteiktu projektu kategoriju jau iepriekš būtu skaidrs, ka tiem nav jāpiemēro ietekmes uz vidi novērtējums, būtu pārkāpusi tai piešķirtās rīcības brīvības robežas (iepriekš minētais spriedums lietā *Abraham* u.c., 37. punkts; 1996. gada 24. oktobra spriedums lietā C-72/95 *Kraaijeveld* u.c., *Recueil*, I-5403. lpp., 53. punkts, kā arī 1999. gada 16. septembra spriedums lietā C-435/97 *WWF* u.c., *Recueil*, I-5613. lpp., 38. punkts).
- 23 Attiecībā uz šīs rīcības brīvības robežu ievērošanas un to pārkāpšanas seku kontroli iesniedzējtiesa uzsver, ka atbilstoši Tiesas judikatūrai gadījumā, ja dalībvalsts likumdevējs vai pārvaldes iestādes šo rīcības brīvību ir pārkāpuši, indivīdi pret valsts iestādēm dalībvalsts tiesā var atsaukties uz Direktīvas 85/337 2. panta 1. punktu un 4. panta 2. punktu un tādējādi no tām panākt, ka ar šīm normām nesaderīgās tiesību normas vai pasākumi tiek atcelti. Šādā situācijā no iepriekš minētajiem spriedumiem lietās *Kraaijeveld* u.c. (59.–61. punkts) un *WWF* u.c. (rezolūtīvās daļas 5) punkts) izriet, ka valsts iestādēm savas kompetences ietvaros ir jāveic visi vispārīgie vai speciālie pasākumi, kas vajadzīgi, lai projekti tiktu pārbaudīti un konstatēts, vai tiem varētu būt ievērojama ietekme uz vidi, un, ja tas apstiprinās, tiem ir jāveic šīs ietekmes novērtējums.
- 24 Attiecībā uz atbilstošo Direktīvas 85/337 normu tiešo iedarbību iesniedzējtiesa uzskata, ka, raugoties no to satura aspekta, šīs normas ir beznosacījuma. Par jautājumu, vai tās ir arī pietiekami precīzas, lai tiktu tieši piemērotas, tā norāda, ka Direktīvas 85/337 III pielikumā noteiktie atlases kritēriji katrā ziņā novelk robežas dalībvalstīm atbilstoši šīs direktīvas 4. panta 2. punktam piešķirtajai rīcības brīvībai. Pamatlietā aplūkojamajā tiesiskajā regulējumā neesot ņemts vērā projektu atrašanās vietas kritērijs, kas

ietverts Direktīvas 85/337 III pielikuma 2. punkta g) apakšpunktā. Turklāt šajā tiesiskajā regulējumā noteiktais limits rada situāciju, ka mazām vai vidēja lieluma lidostām ietekmes uz vidi novērtējums praksē nekad nav jāpiemēro. Tādējādi iesniedzējtiesa norāda ne vien to, ka ar pamatlietā aplūkojamo tiesisko regulējumu Direktīva 85/337 ir transponēta nepilnīgi, bet arī ka tajā acīmredzami nav ņemti skaidrie un pietiekami precīzie kritēriji, kas ietverti šīs direktīvas III pielikumā.

25 Ņemot vērā šos apsvērumus, kā arī faktu, ka *Verwaltungsgerichtshof* ir pēdējās instances tiesa šai lietā, tā nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

“1) Vai [...] Direktīvai 85/337 [...] pretrunā ir tāds valsts tiesiskais regulējums, atbilstoši kuram ietekmes uz vidi novērtējums (ar skrejceļu nesaistītiem) infrastruktūras darbiem lidostā, proti, termināla ierīkošanai un lidostas teritorijas paplašināšanai papildu ēku (īpaši angāru, aprīkojuma garāžu un stāvvietu) celtniecībai, ir jāveic tikai tad, ja darbu rezultātā ir sagaidāms reisu skaita pieaugums par vismaz 20 000 gadā?

Ja uz pirmo jautājumu tiek sniegta apstiprinoša atbilde:

2) vai atbilstoši Direktīvai 85/337 – ja nav valsts tiesiskā regulējuma –, piemērojot to tieši (ievērojot tās mērķus un III pielikuma kritērijus), rodas pienākums un iespēja veikt pirmajā jautājumā aprakstītā, II pielikuma piemērošanas jomā ietilpstošā projekta ietekmi uz vidi novērtējumu?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

26 Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Direktīvas 85/337 normām ir pretrunā tāds valsts tiesiskais regulējums, atbilstoši kuram šīs direktīvas II pielikumā ietilpstošu lidostas infrastruktūras pārveidošanas projektu ietekmes uz vidi novērtējums ir jāveic tikai tad, ja šo projektu īstenošanas rezultātā ir sagaidāms reisu skaita pieaugums par vismaz 20 000 gadā.

27 Lai atbildētu uz šo jautājumu, ir jānorāda – kā izriet arī no Direktīvas 85/337 4. panta 2. punkta un tās II pielikuma 13. punkta pirmā ievilkuma kombinētajiem noteikumiem –, ka attiecībā uz jebkādam izmaiņām vai papildinājumiem ar lidostām saistītos projektos, kas jau ir apstiprināti, paveikti vai ir veikšanas procesā, kuriem varētu būt ievērojama negatīva ietekme uz vidi, dalībvalstīm, pamatojoties uz katra atsevišķā gadījuma pārbaudi vai to noteiktajiem limitiem un kritērijiem, ir jānosaka, vai attiecīgajam projektam ir jāveic ietekmes uz vidi novērtējums.

28 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka atbilstoši Tiesas pastāvīgajai judikatūrai uz darbiem, kas veikti, izmainot esošas lidostas infrastruktūru, nepagarinot pacelšanās un nolaišanās skrejceļu, attiecas Direktīvas 85/337 II pielikuma 13. punkta normas, ja tos, ņemot vērā to raksturu, svarīgumu un pazīmes, var uzskatīt par darbiem, kuri izmaina pašu lidostu (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Brussels Hoofdstedelijk Gewest* u.c., 35. punkts un tajā minētā judikatūra).

29 Attiecībā uz limitu vai kritēriju paredzēšanu, lai noteiktu, vai šādam projektam ir jāveic ietekmes uz vidi novērtējums, ir jāatgādina, ka, protams, saskaņā ar Direktīvas 85/337 4. panta 2. punkta b) apakšpunktu dalībvalstīm ir piešķirta rīcības brīvība. Tomēr šī rīcības brīvība ir ierobežota ar minētās direktīvas 2. panta 1. punktā paredzēto pienākumu izvērtēt tādu projektu ietekmi, kuriem varētu būt ievērojama ietekme uz vidi, īpaši to rakstura, apmēru vai atrašanās vietas dēļ (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *WWF* u.c., 36. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 30 Tādējādi Direktīvas 85/337 4. panta 2. punkta b) apakšpunktā minēto limitu un/vai kritēriju mērķis ir veicināt konkrētā projekta īpašību izvērtēšanu, lai noteiktu, vai uz to attiecas pienākums veikt novērtējumu, nevis lai no šī pienākuma atbrīvotu veselās šīs direktīvas II pielikumā minētu projektu kategorijas, kurus paredzēts īstenot dalībvalsts teritorijā (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *WWF* u.c., 37. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 31 Tiesa jau ir precizējusi, ka dalībvalsts, kas noteiktu kritērijus un/vai limitus tādā līmenī, kas praksē jau iepriekš kādu projektu kategoriju pilnībā atbrīvotu no pienākuma novērtēt ietekmi uz vidi, pārsniegtu rīcības brīvību, kas tai ir atbilstoši Direktīvas 85/337 2. panta 1. punktam un 4. panta 2. punktam, izņemot, ja visus atbrīvotos projektus varētu, tos novērtējot kopumā, uzskatīt par tādiem, kuriem nevar būt nozīmīga ietekme uz vidi (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *WWF* u.c., 38. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 32 Visbeidzot no Direktīvas 85/337 4. panta 3. punkta izriet, ka, lai atbilstoši šī panta 2. punkta b) apakšpunktam noteiktu limitus vai kritērijus, ir jāņem vērā minētās direktīvas III pielikumā paredzētie atbilstošie atlases kritēriji. Viens no šiem kritērijiem tostarp ir dabiskās vides absorbcijas spēja, un šajā ziņā īpaša vērība ir jāpiešķir blīvi apdzīvotām teritorijām.
- 33 Jāatzīst, ka tāds limits, kāds aplūkojams pamatlīnētā, nav saderīgs ar minētās direktīvas 2. panta 1. punktā paredzēto vispārīgo pienākumu, lai varētu pareizi identificēt tos projektus, kuriem var būt ievērojama ietekme uz vidi.
- 34 Tiešām – kā atzinusi arī iesniedzējtiesa – tik augsta limita noteikšanas rezultātā mazu vai vidēja izmēru lidostu infrastruktūras pārveides projektiem praksē nekad nebūtu jāpiemēro ietekmes uz vidi novērtējums, kaut arī, kā pareizi norādījusi Komisija, šādiem darbiem var būt ievērojama ietekme uz vidi.
- 35 Turklāt ar šādu limitu, kas paredzēts, lai izlemtu par nepieciešamību veikt tādu projektu, kādi ir pamatlīnētā, ietekmes uz vidi novērtējumu, attiecīgajā valsts tiesiskajā regulējumā, lai gan Direktīvas 85/337 4. panta 3. punktā ir paredzēts pienākums, ir ņemts vērā vienīgi projekta seku kvantitatīvais aspekts, ignorējot pārējos šīs direktīvas III pielikumā ietvertos atlases kritērijus, tostarp šī pielikuma 2. panta g) apakšpunktā ietverto kritēriju, proti, teritorijas, kuru skar projekts, apdzīvotības blīvumu. Ir skaidrs, ka lidosta, kuras infrastruktūras pārveidojumi tiek aplūkoti pamatlīnētā, atrodas Zalcburgas pilsētas tuvumā.
- 36 Turklāt iesniedzējtiesa norāda, ka tādos apstākļos, kādi ir pamatlīnētā, lai izlemtu, vai jāveic ietekmes uz vidi novērtējums, būtu jāņem vērā gan agrākā – papildu termināļa būves – projekta, gan arī vēlākā – lidostas teritorijas paplašināšanas – projekta ietekme uz vidi.
- 37 Šajā ziņā ir jānorāda, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru šāda kumulatīva ņemšana vērā var izrādīties nepieciešama, lai novērstu Savienības tiesiskā regulējuma apiešanu, sadalot tādus projektus, kuriem, kopā ņemot, var būt būtiska ietekme uz vidi (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Brussels Hoofdstedelijk Gewest* u.c., 36. punkts un tajā minētā judikatūra). Iesniedzējtiesai, ņemot vērā šo judikatūru, ir jāpārbauda, vai un ciktāl ir vispārīgi jāizvērtē tādu projektu ietekme uz vidi, kuri ir minēti šī sprieduma 15. punktā un kuri jau tikuši īstenoti 2003. un 2004. gadā.
- 38 Līdz ar to uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Direktīvas 85/337 2. panta 1. punktam, kā arī 4. panta 2. punkta b) apakšpunktam un 3. punktam ir pretrunā tāds valsts tiesiskais regulējums, atbilstoši kuram šīs direktīvas II pielikumā ietilpstošu lidostas infrastruktūras pārveidošanas projektu ietekmes uz vidi novērtējums ir jāveic tikai tad, ja šo projektu īstenošanas rezultātā ir sagaidāms reisu skaita pieaugums par vismaz 20 000 gadā.

Par otro jautājumu

- 39 Ar otro jautājumu iesniedzējtiesa vēlas būtībā uzzināt, vai gadījumā, kad dalībvalsts ir nepareizi transponējusi Direktīvu 85/337, atbilstoši šai direktīvai ir jāizvērtē tādu tās II pielikumā uzskaitītu projektu, kādi aplūkojami pamatlietā, ietekme uz vidi.
- 40 Uzdots jautājums ir jāizprot šādi – vai gadījumā, kad dalībvalsts atbilstoši Direktīvas 85/337 4. panta 2. punkta b) apakšpunktam, kurš attiecas uz tās II pielikumā uzskaitītajiem projektiem, paredz limitu, kas neatbilst šīs direktīvas 2. panta 1. punktā un 4. panta 3. punktā izklāstītajiem pienākumiem, minētās direktīvas 2. panta 1. punktam, kā arī 4. panta 2. punkta a) apakšpunktam un 3. punktam ir tieša iedarbība, atbilstoši kurai kompetentajām valsts iestādēm ir jānodrošina, lai vispirms tiktu pārbaudīts, vai attiecīgajiem projektiem var būt būtiska ietekme uz vidi, un, ja tas apstiprinās, lai tiktu veikts šis ietekmes novērtējums.
- 41 Atbilstoši Tiesas judikatūrai gadījumā, ja dalībvalsts likumdevējs vai pārvalde ir pārsniegusi rīcības brīvību, kas paredzēta Direktīvas 85/337 4. panta 2. punktā kombinācijā ar tās un 2. panta 1. punktu, attiecīgās dalībvalsts iestāžu pienākums savas kompetences ietvaros ir veikt visus nepieciešamos vispārējos vai īpašos pasākumus, lai pārbaudītu projektus attiecībā uz to, vai tiem var būt būtiska ietekme uz vidi, un apstiprinošas atbildes gadījumā novērtētu šo ietekmi (šajā ziņā skat. iepriekš minētos spriedumus lietā *Kraaijeveld* u.c., 61. punkts, kā arī lietā *WWF* u.c., 70. un 71. punkts).
- 42 Tāda pati pieeja ir piemērojama tādā gadījumā, kāds ir pamatlietā, kurš seku ziņā ir pielīdzināms šī sprieduma iepriekšējā punktā aprakstītajai situācijai, kad ar valsts tiesiskajā regulējumā paredzēto limitu ir nepareizi transponēts Direktīvas 85/337 4. panta 2. punkta b) apakšpunkts, lasot kombinācijā ar tās 2. panta 1. punktu un 4. panta 3. punktu.
- 43 Līdz ar to tādā gadījumā, kāds ir pamatlietā, kā pareizi norādījusi Komisija, ja dalībvalsts, pamatojoties uz Direktīvas 85/337 4. panta 2. punkta b) apakšpunktu, ir paredzējusi limitu, kā sekas var būt tādas, ka no ietekmes uz vidi novērtējuma var tikt izslēgtas veselās projektu kategorijas, valsts iestādēm atbilstoši minētās direktīvas 2. panta 1. punktam, kā arī 4. panta 2. punkta a) apakšpunktam un 3. punktam ir jānodrošina, lai katrā gadījumā atsevišķi tiktu noteikts, vai šāds novērtējums ir jāveic, un, ja tas apstiprinās, tas tiktu veikts.
- 44 Austrijas valdība un *Salzburger Flughafen* tomēr šo apgalvojumu apstrīd, atsaucoties uz 2004. gada 7. janvāra spriedumu lietā *C-201/02 Wells (Recueil, I-723. lpp.)*, kurā ir teikts, ka atbilstoši tiesiskās noteiktības principam indivīds uz direktīvu pret dalībvalsti nevar atsaukties, ja runa ir par valsts pienākumu, kurš ir tieši saistīts ar cita atbilstoši direktīvai saistoša pienākuma pret trešo personu izpildi.
- 45 Šis apgalvojums ir jānoraida.
- 46 Lietā *Wells* Tiesa atzina, ka, no vienas puses, ir jāatzīst indivīda tiesības atsaukties uz Direktīvas 85/337 normām un ka, no otras puses, attiecīgo zemesgabalu īpašniekiem ir jāuzņemas ciest sekas, kādas radušās no attiecīgajai dalībvalstij šajā direktīvā paredzēto pienākumu novēlotas izpildes.
- 47 Tādēļ pamatlietā gadījumā, ja lēmumā būtu konstatēta nepieciešamība veikt ietekmes uz vidi novērtējumu, *Salzburger Flughafen* kā attiecīgo zemesgabalu izmantotājam būtu jāuzņemas arī šā lēmuma sekas.
- 48 Tādēļ uz otro jautājumu ir jāatbild, ka gadījumā, ja dalībvalsts atbilstoši Direktīvas 85/337 4. panta 2. punkta b) apakšpunktam, kurš attiecas uz tās II pielikumā uzskaitītajiem projektiem, paredz tādu limitu, kāds aplūkojams pamatlietā un kas neatbilst šīs direktīvas 2. panta 1. punktā un 4. panta 3. punktā izklāstītajiem pienākumiem, minētās direktīvas 2. panta 1. punktam, kā arī 4. panta

2. punkta a) apakšpunktam un 3. punktam ir tieša iedarbība, atbilstoši kurai kompetentajām valsts iestādēm ir jānodrošina, lai vispirms tiktu pārbaudīts, vai attiecīgajiem projektiem var būt būtiska ietekme uz vidi, un, ja tas apstiprinās, lai tiktu veikts šis ietekmes novērtējums.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 49 Attiecībā uz pamatlietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto lietas dalībnieku izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (piektā palāta) nospriež:

- 1) **Padomes 1985. gada 27. jūnija Direktīvas 85/337/EEK par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu, kas grozīta ar Padomes 1997. gada 3. marta Direktīvu 97/11/EK, 2. panta 1. punktam, kā arī 4. panta 2. punkta b) apakšpunktam un 3. punktam ir pretrunā tāds valsts tiesiskais regulējums, atbilstoši kuram šīs direktīvas II pielikumā ietilpstošu lidostas infrastruktūras pārveidošanas projektu ietekmes uz vidi novērtējums ir jāveic tikai tad, ja šo projektu īstenošanas rezultātā ir sagaidāms reisu skaita pieaugums par vismaz 20 000 gadā;**
- 2) **ja dalībvalsts atbilstoši Direktīvas 85/337, kas grozīta ar Direktīvu 97/11, 4. panta 2. punkta b) apakšpunktam, kurš attiecas uz tās II pielikumā uzskaitītajiem projektiem, paredz tādu limitu, kāds aplūkojams pamatlietā un kas neatbilst šīs direktīvas 2. panta 1. punktā un 4. panta 3. punktā izklāstītajiem pienākumiem, minētās direktīvas 2. panta 1. punktam, kā arī 4. panta 2. punkta a) apakšpunktam un 3. punktam ir tieša iedarbība, atbilstoši kurai kompetentajām valsts iestādēm ir jānodrošina, lai vispirms tiktu pārbaudīts, vai attiecīgajiem projektiem var būt būtiska ietekme uz vidi, un, ja tas apstiprinās, lai tiktu veikts šis ietekmes novērtējums.**

[Paraksti]