

ĢENERĀLADVOKĀTES JULIANAS KOKOTES [JULIANE KOKOTT]

SECINĀJUMI,

sniegti 2007. gada 29. novembrī¹

I — Ievads

II — Atbilstošās tiesību normas

2. IVN direktīvas 1. pantā noteikts tās priekšmets un daži jēdzieni:

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

1. Prejudiciālais nolēmums attiecas uz Padomes 1985. gada 27. jūnija Direktīvu 85/337/EEK par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu² tās sākotnējā redakcijā (turpmāk tekstā — “IVN direktīva”). Runa ir par pasākumiem Ljēžas-Bjersē [*Liège-Bierset*] lidostā, kam jāveicina tās izmantošana kravu gaisa pārvadājumiem un jāpalielina nakts lidojumu apjoms. Būtībā jautājums ir par to, ar kādiem nosacījumiem, mainot lidostas infrastruktūru, jāveic ietekmes uz vidi novērtējums, it īpaši, vai jāņem vērā vēlamais gaisa pārvadājumu palielinājums.

2. Šajā direktīvā:

“projekts” nozīmē:

1 — Oriģinālvaloda — vācu.

2 — OV L 175, 40. lpp.

— celtniecības darbu vai citu ierīkošanu vai programmu izpildi,

- citu iejaukšanos dabiskajā apkārtnē un ainavā, to skaitā iejaukšanos, kas saistīta ar minerālo resursu ieguvī;
- to rakstura, izmēra vai atrašanās vietas dēļ, pakļauj novērtējumam attiecībā uz to ietekmi.

“attīstītājs” nozīmē:

Šie projekti ir noteikti 4. pantā.”

atļaujas pieprasītāju privātam projektam vai valsts iestādi, kas ierosina projektu;

4. 3. pantā raksturots ietekmes uz vidi novērtējuma priekšmets:

“attīstības piekrišana” nozīmē:

kompetentās iestādes vai iestāžu lēmumu, kas piešķir attīstītājam tiesības turpināt projektu.

“Ekoloģiskā [ietekmes uz vidi] ekspertīze nosaka, raksturo un novērtē noteiktā veidā, ņemot vērā katru atsevišķu gadījumu un saskaņā ar 4. līdz 11. pantu, projekta tiešo un netiešo ietekmi uz šādiem faktoriem:

3. [..]”

— dzīvām būtnēm, faunu un floru,

3. 2. panta 1. punktā noteikti IVN direktīvas mērķi:

— augsni, ūdeni, gaisu, klimatu un ainavu,

“Dalībvalstis nosaka visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka, pirms tiek dota piekrišana, tos projektus, kuriem var būt būtiska [ietekme uz vidi] *inter alia*

— mijiedarbību starp faktoriem, kas minēti pirmajā un otrajā ievilkumā,

— materiālos labumus un kultūras lidostu būve³, kam pamata skrejceļa garums ir 2100 m un vairāk.

5. 4. pantā noteikts, kādiem projektiem jānovērtē ietekme:

[..]

“1. Saskaņā ar 2. panta 3. punktu to veidu projektus, kas uzskaitīti I pielikumā, pakļauj novērtējumam saskaņā ar 5. līdz 10. pantu.

2. To veidu projektus, kas uzskaitīti II pielikumā, pakļauj novērtējumam saskaņā ar 5. līdz 10. pantu, ja dalībvalstis uzskata, ka šo projektu pazīmes to pieprasa.

Šim nolūkam dalībvalstis var *inter alia* noteikt konkrētus projektu veidus, kas ir pakļaujami novērtējumam, vai arī tās var noteikt kritērijus un/vai pakāpi, kas vajadzīga, lai noteiktu, kuri no to veidu projektiem, kas uzskaitīti II pielikumā, ir pakļaujami novērtējumam saskaņā ar 5. līdz 10. pantu.”

6. Lidostas ir minētas I pielikuma 7. punktā:

7. Čikāgas Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas dibināšanas konvencijas 14. pielikumā ir noteikti standarti visai zonai, kurā lidmašīnas pārvietojas paceļoties un nosēžoties vai, citiem vārdiem sakot, pacelšanās un nosēšanās skrejceļiem, manevrēšanas ceļiem un lidostas gaisa telpai. Tāpat tiek regulēti signāli, lai lidmašīnas varētu izmantot lidostu.

8. II pielikuma 10. punkta d) apakšpunktā tostarp pieminētas mazākas lidostas:

“Ceļu, ostu būve, to skaitā zvejniecības ostu un lidostu būve (projekti, kas nav uzskaitīti I pielikumā).”

“Autoceļu, ātrgaitas šoseju (1) un sliežu garo distanču dzelzceļa transportam un tādu

3 — Šai direktīvā “lidosta” nozīmē lidostas, kas atbilst definīcijai 1944. gada Čikāgas Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas dibināšanas konvencijā (14. pielikums).”

9. Projektu grozījumi ir minēti II pielikuma 12. punktā:

projekta veida un vides īpatnībām, kas var tikt ietekmētas;

“Grozījumi I pielikumā iekļautajos attīstības projektos un tajos projektos I pielikumā, kas veikti vienīgi vai galvenokārt, lai attīstītu un pārbaudītu jaunas metodes vai produktus, un kas nav izmantoti vairāk nekā vienu gadu.”

- b) dalībvalstis uzskata, ka attīstītājam var pieprasīt apkopot šo informāciju, ņemot vērā *inter alia* pašreizējās novērtējuma zināšanas un metodes.

2. Informācija, kas attīstītājam jāsniedz saskaņā ar 1. punktu, ietver vismaz:

10. 5. pantā noteikts, kāda informācija jāsniedz gadījumos, kad jāveic ietekmes uz vidi novērtējums:

- projekta aprakstu, kas satur informāciju par projekta norises vietu, tā dizainu un apjomu,

“1. Ja pastāv projekti, kas, ievērojot 4. pantu, jāpakļauj [ietekmes uz vidi] novērtējumam saskaņā ar 5. līdz 10. pantu, dalībvalstis paredz vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka attīstītājs atbilstīgā formā sniedz III pielikumā paredzēto informāciju tiktāl, cik:

- to pasākumu aprakstu, kas paredzēti, lai izvairītos no būtiskas kaitīgas ietekmes, samazinātu to un, ja iespējams, radītu tai pretlīdzekli,

- a) dalībvalstis uzskata, ka informācija ir saistīta ar doto saskaņošanas procedūras stadiju un ar konkrēta projekta vai

- datus, kas vajadzīgi, lai noteiktu un novērtētu galveno [ietekmi uz vidi], kāda var būt projektam,

- 1. līdz 3. ievilkumā minētās informācijas netehnisku kopsavilkumu. gaisa un augsnes piesārņojums, troksnis, vibrācija, gaisma, karstums, radiācija utt.), ko radījusi ierosinātā projekta darbošanās.

3. [..]”

[..]

11. 5. panta 1. punktā minētā informācija tiek precizēta III pielikumā:

4. Ierosinātā projekta iespējamās [ietekmes uz vidi] apraksts⁴, ko izraisa:

“1. Projekta apraksts, kurā jo īpaši ietverts:

- projekta pastāvēšana,
 - visa projekta fizisko pazīmju raksturojums un zemes izmantošanas prasības tā konstruēšanas un darbības fāžu laikā,
 - dabas resursu izlietošana,
 - ražošanas procesu galveno pazīmju raksturojums, piemēram, izlietoto materiālu iedaba un daudzums,
 - piesārņotāju noplūde, traucējumu radīšana un atkritumu iznīcināšana;
 - to paredzamo atkritumu un izplūdes aprēķins pēc veida un daudzuma (ūdens,
- ⁴ — Šai aprakstā būtu jāietver projekta tiešā ietekme un jebkāda netiešā, sekundārā, kopīgā, īstermiņa, vidēji ilga termiņa un ilgtermiņa, pastāvīga un pagaidu, pozitīva un negatīva projekta ietekmi.”

un attīstītāja sniegtais apraksts par izmantotajām aprēķināšanas metodēm, lai novērtētu [ietekmi uz vidi].

[..]

12. Saskaņā ar iesniedzējtiesas sniegto informāciju šī direktīva ļoti līdzīgā redakcijā ir transponēta valsts tiesību aktos.

III — Fakti, process un prejudiciālie jautājumi

13. Pamata prāvas pamatā ir Ljēžas-Bjersē, Beļģija, lidostas apkaimes iedzīvotāju sūdzība. Šai lidostai jau ilgu laiku ir nosēšanās skrejceļš, kas nepārprotami ir garāks par 2100 metriem. Saskaņā ar trešās personas veiktu ekonomisko pētījumu Valonijas reģions ir nolēmis tur attīstīt kravu gaisa pārvadājumus, kas notiktu 24 stundas diennaktī.

14. Valonijas reģions un *Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset* (Ljēžas-Bjersē lidostas attīstības un veicināšanas sabiedrība, turpmāk tekstā — “SAB”) ir noslēgušas vienošanās ar

kravu gaisa pārvadātājiem. Pirmā līguma ar sabiedrību *Cargo Airlines Ltd* (saīsināti — “CAL”) noslēgšanas datums nav zināms, un Tiesai par to nav iesniegta papildu informācija. Taču par 1996. gada 26. februārī ar eksprespiegādes pakalpojumu sabiedrību *TNT* (turpmāk tekstā — “TNT”) noslēgto vienošanos (turpmāk tekstā — “vienošanās”) ir sniegta izsmelīga informācija.

15. Lidostas apkaimes iedzīvotāji izklāsta, ka šī vienošanās tostarp paredzēja, ka:

- lidostas galvenais skrejceļš (23L/05R) darbosies pilnībā visā tā garumā un būs apgādāts ar nosēšanās sistēmu,

- paralēlais nosēšanās skrejceļš (23R) tiks aprikots vēlākais 1996. gada 1. martā,

- paralēlais skrejceļš 23L/05R tiks paplašināts līdz 45 m platumam un atbildīs normām, kas ir pietiekamas, lai uz tā manevrētu *Airbus 300*,

- skrejceļš 23ML tiks aprikots ar divām ātrgaitas papildu izejām un tiks pārvietots *A.T.C.* tornis (*Air Traffic Control Tower*),

- tieši pretī galvenajai *TNT* šķirošanas iekārtai atradiesies jauns 18 ha liels stāvlaukums,
 - stāvlaukuma zona tiks paplašināta lidmašīnu apkopes angāra virzienā un tiks savienota ar jauno ātrgaitas izeju,
 - tiks izbūvēts [satiksmes] kontroles tornis un tiks saglabāts degvielas apgādes centrs ar minimālo ietilpību miljons litru apjomā ar iespēju *TNT* pieprasīt tā paplašināšanu,
 - lidosta darbosies visu diennakti 365 dienas gadā un, lai nodrošinātu *TNT* darbību, tai būs pieejams pietiekams elektroenerģijas avots (ar jaudu apmēram 2000 ampēri) ar rezerves iespēju to pastiprināt, ļaujot nodrošināt nepārtrauktu elektroenerģijas padevi, kam nepieciešamas atļaujas uzcelt divas augstsprieguma elektroenerģijas stacijas ar jaudu 15 kV.
16. 1996. gadā sabiedrība *CAL* veica pirmos nakts lidojumus. Sabiedrība *TNT* savus nakts lidojumus uzsāka 1998. gada martā.
17. Lidostas apkaimes iedzīvotāji sūdzas par ļoti lielu troksni, pārsvarā naktīs, un tā ietekmi uz miegu un veselību. Civiltiesiskās atbildības ietvaros prasītāji lūdz, lai tiktu atlīdzināti zaudējumi, kas viņiem radušies ar 1996. gada 26. februāra vienošanos noteikto infrastruktūru izmantošanas dēļ, un lai tiktu aizliegts izmantot šīs infrastruktūras.
18. Viņi apgalvo, ka pirms būvatļaujas un ekspluatācijas atļaujas, kas nepieciešamas ar 1996. gada 26. februāra vienošanos noteikto darbu uzsākšanai, iegūšanas nav veikts ietekmes uz vidi novērtējums. Ietekmes uz vidi novērtējuma neesamības sekas savukārt ir minētās vienošanās īstenošanai nepieciešamo atļauju nelikumība un līdz ar to vienlaicīgi infrastruktūru, uz kurām attiecas šīs atļaujas, un šo infrastruktūru izmantošanas nelikumība.
19. *Tribunal de première Instance de Liège* [Ljēžas Pirmās instances tiesa] daļēji apmierināja prasību, otrajā instancē *Cour d'appel de Liège* [Ljēžas Apelācijas tiesa] to noraidīja. *Cour d'appel* tostarp paskaidroja, ka IVN direktīva aptver un nosaka lidostas jēdzienu saskaņā ar skrejceļa garumu, nevis saskaņā ar tam pieguļošajām iekārtām, piemēram, angāriem vai [satiksmes] kontroles torni. Taču šajā gadījumā skrejceļš nav būtiski mainīts. Turklāt direktīvas I pielikums attiecas uz lidostas "būvi", bet

II pielikums attiecas uz I pielikumā iekļauta projekta grozījumiem vai, citiem vārdiem sakot, būves izmaiņām.

20. Iesniedzot kasācijas sūdzību, lidostas apkaimes iedzīvotāji vērsas pret projekta jēdziena interpretāciju, ko sniegusi *Cour d'appel*.

21. Tādējādi *Cour de Cassation* [Kasācijas tiesa] iesniedz Eiropas Kopienų Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

1) Vai vienošanās, kas saista valsts iestādes ar privātu uzņēmumu un kas parakstīta ar mērķi, lai šis uzņēmums sāktu savu darbību lidostā, kuras skrejceļa garums pārsniedz 2100 m, un kurā precīzi aprakstīti paredzētie infrastruktūras darbi, kas attiecas uz skrejceļa pielāgošanu bez tā pagarināšanas un [satiksmes] kontroles torņa celtniecību, lai nodrošinātu lielu kravas lidmašīnu lidojumus visu diennakti 365 dienas gadā, kas paredz gan nakts, gan dienas lidojumus, sākot no brīža, kad uzņēmums sāks savu darbību, ir projekts saskaņā ar Padomes 1985. gada 27. jūnija Direktīvu 85/337/EEK par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu redakcijā, kāda bija piemērojama, pirms direktīva tika grozīta ar Padomes 1997. gada 3. marta Direktīvu 97/11/EEK?

2) Vai darbi, kas veikti, mainot esošas lidostas infrastruktūru, lai to piemērotu plānotajam nakts un dienas lidojumu skaita palielinājumam, nepagarinot tās skrejceļu, atbilst tāda projekta jēdzienam, kuram saskaņā ar Padomes 1985. gada 27. jūnija Direktīvas 85/337/EEK, redakcijā, kāda bija piemērojama, pirms direktīva tika grozīta ar Padomes 1997. gada 3. marta Direktīvu 97/11/EEK, 1., 2. un 4. pantu jāveic ietekmes uz vidi novērtējums?

3) Lai gan Direktīvas 85/337/EEK pielikumos tieši netiek aplūkota plānota lidostas darbības paplašināšana, vai dalībvalstij tomēr ir jāņem vērā šis palielinājums, kad tā izskata šīs lidostas infrastruktūrā veikto izmaiņu, kuru mērķis ir nodrošināt šo darbības pieaugumu, iespējamo ietekmi uz vidi?

22. Rakstveida procesā un tiesas sēdē no lidostas apkaimes iedzīvotāju puses piedalījās lietas dalībnieki Abrahāms [*Abraham*] u.c., Božans [*Beaujean*] u.c., kā arī Dekamps [*Descamps*] u.c. ar atsevišķiem argumentiem, tāpat lietā piedalījās atbildētāji kasācijas tiesvedībā SAB un TNT, dalībvalstis Beļģija un Čehijas Republika, kā arī Komisija.

IV — Tiesiskais vērtējums

vidi, it īpaši ņemot vērā to raksturu, izmēru vai izpildes vietu⁵.

23. Saskaņā ar IVN direktīvas 4. panta 1. punktu un I pielikuma 7. punktu atļaujas par lidostu būvi, kam pacelšanās un nosēšanās pamata skrejceļa garums ir 2100 m un vairāk, iegūšanas priekšnoteikums ir obligāta ietekmes uz vidi novērtēšana.

24. Šādu projektu grozījumiem vai attiecīgi citu lidostu būvei saskaņā ar IVN direktīvas 4. panta 2. punktu un II pielikuma 10. vai attiecīgi 12. punktu novērtējums obligāti nav jāveic, izņemot gadījumus, ja dalībvalstis uzskata, ka šo projektu pazīmes to pieprasa. Šim nolūkam dalībvalstis var *inter alia* noteikt konkrētus projektu veidus, kas ir pakļaujami novērtējumam, vai arī tās var noteikt kritērijus un/vai pakāpi, kas vajadzīga, lai noteiktu, kuri no to veidu projektiem, kas uzskaitīti II pielikumā, ir pakļaujami novērtējumam.

25. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru IVN direktīvas 4. panta 2. punktā paredzēta dalībvalstu rīcības brīvība, ko ierobežo IVN direktīvas 2. panta 1. punktā minētais pienākums veikt to projektu ietekmes uz vidi novērtējumu, kas varētu būtiski ietekmēt

26. Šajā sakarā, no vienas puses, *Cour de cassation* jautājumi attiecas uz vienošanās par lidostas pielāgošanu kravu gaisa pārvadājumiem nozīmi un, no otras puses, uz to, vai lidostas izmaiņas, kas neattiecas uz skrejceļu, var uzskatīt par tādu projektu, kam jāveic novērtējums, un vai jāņem vērā lidostas darbība, novērtējot tās ietekmi uz vidi.

27. Tā kā, interpretējot un piemērojot IVN direktīvu, jāņem vērā 2. panta 1. punktā noteiktais mērķis, proti, ka pirms atļaujas izsniegšanas projektiem, kam varētu būt ievērojama ietekme uz vidi, it īpaši to rakstura, izmēra vai atrašanās vietas dēļ, ir jāpiemēro to seku novērtējums⁶, būtu lietderīgi atbildēt uz jautājumiem apgrieztā secībā.

5 — 1996. gada 24. oktobra spriedums lietā C-72/95 *Kraaijeveld u.c. (Recueil, I-5403. lpp., 50. punkts)*, 1999. gada 21. septembra spriedums lietā C-392/96 Komisija/Irija (*Recueil, I-5901. lpp., 64. punkts*), 2004. gada 29. aprīļa spriedums lietā C-117/02 Komisija/Portugāle (*Recueil, I-5517. lpp., 82. punkts*), 2005. gada 2. jūnija spriedums lietā C-83/03 Komisija/Itālija (Krājums, I-4747. lpp., 19. punkts) un 2005. gada 8. septembra spriedums lietā C-121/03 Komisija/Spānija (Krājums, I-7569. lpp., 87. punkts).

6 — 2006. gada 23. novembra spriedums lietā C-486/04 Komisija/Itālija (Krājums, I-11025. lpp., 36. punkts). Skat. arī 3. zemsviras piezīmē minētos spriedumus.

28. Līdz ar to A daļā es vispirms pārbaudišu, vai, novērtējot ietekmi uz vidi, jāņem vērā lidostas darbība vai attiecīgi darbības paplašināšana. Ņemot vērā atbildi uz šo jautājumu, B daļā tiks izskatīts otrs jautājums, proti, kādā mērā izmaiņas lidostā jāuzskata par tādu projektu, kam jāveic novērtējums IVN direktīvas nozīmē. Noslēgumā, C daļā es iedziļināšos pirmajā jautājumā, kas attiecas uz strīdīgo pasākumu īpatnību. Proti, vispirms šos pasākumus noteica vienošanās. Līdz ar to rodas jautājums, kā minētā vienošanās jāklasificē IVN direktīvas novērtējuma sistēmā, it īpaši, vai saskaņotajiem pasākumiem, iespējams, bija jāveic novērtējums.

A — Par trešo prejudiciālo jautājumu

29. Uzdotot trešo jautājumu, iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai saskaņā ar IVN direktīvu gaisa pārvadājumi lidostā vai attiecīgi to palielinājums ir daļa no tādas ietekmes uz vidi, kas jāņem vērā. Tā iemesls ir apgalvojums, ka izmaiņas Ljēžas-Bjersē lidostas infrastruktūrā ir izraisījušas lidostas darbības paplašināšanu.

30. *Cour de Cassation* šaubas pamatojas uz to, ka IVN direktīvā tieši netiek minēta lidostas darbības paplašināšana. Tomēr no direktīvas noteikumiem nepārprotami izriet, ka tā ir jāņem vērā.

31. Tā jāņem vērā, jo saskaņā ar IVN direktīvas 3. pantu ietekmes uz vidi novērtējums attiecas uz tiešo un netiešo projekta ietekmi. Noteikumi par informāciju, kas saskaņā ar IVN direktīvas 5. panta 1. punktu jāiesniedz attīstītājam, parāda, ka netiešās ietekmes jēdziens jāsaprot pēc iespējas plaši un it īpaši tas ietver projekta darbības radīto ietekmi. Tā III pielikuma 4. punkta zemsvītras piezīmē izteikts, ka ietekmes uz vidi aprakstā būtu jāietver projekta tiešā un jebkāda netiešā, sekundārā, kopīgā, īstermiņa, vidēji ilga termiņa un ilgtermiņa, pastāvīga un pagaidu, pozitīva un negatīva projekta ietekme. Saskaņā ar III pielikuma 1. punkta trešo ievilkumu ietekme it īpaši attiecas uz to paredzamo atkritumu un izplūdes veidu un daudzumu, ko radījusi projekta *darbošanās* vai, citiem vārdiem sakot, tur notiekošā darbība.

32. Tomēr IVN direktīvas 5. panta 1. punktā un III pielikumā minētā informācija ir nepieciešama tikai gadījumā, ja dalībvalstis

uzskata, ka tā ir nozīmīga un no attīstītāja to var pieprasīt. Līdz ar to dalībvalstīm piešķirtā rīcības brīvība noteikti nav neierobežota⁷.

B — *Par otro prejudiciālo jautājumu*

33. Lidostā nozīme ir gan vēlamo lidojumu veidam un apjomam, gan to radītajai ietekmei uz vidi. Arī attīstītājam parasti jāpieprasa, lai viņš sniegtu šo informāciju. Līdz ar to atteikums sniegt informāciju par lidojumiem vai attiecīgi par lidojumu pieauguma ietekmi neatbilst IVN direktīvai.

36. Otrais jautājums ir par to, vai, mainot esošas lidostas infrastruktūru, jāveic ietekmes uz vidi novērtējums, ja šīs izmaiņas neietver pacelšanās un nosēšanās skrejceļa pagarināšanu. Tātad runa ir par to, kādi kritēriji jāievēro, lai, veicot izmaiņas lidostas infrastruktūrā, to priekšnoteikums būtu ietekmes uz vidi novērtēšana.

Par lidostas būvi saskaņā ar IVN direktīvas I pielikuma 7. punktu

34. Tādējādi iesniedzamā informācija par vēlamo lidojumu pieaugumu jāņem vērā saskaņošanas procedūrā atbilstoši IVN direktīvas 8. pantam.

37. Saskaņā ar IVN direktīvas 4. panta 1. punktu un I pielikuma 7. punktu lidostu būvei, kam pacelšanās un nosēšanās pamata skrejceļa garums ir 2100 m un vairāk, jāveic ietekmes uz vidi novērtējums.

35. Līdz ar to uz trešo jautājumu jāatbild tā, ka lidostas infrastruktūras izmaiņu ietekme uz vidi IVN direktīvas nozīmē ietver šo izmaiņu rezultātā vēlamo lidostas darbības paplašināšanu.

38. Lai gan Ljēžas-Bjersē lidosta jau pastāvēja, pirms tika noslēgta vienošanās un tajā tika veikti konkrētie pasākumi, Božans u.c. uzskata, ka runa ir par lidostas būvi. Galvenā skrejceļa plānotā rekonstrukcija, tā aprīkošana ar nosēšanās sistēmu un paralēlā skrejceļa paplašināšana līdz 45 metru platumam līdzinās jauna skrejceļa būvei. Šie darbi ir

⁷ — 2000. gada 19. septembra spriedums lietā C-287/98 *Linster* (*Recueil*, I-6917. lpp., 37. punkts).

devuši iespēju būtiski palielināt kravu pārvadājumu apjomu lidostā (līdz faktoram 464 no 1994. līdz 1998. gadam). Dekamps u.c. uzskata tāpat, turklāt uzsver, ka pasākumi bija priekšnoteikums, lai līdz šim dienā izmantotā lidosta varētu darboties naktī.

vidi, ko nosaka direktīvas mērķis, ir atkarīga arī no citiem apstākļiem.

39. Pierādījumi par to, ka, neskatoties uz esošām iekārtām, runa var būt par jaunu projektu, ir minēti spriedumā par Spānijas dzelzceļa projektu⁸. Šajā spriedumā Tiesa ir konstatējusi, ka jau esoša dzelzceļa otras joslas izveidošana nav jāuzskata par vienkāršu iepriekšējā projekta grozījumu IVN direktīvas II pielikuma 12. punkta nozīmē, bet gan par sliežu būvi garo distanču dzelzceļa transportam saskaņā ar I pielikuma 7. punktu. Turklāt Tiesa pamatojās uz šī projekta, iespējams, būtisku ietekmi uz vidi.

41. Pacelšanās un nosēšanās skrejceļa garumam ir būtiska nozīme attiecībā uz lidmašīnu tiptiem, kas var izmantot lidostu, un līdz ar to attiecībā uz iespējamo atsevišķu pacelšanos un nosēšanos ietekmi. Lielākām lidmašīnām nepieciešami garāki skrejceļi.

42. Tomēr iespējamo lidmašīnu lidojumu skaitu nosaka citi infrastruktūras elementi, piemēram, aprikošana ar elektroniskām atbalsta sistēmām pacelšanās un nosēšanās vajadzībām, iekārtas lidmašīnu apkalpošanai, pieejamās stāvvietas un gaisa telpas kapacitāte.

40. Principā šo domu var attiecināt uz lidostu projektiem. Kaut arī IVN direktīvas I pielikuma 7. punktā kā lidostas jēdziena kritērijs ir minēts tikai pacelšanās un nosēšanās skrejceļa garums, lidostas ietekme uz

43. Tas, cik lielā mērā lidosta faktiski tiek izmantota vai, citiem vārdiem sakot, kāds ir pieprasījums pēc gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, turklāt ir atkarīgs no lidostas piesaistes attiecīgajiem pieprasījuma tirgiem un konkurences attiecībām ar citiem līdzīgiem pakalpojumu sniedzējiem.

44. Par lidostas būvi gan var uzskatīt tikai tādus pasākumus, kas attiecas vismaz uz lidostas daļu. Tas, kādi elementi ir lidostas

8 — 2004. gada 16. septembra spriedums lietā C-227/01 Komisija/Spānija (Krājums, I-8253. lpp., 46. un turpmākie punkti).

daļa, vispirms izriet no definīcijas, kas minēta Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas dibināšanas konvencijas 14. pielikumā, uz ko norādīts IVN direktīvas I pielikuma 7. punktā.

uzskatīt par lidostas būvi tikai gadījumā, ja to ietekme uz vidi lidzinās jaunbūves ietekmei.

45. Tomēr, tā kā šīs normas priekšmets ir nevis lidostu ietekme uz vidi, bet gan to drošība, IVN direktīvas nozīmē lidostas jēdzienam jāietver arī videi būtiskas iekārtas, kas gan nav minētas konvencijas 14. pielikumā, taču ir nedalāmi saistītas ar tajā noteiktajiem galvenajiem elementiem. No šāda viedokļa vispirms varētu domāt par pasažieru un kravu terminālu.

48. Līdz ar to attiecībā uz pasākumiem, ko veic esošās lidostās un kuri jāuzskata par lidostas būvi, it īpaši jāņem vērā būtiska skrejceļu pagarināšana, kā rezultātā lidostu var izmantot lidmašīnu tipi ar būtiski lielāku ietekmi uz vidi, vai skrejceļu jauna aprīkošana, radot citus lidojumu maršrutus paceļoties un nosēžoties.

46. Turpretim uz lidostu nevar attiecināt iekārtas, kas gan, iespējams, tiek iesaistītas gaisa pārvadājumos, tomēr vairāk attiecas uz citiem projektu veidiem, piemēram, transporta savienojumiem uz zemes, viesnīcām, kā arī biroju telpām un komercplatībām.

47. Tāpat jānorobežo lidostas būves *izmaiņas* saskaņā ar II pielikuma 12. punktu. Tādējādi esošā lidostā pasākumus var

49. Protams, nevar izslēgt arī, ka izņēmuma gadījumos pasākumi, kas tieši neattiecas uz skrejceļu garumu un aprīkošanu, lidostas kapacitāti palielina tik lielā mērā, ka tie lidzinās jaunbūvei. Ja sākotnēji lidostai jau ilgstoši bija maz lidojumu nepietiekamas apkalpošanas kapacitātes un stāvvietu trūkuma dēļ, papildu kapacitāte šajās jomās var veicināt būtisku pārvadājumu apjomu palielinājumu. Tas it īpaši varētu attiekties uz pasākumiem, kad agrākās militārās lidostas ar gariem skrejceļiem tiek izmantotas civilām vajadzībām.

50. Ņemot vērā Tiesas rīcībā esošo informāciju, nevar novērtēt, vai strīdīgie pasākumi Ljēžas-Bjersē lidostā ir sasnieguši jaunbūves apmērus. Nozīme ir tam, vai šie pasākumi ir palielinājuši lidostas kapacitāti tik lielā mērā, ka celtniecības ietekme uz vidi līdzinās jaunbūves ietekmei.

51. No šāda viedokļa it īpaši jāpārbauda apgalvojums, ka tikai šo pasākumu rezultātā kravu pārvadājumu apjoms palielinājās līdz faktoram 464 un kļuva iespējama darbība naktī. Vidi var būtiski ietekmēt it īpaši darba laika pagarināšana.

52. Kopumā jāsecina, ka infrastruktūras izmaiņas, kas veiktas esošā lidostā, kuras pacelšanās un nosēšanās pamata skrejceļa garums ir 2100 m un vairāk, jāuzskata par lidostas būvi saskaņā ar I pielikuma 7. punktu un līdz ar to tām obligāti jāveic ietekmes uz vidi novērtējums, ja šo izmaiņu ietekme līdzinās jaunbūves ietekmei.

Par lidostas izmaiņām saskaņā ar IVN direktīvas II pielikuma 12. punktu un I pielikuma 7. punktu

53. Ja strīdīgie pasākumi nav jāuzskata par lidostas būvi IVN direktīvas I pielikuma 7. punkta nozīmē, pienākums veikt ietekmes uz vidi novērtējumu var izrietēt no 4. panta 2. punkta, lasot to kontekstā ar IVN direktīvas II pielikuma 12. punktu. Tajā vispirms paredzēts, ka pasākumi jāuzskata par projekta grozījumu saskaņā ar I pielikumu.

54. Tomēr Beļģija, *SAB* un *TNT* uzstājīgi uzskata, ka IVN direktīva neietver izmaiņas esošās lidostās. No I pielikuma 7. punkta un II pielikuma 12. punkta redakcijas attiecībā uz izmaiņām lidostā, kuras pacelšanās un nosēšanās pamata skrejceļš ir 2100 m un vairāk, izriet, ka tiek ietvertas tikai izmaiņas sākotnējos būvdarbos. Arī gadījumā, ja izmaiņas [lidostā] nozīmētu izmaiņas jau uzbūvētā lidostā, I pielikuma 7. punktā nebūtu minēta lidostas būve, bet gan tikai lidosta, kā tas ir ar citiem I pielikumā uzskaitītajiem projektu veidiem, piemēram, naftas pārstrādes rūpnīcām, termoelektrostacijām vai atkritumu iznīcināšanas iekārtām.

55. Šī interpretācija, kurai nepiekrīt Komisija, Čehijas Republika un lidostas apkaimes iedzīvotāji, noteikti nav obligāta. Tieši pretēji — IVN direktīvas redakcija un mērķis pieprasa izprast “būves” jēdziena piemērošanu kā norādi uz to, ka projekts IVN direktīvas nozīmē atbilstoši projekta definīcijai 1. panta 2. punktā ietver iekārtu ierīkošanu vai citu iejaukšanos dabiskajā apkārtnē un ainavā, nevis vienkārši izmaiņas esošu iekārtu izmantošanas veidā⁹.

56. No 1. panta 1. punkta un 2. panta 1. punkta, kā arī no pirmā, piektā, sestā, astotā un vienpadsmitā apsvēruma izriet, ka direktīvas galvenais mērķis ir nodrošināt, ka, pirms tiek dota piekrišana, projektiem, kuriem var būt būtiska ietekme uz vidi it īpaši to rakstura, izmēra vai atrašanās vietas dēļ, jāveic ietekmes uz vidi novērtējums¹⁰.

57. Šis mērķis netiktu sasniegts, ja I pielikuma 7. punktā minēto satiksmes

infrastrukturā projektu novērtējums, it īpaši lidostu novērtējums, attiektos tikai uz sākotnējiem būvdarbiem. Arī pasākumiem, kas tiek veikti pēc lidostas ierīkošanas, var būt būtiska ietekme uz vidi.

58. Līdz ar to Tiesa galvenokārt pamatojas ne tikai uz to, ka IVN direktīvas piemērošanas joma ir plaša un tās mērķis ir ļoti plašs¹¹, bet gan tā it īpaši plaši interpretē arī II pielikuma 12. punktā minēto projekta grozījumu jēdzienu. Tā paplašina šo jēdzienu attiecībā uz II pielikumā minētajiem projektiem, lai gan II pielikuma 12. punktā nepāprotami norādīti tikai I pielikumā iekļautie projekti¹².

59. Spriedumā lietā *WWF u.c.* Tiesa ir piemērojusi šo judikatūru attiecībā uz lidostas pārstrukturēšanu, kas ne pirms, ne pēc izmaiņām nerasniedza saskaņā ar I pielikuma 7. punktu nepieciešamos apmērus, lai obligāti būtu jāveic ietekmes uz vidi novērtējums. Šis lidostas pārstrukturēšanu neatka-

9 — Principā iespējamo izmantošanas veidu ietekmei uz vidi jau būtu jābūt novērtētai iekārtas ierīkošanas brīdī, lai šī novērtējuma rezultātus varētu izmantot, pieņemot lēmumus par turpmākām izmantošanas veidu izmaiņām.

10 — Skat. spriedumu lietā *Linster* (iepriekš minēts 5. zemesvētras piezīmē, 52. punkts) un spriedumu lietā *Komisija/Spānija* (iepriekš minēts 6. zemesvētras piezīmē, 47. punkts), kā arī 3. zemesvētras piezīmē minētos spriedumus.

11 — Spriedums lietā *Kraaijeveld u.c.* (iepriekš minēts 3. zemesvētras piezīmē, 31. un 39. punkts) un spriedums lietā *Komisija/Spānija* (iepriekš minēts 6. zemesvētras piezīmē, 46. punkts).

12 — Spriedums lietā *Kraaijeveld u.c.* (iepriekš minēts 3. zemesvētras piezīmē, 40. punkts) un 1999. gada 16. septembra spriedums lietā *C-435/97 WWF u.c. (Recueil, I-5613. lpp., 40. punkts)*.

rīgi no iespējamās ietekmes uz vidi *a priori* nedrīkstēja izslēgt no IVN direktīvas piemērošanas jomas¹³.

60. Tā kā līdz ar to IVN direktīvas piemērošanas joma principā attiecas pat uz izmaiņām mazās lidostās, šī direktīva — kā uzsver Komisija — jāpiemēro tikai attiecībā uz izmaiņām lielākās lidostās, kuru būvei obligāti būtu jāveic ietekmes uz vidi novērtējums.

61. Atšķirībā no pasākumiem, uz kuriem attiecas spriedums lietā *WWF u.c.*, šajā gadījumā skrejceļš noteikti netika pagarināts. Pasākumi, kas attiecas uz skrejceļu, acīmredzami bija ierobežoti ar remontu, aprīkošanu ar nosēšanās sistēmu, paralēlā skrejceļa paplašināšanu un divu izeju ierīkošanu.

62. Līdz ar to prejudiciālais jautājums nepārprotami ir par to, vai, arī nepagarinot skrejceļus, runa ir par projektu, kam jāveic ietekmes uz vidi novērtējums. Beļģija, *SAB* un *TNT* uzskata, ka šī iespēja ir izslēgta, jo IVN direktīvā kā vienīgā lidostas pazīme ir minēts tās skrejceļa garums.

63. Tomēr šī pazīme, kā apgalvo arī Komisija, ir paredzēta, tikai lai norobežotu lielākus projektus, kuriem katrā ziņā jāsniedz novērtējums, no mazākiem projektiem, kas jānovērtē tikai gadījumā, ja tiem var būt būtiska ietekme uz vidi¹⁴. Līdz ar to, lai secinātu par pienākumu veikt novērtējumu, būtiska nozīme ir šai iespējamai ietekmei, nevis skrejceļa pagarināšanai. Skrejceļa pagarināšana ir tikai nozīmīga, noteiktos apstākļos pat obligāta norāde par būtisku ietekmi uz vidi. Turklāt nevar ņemt vērā citus projekta elementus.

64. Kopumā jāsecina, ka infrastruktūras izmaiņām, kas veiktas esošā lidostā, kuras pacelšanās un nosēšanās pamata skrejceļa garums ir 2100 m un vairāk, un kas nelīdzinās jaunas lidostas būvei, jānovērtē to ietekme uz vidi saskaņā ar IVN direktīvas 4. panta 2. punktu, I pielikuma 7. punktu un II pielikuma 12. punktu, ja šo izmaiņu rakstura, apmēra vai vietējo apstākļu dēļ ir sagaidāma būtiska ietekme uz vidi.

13 — Spriedums lietā *WWF u.c.* (iepriekš minēts 10. zemsvītras piezīmē, 49. punkts). Vēl skaidrāk arī ģenerāldokāta Mišo [*Mischo*] 1999. gada 29. aprīļa secinājumi lietā C-435/97 *WWF u.c.* (1999. gada 16. septembra spriedums, *Recueil*, I-5613. lpp., 43. punkts).

14 — Skat. iepriekš 23. un turpmākos punktus.

C — *Par pirmo prejudiciālo jautājumu*

uz vidi, atbilstoši 2. panta 1. punktam šis novērtējums jāveic pirms projekta atļaujas iegūšanas.

1) Vienošanās kā projekts

65. Ņemot vērā pirmā jautājuma tekstu, šķiet, ka iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai vienošanos var uzskatīt par projektu IVN direktīvas nozīmē.

66. Tomēr lietas dalībnieku uzskati pamatoti sakrīt jautājumā, ka vienošanos kā tādu nevar ne salīdzināt ar celtniecības darbiem vai citu iekārtu ierīkošanu, vai citu iejaukšanos dabiskajā apkārtnē un ainavā, kā tas paredzēts projekta definīcijā IVN direktīvas 1. panta 2. punktā, ne arī tā tiek minēta starp I un II pielikumā ietvertajiem projektiem. Vienošanās priekšmets varētu būt šādi projekti, taču tās noslēgšana nav projekts.

68. Čehijas Republika un Komisija uzskata, ka vienošanos ir iespējams uzskatīt par atļauju, ja saskaņā ar valsts tiesību aktiem tās ietekme ir tāda pati kā atļaujas ietekme. Saskaņā ar 1. panta 2. punktu vienošanās tekstā būtu jāietver kompetentās iestādes vai iestāžu lēmums, pamatojoties uz kuru, attīstītājs iegūst tiesības īstenot projektu.

69. Saskaņā ar Dekampa u.c., *TNT*, *SAB* un Beļģijas uzskatiem vienošanās tomēr vēl nav būvatļauja. Minētajiem projektiem drīzāk ir vajadzīgas oficiālas atļaujas. Tas pat nepāprotami ir atzīts vienošanās tekstā.

2) Vienošanās kā atļauja

67. Tomēr daži lietas dalībnieki diskutē, vai vienošanās ir projekta atļauja. Ja saskaņā ar IVN direktīvu jānovērtē projekta ietekme

70. Turpretī Komisija it īpaši norāda uz citu iespēju, kas principā var izraisīt, ka vienošanās tiek uzskatīta par atļauju. Ievērojot IVN direktīvas struktūru un mērķus, Tiesa

secina, ka lēmumam par apstiprināšanu var būt vairākas stadijas, kurās var būt jāveic ietekmes uz vidi novērtējums¹⁵. Līdz ar to nepieciešamība iegūt citas atļaujas noteikti neizslēdz, ka ietekmes uz vidi novērtējums jāveic jau agrīnā stadijā, iespējams, pat jau pirmajā posmā¹⁶. Jo saskaņā ar IVN direktīvas pirmo apsvērumu tās mērķis ir, lai kompetentā iestāde pēc iespējas ātrāk ņemtu vērā plānoto projektu ietekmi uz vidi¹⁷.

71. Saskaņā ar šo judikatūru IVN direktīvas piemērošanas joma attiecas arī uz aktiem, uz ko varētu attiekties arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 27. jūnija Direktīva 2001/42/EK par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu¹⁸. Līdz ar to nevar pieņemt Beļģijas, *SAB* un *TNT* argumentu, ka Direktīvas 2001/42 *ratione materiae* iespējamā piemērošana attiecībā uz vienošanos izslēdz IVN direktīvas piemērošanu.

72. Tādējādi ir jāpārbauda, vai vienošanās jāuzskata par daļu no vairāku stadiju saskaņošanas procedūras.

73. Tiesa pieļauj vairāku stadiju saskaņošanas procedūru IVN direktīvas nozīmē, ja saskaņā ar valsts tiesībām, lai atļautu projektu, nepieciešami vairāki viens pēc otra pieņemti lēmumi¹⁹. Tomēr citā sakarā Beļģija izklāsta, ka juridiski vienošanās nav plānoto darbu priekšnoteikums. Ja šis arguments ir pamatots, saskaņā ar līdzšinējo judikatūru minētā vienošanās nav daļa no vairāku stadiju saskaņošanas procedūras.

74. Līdz ar to rodas jautājums, vai uz vairāku stadiju saskaņošanas procedūru nav jāattiecinā arī juridiski neparedzētās gribas veidošanās stadijas.

75. Ietekmes uz vidi novērtējuma mērķis ir, lai lēmums par projektu tiktu pieņemts, zinot par tā ietekmi uz vidi un pamatojoties uz sabiedrisku apspriešanos. Ietekmes uz vidi izpēte saskaņā ar IVN direktīvas pirmo apsvērumu un EKL 174. panta 2. punktā minēto piesardzības principu ļauj pēc iespējas izvairīties no vides piesārņojuma, lai tas nebūtu jānovērš vēlāk. Prasība par sabied-

15 — 2006. gada 4. maija spriedums lietā C-290/03 *Barker* (Krājums, I-3949. lpp., 45. punkts).

16 — 2004. gada 7. janvāra spriedums lietā C-201/02 *Wells* (*Recueil*, I-723. lpp., 52. punkts).

17 — Spriedums lietā *Wells* (iepriekš minēts 14. zemsvītras piezīmē, 51. punkts).

18 — OV L 197, 30. lpp.

19 — Spriedums lietā *Wells* (iepriekš minēts 14. zemsvītras piezīmē, 52. punkts).

risku apspriešanos nozīmē, ka šāda apspriešanās var ietekmēt lēmumu par pasākumu²⁰.

risku apspriešanos, ja politiski atbildīgās institūcijas nepārprotami ir izšķirušas atbalstīt projektu. Arī pienākums atlīdzināt zaudējumus atļauju neesamības dēļ, kā tas, iespējams, paredzēts vienošanās 8. punkta c) apakšpunktā vai 9. punktā, var ierobežot rīcības brīvību.

76. Lai arī IVN direktīva ietekmes uz vidi novērtējumu formāli saista ar attīstības piekrišanas jēdzienu, tomēr tā nevarētu sasniegt savu mērķi, ja lēmums par projektu faktiski jau būtu pieņemts, pirms vispār ir uzsākta formāla saskaņošanas procedūra.

79. Tas, vai vienošanās šajā formā ierobežo kompetento iestāžu lēmumu, kā to it īpaši apgalvo Abraāms u.c., kā arī Božans u.c., ir valsts tiesību jautājums, kas jāpārbauda piekritīgajām valsts tiesām.

77. Līdz ar to vienošanās jāuzskata par vairāku stadiju saskaņošanas procedūras pirmo stadiju, ja un cik lielā mērā tā ierobežo kompetento valsts iestāžu rīcības brīvību turpmākajās saskaņošanas procedūrās.

3) Vienošanās kā apakšprojektu apvienojums

78. No šāda viedokļa tas nevar būt atkarīgs tikai no tā, vai rīcības brīvība formāli paliek neskarta, kā to apgalvo vairāki lietas dalībnieki. Drīzāk jau var rasties šaubas par to, vai administratīvs lēmums ir neatkarīgs un objektīvs, pilnīgi ņemot vērā iespējamo ietekmes uz vidi novērtējumu un sabied-

80. Ja vienošanās neskar kompetento apstiprināšanas iestāžu rīcības brīvību, ietekmes uz vidi novērtējumā tai tomēr var būt funkcija, kas mazliet ir ieskicēta prejudiciālajā nolēmumā un it īpaši akcentēta Abraāma u.c. argumentos. Iesniedzējtiesa runā tieši par iekārtu kopuma ierīkošanu, kas izmaina būtiskas struktūras lidostā, kuras skrejceļš ir vairāk nekā 2100 m garš²¹.

20 — Skat. 2005. gada 23. novembra spriedumu lietā T-178/05 Apvienotā Karaliste/Komisija (Krājums, II-4807. lpp., 57. punkts) par Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. oktobra Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (OV L 275, 32. lpp.).

21 — Skat. lēmuma par prejudiciālā jautājumu uzdošanu 154. lpp.

81. Līdz ar to nozīme ir jautājumam par atsevišķu projektu kopumu, jo atsevišķie saskaņotie pasākumi vieni paši acīmredzami nesasniedz tādu pakāpi, lai būtu jāveic ietekmes uz vidi novērtējums. Tai pat laikā lidostas apkaimes iedzīvotāji apgalvo, ka šie pasākumi, skatot tos kopumā, rada būtisku (negatīvu) ietekmi uz vidi.

82. Tiesa jau ir konstatējusi, ka tas, ka vairāki viena veida projekti vai dažādi viena sliežu ceļa posmi katrreiz tiek apskatīti izolēti, neņemot vērā to kopīgo ietekmi uz vidi, neatbilst IVN direktīvai²². Tas savukārt atbilst 5. panta 1. punktam un III pielikuma 4. punktam, kas pieprasa norādīt kopīgo ietekmi. Saskaņā ar 8. pantu, pieņemot lēmumu par projektu, šī kopīgā ietekme jāņem vērā.

83. Šajā gadījumā runa ir par vairākiem apakšprojektiem, kas ar vienošanos tomēr tiek apvienoti vienā kopējā projektā ar mērķi nodrošināt Ljēžas-Bjersē lidostas izmantošanu noteiktu veidu kravu pārvadājumiem. Pat ja šie apakšprojekti nav kopīga lēmuma par apstiprināšanu priekšmets, tas nedrīkst

izraisīt to, ka apakšprojekti tiek apskatīti izolēti. Tieši pretēji — pieņemot ikvienu lēmumu, jāpievērš uzmanība un atbilstoši jāņem vērā apakšprojektu kopīgā ietekme kopējā projektā.

84. Noslēgumā jānorāda, ka ietekmes uz vidi novērtējumam, ja tas jāveic, obligāti nav nepārprotami jāattiecas uz vienošanos vai apakšprojektiem. Nevar izslēgt, ka gaisa pārvadājumu pieauguma ietekme uz vidi, ieskaitot Ljēžas-Bjersē lidostas izmantošanu naktī, jau ir pietiekami novērtēta citās procedūrās. Saistībā ar to lietas dalībnieki un zemākā instance piemin dažādus lēmumus, kas saistīti ar plānošanu, un programmas. Ja šie lēmumi būtu pamatoti ar pietiekamu ietekmes uz vidi izpēti, iesaistoties sabiedrībai, vēlāk vairs nebūtu jāveic atkārtots novērtējums²³.

4) Starpsecinājumi

85. Kopumā attiecībā uz pirmo jautājumu jāsecina, ka vienošanās, kas saista valsti ar

22 — Spriedums lietā Komisija/Irija (iepriekš minēts 3. zemsvītras piezīmē, 76. punkts) un spriedums lietā Komisija/Spānija (iepriekš minēts 6. zemsvītras piezīmē, 53. punkts).

23 — Skat. 1995. gada 11. augusta spriedumu lietā C-431/92 Komisija/Vācija (*Großkrotzenburg*) (*Recueil*, I-2189. lpp., 41. un turpmākie punkti) un spriedumu lietā Komisija/Spānija (iepriekš minēts 6. zemsvītras piezīmē, 56. punkts).

privātu uzņēmumu un kas parakstīta ar mērķi, lai šis uzņēmums sāktu savu darbību lidostā, kuras skrejceļa garums pārsniedz 2100 m, un kurā precīzi aprakstīti paredzētie infrastruktūras darbi, kas attiecas uz skrejceļa pielāgošanu bez tā pagarināšanas un [satiksmes] kontroles torņa celtniecību, lai nodrošinātu lielu kravas lidmašīnu lidojumus visu diennakti 365 dienas gadā, kas paredz gan nakts, gan dienas lidojumus, sākot no brīža, kad uzņēmums sāks savu darbību,

— tomēr kā par vairāku stadiju saskaņošanas procedūras pirmo stadiju par to var tikt pieprasīts ietekmes uz vidi novērtējums, ja un cik lielā mērā tas ierobežo kompetento valsts iestāžu rīcības brīvību turpmākajās saskaņošanas procedūrās, un

— nav projekts IVN direktīvas nozīmē,

— ietvertie apakšprojekti tiek apvienoti vienā kopējā projektā, kura ietekme jāņem vērā kopumā apakšprojektu atļaujās.

V — Secinājumi

86. Līdz ar to es iesaku Tiesai sniegt šādas atbildes:

Par trešo jautājumu

Izmaiņu, kas veiktas lidostas infrastruktūrā, ietekme uz vidi saskaņā ar Padomes 1985. gada 27. jūnija Direktīvu 85/337/EEK par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu ietver šo izmaiņu rezultātā plānoto lidostas darbības paplašināšanu.

Par otro jautājumu

Infrastruktūras izmaiņas, kas veiktas esošā lidostā, kuras pacelšanās un nosēšanās pamata skrejceļa garums ir 2100 m un vairāk, jāuzskata par lidostas būvi saskaņā ar Direktīvas 85/337 I pielikuma 7. punktu, un līdz ar to saskaņā ar šīs direktīvas 4. panta 1. punktu tām obligāti jāveic ietekmes uz vidi novērtējums, ja šo izmaiņu ietekme uz vidi līdzinās jaunbūves ietekmei.

Ja infrastruktūras izmaiņas, kas veiktas esošā lidostā, kuras pacelšanās un nosēšanās pamata skrejceļa garums ir 2100 m un vairāk, nelīdzinās jaunas lidostas būvei, to ietekme uz vidi jānovērtē saskaņā ar Direktīvas 85/337 4. panta 2. punktu, I pielikuma 7. punktu un II pielikuma 12. punktu, ja šo izmaiņu rakstura, apmēra vai vietējo apstākļu dēļ ir sagaidāma būtiska ietekme uz vidi.

Par pirmo jautājumu

Vienošanās, kas saista valsti ar privātu uzņēmumu un kas parakstīta ar mērķi, lai šis uzņēmums sāktu savu darbību lidostā, kuras skrejceļa garums pārsniedz 2100 m, un kurā precīzi aprakstīti paredzētie infrastruktūras darbi, kas attiecas uz skrejceļa pielāgošanu bez tā pagarināšanas un [satiksmes] kontroles torņa celtniecību, lai nodrošinātu lielu kravas lidmašīnu lidojumus visu diennakti 365 dienas gadā, kas paredz gan naktis, gan dienas lidojumus, sākot no brīža, kad uzņēmums sāks savu darbību,

- nav projekts Direktīvas 85/337 nozīmē,

- tomēr kā par vairāku stadiju saskaņošanas procedūras pirmo stadiju par to var tikt pieprasīts ietekmes uz vidi novērtējums, ja un cik lielā mērā tas ierobežo kompetento valsts iestāžu rīcības brīvību turpmākajās saskaņošanas procedūrās, un

- ietvertie apakšprojekti tiek apvienoti vienā kopējā projektā, kura ietekme jāņem vērā kopumā apakšprojektu atļaujās.