

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO

JULIANE KOKOTT

przedstawiona w dniu 29 listopada 2007 r.¹

I — Wprowadzenie

1. Niniejszy wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy dyrektywy Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne² w jej brzmieniu pierwotnym (zwanej dalej „dyrektywą 85/337”). Przedmiotem wniosku jest przedsięwzięcie w porcie lotniczym Liège-Bierset, które doprowadziło do wzmożenia jego eksploatacji w celu lotniczego transportu towarowego oraz wzrostu liczby lotów nocnych. Zasadniczą kwestią jest to, na jakich warunkach przebudowa infrastruktury portu lotniczego wymaga dokonania oceny wpływu na środowisko naturalne, w szczególności, czy należy przy tym uwzględnić planowany wzrost natężenia ruchu lotniczego.

1 — Język oryginału: niemiecki.

2 — Dz.U. L 175, s. 40.

II — Ramy prawne

2. Artykuł 1 dyrektywy 85/337/EWG określa przedmiotowy zakres stosowania oraz określa definicje niektórych pojęć:

„1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do oceny skutków środowiskowych wywieranych przez przedsięwzięcia publiczne i prywatne, które mogą znacząco oddziaływać na środowisko.

2. Do celów niniejszej dyrektywy:

»przedsięwzięcie« oznacza:

— wykonanie prac budowlanych lub innych instalacji lub systemów,

- inne interwencje w otoczeniu naturalnym i krajobrazie, włącznie z wydobywaniem zasobów mineralnych;

sięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko naturalne między innymi z powodu ich charakteru, rozmiarów lub lokalizacji podlegają ocenie w odniesieniu do ich skutków przed udzieleniem zezwolenia.

»wykonawca« oznacza:

Przedsięwzięcia te są określone w art. 4”.

ubiegającego się o zezwolenie na prywatne przedsięwzięcie lub władzę publiczną, która inicjuje przedsięwzięcie;

4. Artykuł 3 określa przedmiot oceny wpływu na środowisko:

»zezwolenie na inwestycję«

decyzję właściwej władzy lub władz, na podstawie której wykonawca otrzymuje prawo do wykonania przedsięwzięcia.

„Ocena wpływu na środowisko określa, opisuje i ocenia we właściwy sposób dla każdego indywidualnego przypadku i zgodnie z art. 4–11 bezpośrednie i pośrednie skutki przedsięwzięcia dla następujących elementów:

3. [...]”.

- istot ludzkich, fauny i flory,

3. Artykuł 2 ust. 1 określa cel dyrektywy 85/337/EWG:

- gleby, wody, powietrza, klimatu i krajobrazu,

„1. Państwa członkowskie przyjmują wszystkie niezbędne środki, aby zapewnić, że przed-

- oddziaływania między elementami wymienionymi w tiret pierwszym i drugim,

— dóbr materialnych i dziedzictwa portów lotniczych ⁽²⁾ z głównym pasem startowym o długości 2100 m lub więcej kultury”.

5. Artykuł 4 określa rodzaje przedsięwzięć, które podlegają ocenie: [...]

„1. Z zastrzeżeniem art. 2 ust. 3 przedsięwzięcia zaliczone do kategorii wymienionych w załączniku I podlegają ocenie zgodnie z art. 5–10.

⁽²⁾ Do celów niniejszej dyrektywy »port lotniczy« oznacza port lotniczy zgodnie z definicją zawartą w Konwencji z Chicago 1944 ustanawiającej Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (załącznik 14)”.

2. Przedsięwzięcia zaliczone do kategorii wymienionych w załączniku II podlegają ocenie zgodnie z art. 5–10, jeżeli państwa członkowskie uznają, że wymóg taki wynika z cech tych przedsięwzięć. Do tego celu państwa członkowskie mogą między innymi wyszczególnić niektóre rodzaje przedsięwzięć, które mają być poddane ocenie, albo mogą ustanowić kryteria lub progi konieczne do ustalenia, które z kategorii przedsięwzięć wymienionych w załączniku II mają podlegać ocenie zgodnie z art. 5–10”.

7. Załącznik 14 do Konwencji z Chicago o międzynarodowym lotnictwie cywilnym określa standardy obowiązujące w odniesieniu do całego obszaru na którym poruszają się samoloty na terenie lotniska oraz przy starcie i lądowaniu, tzn. pasy startowe, drogi kołowania oraz przestrzeń powietrzna nad lotniskiem. Konwencja reguluje także sygnały stosowane przy korzystaniu z lotniska przez samoloty.

6. Porty lotnicze wymienione są w załączniku I pkt 7:

8. W pkt 10 lit. d) załącznika II wskazane są m.in. mniejsze lotniska:

„Budowa autostrad, dróg szybkiego ruchu [1] i dalekobieżnych linii ruchu kolejowego oraz

„Budowa dróg, portów, także portów rybackich oraz lotnisk (jeżeli przedsięwzięcia nie są wymienione w załączniku I)”.

9. Zmiany przedsięwzięć ujęte są w pkt 12 załącznika II:

przedsięwzięcia lub typu przedsięwzięcia oraz dla cech środowiskowych, które mogą być naruszone;

„Zmiany przedsięwzięć rozwojowych wymienionych w załączniku I oraz przedsięwzięć wymienionych w załączniku I, realizowanych wyłącznie lub głównie w celu rozwoju i wypróbowania nowych metod lub produktów i nieużywanych dłużej niż przez jeden rok”.

b) państwa członkowskie uznają, że można w sposób uzasadniony żądać od wykonawcy zebrania takich informacji, uwzględniając między innymi obecny stan wiedzy i metody oceny.

10. Artykuł 5 określa rodzaj informacji dostarczanych w ramach oceny skutków środowiskowych:

2. Informacje, które mają być dostarczone przez wykonawcę, zgodnie z ust. 1, zawierają co najmniej:

„1. W przypadku przedsięwzięć, które, stosownie do art. 4, muszą podlegać ocenie wpływu na środowisko, zgodnie z art. 5–10, państwa członkowskie przyjmują środki niezbędne do zapewnienia, że wykonawca dostarczy we właściwej formie informacje wyszczególnione w załączniku III w zakresie, w jakim

— opis przedsięwzięcia zawierający informacje o miejscu, projekcie i wielkości przedsięwzięcia;

— opis środków przewidzianych w celu uniknięcia, zmniejszenia i jeśli to możliwe, naprawienie poważnych niekorzystnych skutków;

a) państwa członkowskie uznają, że te informacje są odpowiednie dla danego etapu procedury zezwolenia i dla szczególnych cech określonego

— dane wymagane do rozpoznania i oszacowania głównych skutków, które mogą być spowodowane w środowisku przez to przedsięwzięcie;

- podsumowanie w języku nietechnicznym informacji wymienionych w tiret 1–3. wody, powietrza i gleby, hałasu, wibracji, światła, ciepła, promieniowania itp.) wynikających z funkcjonowania wnioskowanego przedsięwzięcia.

[...]”.

[...]

11. Załącznik III precyzuje informacje, o których mowa w art. 5 ust. 1:

„1. Opis przedsięwzięcia zawierający w szczególności: 4. Opis ⁽¹⁾ możliwych znaczących skutków środowiskowych wnioskowanego przedsięwzięcia na środowisko, wynikających z:

- opis fizycznych cech całego przedsięwzięcia i wymagań dotyczących użytkowania terenu w czasie poszczególnych faz budowy i eksploatacji;
- istnienia przedsięwzięcia,
- opis głównych cech procesów produkcyjnych, na przykład rodzaju i ilości używanych materiałów;
- korzystania z zasobów naturalnych,
- ocenę typu oraz ilości spodziewanych pozostałości i emisji (zanieczyszczeń
- emisji zanieczyszczeń, tworzenia uciążliwości i eliminacji odpadów;

oraz informacja wykonawcy odnośnie do prognozowania metod zastosowanych w celu wczesnej oceny skutków wywieranych na środowisko.

[...]

(¹) Opis ten powinien obejmować bezpośrednio i wszelkie pośrednie, wtórne, kumulatywne, krótko-, średnio- i długookresowe, stałe i czasowe, pozytywne i negatywne skutki przedsięwzięcia”.

12. Jak wynika z informacji przedstawionych przez sąd krajowy, niniejsza dyrektywa została transponowana do mającego zastosowanie prawa krajowego, w znacznej mierze wiernie zachowując jej brzmienie.

III — Stan faktyczny, postępowanie i pytania prejudycjalne

13. Postępowanie przed sądem krajowym zostało wszczęte w drodze skargi wniesionej przez osoby zamieszkałe w sąsiedztwie portu lotniczego Liège-Bierset w Belgii. Port lotniczy posiada już od dłuższego czasu pas startowy o długości znacznie przekraczającej 2 100 metrów. Po sporządzeniu ekspertyzy ekonomicznej przez osobę trzecią, Région wallonne (region Walonii) podjął decyzję o rozwinięciu tam działalności w zakresie całodobowego lotniczego transportu towarowego.

14. Région wallonne i Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset (towarzystwo rozwoju i promocji portu lotniczego Liège-Bierset, zwane dalej „SAB”) zawarły umowy z przedsiębiorstwami

transportu lotniczego. Trybunałowi nie przekazano żadnych informacji dotyczących pierwszej umowy ze spółką Cargo Airlines Ltd (w skrócie „CAL”) zawartej w nieokreślonym dniu. Natomiast Trybunałowi przedstawiono dokładne szczegóły umowy zawartej ze spółką doręczeń ekspresowych TNT (zwaną dalej „TNT”) w dniu 26 lutego 1996 r.

15. Osoby zamieszkałe w sąsiedztwie portu lotniczego informują, że powyższa umowa zawiera m.in. następujące uzgodnienia:

- główny pas startowy (23L/05R) portu lotniczego zostanie na całej długości doprowadzony do stanu całkowicie nadającego się do eksploatacji oraz wyposażony w system lądowania;
- równoległy pas startowy (23R) zostanie udostępniony najpóźniej do dnia 1 marca 1996 r.;
- równoległy pas 23L/05R zostanie poszerzony do szerokości 45 m i będzie odpowiadać normom umożliwiającym manewrowanie samolotem typu Airbus 300;
- pas 23ML zostanie wyposażony w dwie dodatkowe drogi szybkiego zejścia, a wieża A.T.C. (Air Traffic Control Tower, wieża kontroli lotów) zostanie przeniesiona w inne miejsce;

- bezpośrednio obok sortowni głównej eksploatowanej przez TNT będzie znajdować się nowa płyta postojowa o powierzchni 18 ha;
 - płyta postojowa zostanie rozbudowana w kierunku hangaru technicznego i połączona z nową drogą szybkiego zejścia;
 - wybudowana zostanie nowa wieża kontroli lotów oraz prowadzony będzie magazyn paliwa lotniczego o minimalnej pojemności miliona litrów, z przyznaną TNT opcją domagania się jego rozbudowy;
 - port lotniczy będzie czynny całodobowo przez 365 dni w roku oraz do dyspozycji TNT zostanie przekazane należyte źródło energii elektrycznej (około 2000 amperów) przeznaczone na jej działalność z dodatkową rezerwą dla zabezpieczenia nieprzerwanych dostaw energii, co czyni koniecznym wydanie zezwolenia na dwie stacje wysokiego napięcia o napięciu 15 kV.
16. Pierwsze loty nocne przeprowadzone przez spółkę CAL odbyły się w 1996 r. Spółka TNT rozpoczęła loty nocne w marcu 1998 r.
17. Osoby zamieszkałe w sąsiedztwie portu lotniczego uskarżały się na bardzo silne natężenie hałasu, przeważnie w nocy, i skutki, jakie wywiera ono na ich sen i zdrowie. Domagają się one na gruncie odpowiedzialności cywilnoprawnej naprawienia szkód wyrządzonych przez korzystanie z infrastruktury określonej w umowie z dnia 26 lutego 1996 r. oraz zakazu korzystania z tej infrastruktury.
18. Podnoszą one, że przed wydaniem zezwolenia budowlanego i zezwolenia na eksploatację, które były konieczne dla realizacji robót określonych w umowie z dnia 26 lutego 1996 r., nie dokonano oceny wpływu na środowisko. Brak tej oceny prowadzi do niezgodności z prawem wymaganych zezwoleń na realizację rzeczowej umowy, a zatem jednocześnie do niezgodności z prawem określonej w tych zezwoleniach infrastruktury i jej eksploatacji.
19. *Tribunal de première Instance* w Liège uwzględnił skargę w części; w drugiej instancji *Cour d'appel* w Liège oddalił ją w całości. *Cour d'appel* uzasadniał m.in., że dyrektywa 85/377 dotyczy i definiuje pojęcie portu lotniczego w odniesieniu do długości jego pasa startowego, a nie w odniesieniu do obiektów i urządzeń obok tego pasa takich jak hangary lub wieża kontrolna. W niniejszym przypadku pas startowy nie został jednak znacznie zmodyfikowany. Ponadto

załącznik I dyrektywy dotyczy „budowy” portu lotniczego, a załącznik II odnosi się do zmian przedsięwzięć wymienionych w załączniku I, tzn. zmiany budowy.

20. W drodze niniejszego środka odwoławczego osoby zamieszkałe w sąsiedztwie portu lotniczego kwestionują dokonaną przez *Cour d'appel* interpretację pojęcia przedsięwzięcie.

21. W związku z powyższym *Cour de Cassation* zwrócił się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

1. Czy umowa wiążąca władze publiczne i przedsiębiorstwo prywatne, podpisana w celu umożliwienia ulokowania tego przedsiębiorstwa na obszarze portu lotniczego mającego pas startowy o długości przekraczającej 2100 metrów, zawierająca szczegółowy opis robót dotyczących infrastruktury, jakie mają zostać przeprowadzone, polegających na przebudowie pasa startowego bez jego przedłużenia oraz budowie wieży kontroli lotów, w celu umożliwienia lotów ciężkich samolotów towarowych przez 24 godziny na dobę i 365 dni w roku, przewidująca przy tym loty zarówno nocne, jak dzienne, z wykorzystaniem urządzeń tego przedsiębiorstwa, stanowi przedsięwzięcie w rozumieniu dyrektywy 85/337/EWG z dnia 25 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne, w brzmieniu obowiązującym przed zmianą wprowadzoną dyrektywą Rady 97/11/EWG z dnia 3 marca 1997 r.?

2. Czy roboty, polegające na przebudowie infrastruktury istniejącego portu lotniczego w celu dostosowania jej do planowanego zwiększenia liczby lotów nocnych i dziennych, bez przedłużenia pasa startowego, odpowiadają pojęciu przedsięwzięcia, dla którego konieczna jest ocena skutków w rozumieniu art. 1, 2 i 4 dyrektywy 85/337/EWG z dnia 25 czerwca 1985 r., w brzmieniu obowiązującym przed zmianą wprowadzoną dyrektywą Rady 97/11/EWG z dnia 3 marca 1997 r.?

3. Czy, mimo że wzrost natężenia działalności portu lotniczego nie jest wprost wymieniony w załącznikach do dyrektywy 85/337/EWG, państwo członkowskie winno brać pod uwagę ten wzrost przy ocenie potencjalnych skutków zmian infrastruktury tego portu lotniczego dokonywanych w celu dostosowania do takiego wzrostu dla środowiska naturalnego?

22. W ramach procedury pisemnej i na rozprawie, po stronie osób zamieszkałych w sąsiedztwie portu lotniczego występowały strony postępowania Abraham i in., Beaujean i in. oraz Descamps i in., z których każda przedstawiała własne argumenty, jak również pozwani w ramach kasacji SAB i TNT, państwa członkowskie Belgia i Republika Czeska oraz Komisja.

IV — Ocena prawna

lub lokalizację, podlegały ocenie w zakresie ich oddziaływania na środowisko³.

23. Zgodnie z art. 4 ust. 1 oraz pkt 7 załącznika I do dyrektywy 85/337 niezbędną przesłanką dla wydania zezwolenia na budowę portów lotniczych z głównym pasem startowym o długości 2100 m lub więcej jest dokonanie oceny wpływu na środowisko.

24. Zgodnie z art. 4 ust. 2 oraz pkt 10 lub 12 załącznika II do dyrektywy 85/337 zmiany takich przedsięwzięć bądź budowa innych lotnisk nie podlegają ocenie w każdym przypadku, lecz jedynie wówczas, gdy państwa członkowskie uznają, że wymóg taki wynika z cech tych przedsięwzięć. Do tego celu państwa członkowskie mogą między innymi wyszczególnić niektóre rodzaje przedsięwzięć, które mają być poddane ocenie, albo mogą ustanowić kryteria lub progi konieczne do ustalenia, które z kategorii przedsięwzięć wymienionych w załączniku II mają podlegać ocenie.

25. W świetle utrwalonego orzecznictwa art. 4 ust. 2 dyrektywy 85/337 pozostawia państwom członkowskim zakres uznania ograniczony obowiązkiem wynikającym z art. 2 ust. 1 dyrektywy 85/337, by przedsięwzięcia, które mogą powodować znaczące skutki dla środowiska naturalnego, w szczególności ze względu na ich charakter, rozmiar

26. Pytania zadane przez *Cour de cassation* dotyczą w tym zakresie z jednej strony znaczenia umowy w sprawie dostosowania portu lotniczego do zapotrzebowania transportu towarowego, a z drugiej strony kwestii, czy przebudowa portu lotniczego, która nie dotyczy pasa startowego, może być uznana za przedsięwzięcie podlegające ocenie wpływu na środowisko i, czy w ramach oceny oddziaływania na środowisko należy uwzględnić natężenie ruchu w porcie lotniczym.

27. Ze względu na to, że wykładnia i stosowanie dyrektywy 85/337 winny uwzględniać cel określony w art. 2 ust. 1, którym jest poddawanie, przed wydaniem zezwolenia, przedsięwzięć, które mogą powodować znaczące skutki dla środowiska naturalnego, w szczególności ze względu na ich charakter, rozmiar lub lokalizację, ocenie w zakresie ich oddziaływania na środowisko⁴, celowe wydaje się udzielenie odpowiedzi na postawione pytania w odwrotnej kolejności.

3 — Wyroki z dnia 24 października 1996 r. w sprawie C-72/95 Kraaijeveld i in., Rec. s. I-5403, pkt 50, z dnia 21 września 1999 r. w sprawie C-392/96 Komisja przeciwko Irlandii, Rec. s. I-5901, pkt 64, z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie C-117/02 Komisja przeciwko Portugalii, Rec. s. I-5517, pkt 82, z dnia 2 czerwca 2005 r. w sprawie C-83/03 Komisja przeciwko Włochom, Zb.Orz. s. I-4747, pkt 19, oraz z dnia 8 września 2005 r. w sprawie C-121/03 Komisja przeciwko Hiszpanii, Zb.Orz. s. I-7569, pkt 87.

4 — Wyrok z dnia 23 listopada 2006 r. w sprawie C-486/04 Komisja przeciwko Włochom, Zb.Orz. s. I-11025, pkt 36. Zobacz również wyroki przywołane w przypisie 3.

28. W związku z powyższym w pierwszej kolejności, w części A, poddam analizie kwestię, czy natężenie ruchu w porcie lotniczym bądź jego wzrost należy uwzględnić przy ocenie skutków wywieranych na środowisko. W dalszej kolejności, w części B, mając na uwadze odpowiedź udzieloną jako pierwszą, przeprowadzę analizę następnej kwestii, mianowicie w jakim zakresie przebudowę portu lotniczego należy uznać za przedsięwzięcie podlegające ocenie w rozumieniu dyrektywy 85/337. Na koniec, w części C, nawiążę do pytania pierwszego, które dotyczy cech szczególnych spornych robót. Roboty te zostały bowiem określone najpierw w umowie. W związku z powyższym wyłania się kwestia, w jaki sposób umowę należy objąć procedurą oceny w myśl dyrektywy 85/337, a w szczególności, czy przedsięwzięcie będące przedmiotem umowy podlegało ewentualnie wymogowi dokonania oceny wpływu na środowisko.

A — W przedmiocie pytania trzeciego

29. W pytaniu trzecim sąd krajowy zmierza do ustalenia, czy zgodnie z dyrektywą 85/337 ruch lotniczy na lotnisku lub wzrost jego natężenia mają dla środowiska skutki, które należy wziąć pod uwagę. Niniejsze pytanie opiera się na twierdzeniu, że przebudowa infrastruktury portu lotniczego Liège-Bierset doprowadziła do wzrostu natężenia ruchu na tym lotnisku.

30. Wątpliwości *Cour de Cassation* wynikają z faktu, że wzrost natężenia ruchu w porcie lotniczym nie jest *expressis verbis* wymieniony w dyrektywie 85/337. Jednocześnie z przepisów dyrektywy jednoznacznie wynika, że wzrost ten należy mieć na uwadze.

31. Z art. 3 dyrektywy 85/377 wynika bowiem, że ocena wpływu na środowisko obejmuje bezpośrednie i pośrednie skutki przedsięwzięcia. Przepisy dotyczące informacji, które wykonawca zobowiązany jest dostarczyć zgodnie z art. 5 ust. 1 dyrektywy 85/337, ukazują, że pojęcie skutków pośrednich należy interpretować szeroko i obejmuje ono w szczególności także opis skutków funkcjonowania danego przedsięwzięcia. Przypis do pkt 4 załącznika III stanowi w tym względzie, że opis ten powinien obejmować bezpośrednie i wszelkie pośrednie, wtórne, kumulatywne, krótko-, średnio- i długookresowe, stałe i czasowe, pozytywne i negatywne skutki przedsięwzięcia. Zgodnie z pkt 1 tiret trzecie załącznika III opis skutków zawiera w szczególności typ oraz ilość spodziewanych pozostałości i emisji wynikających z *funkcjonowania* przedsięwzięcia, tzn. z występującego tam natężenia ruchu.

32. Wprawdzie informacje określone w art. 5 ust. 1 i w załączniku III dyrektywy 85/337 należy dostarczyć tylko wtedy, gdy

państwa członkowskie uznają, że informacje te są istotne i że można w sposób uzasadniony żądać ich od wykonawcy. Jednakże zakres uznania pozostawiony w ten sposób państwom członkowskim nie jest nieograniczony⁵.

33. W przypadku lotniska istotne są rodzaj i zakres planowanego ruchu lotniczego oraz wynikające z niego skutki dla środowiska. Od wykonawcy można też z reguły oczekiwać udzielenia takich informacji. W konsekwencji rezygnacja z podania informacji dotyczących ruchu lotniczego bądź skutków wzmożonego ruchu byłaby niezgodna z dyrektywą 85/337.

34. Informacje dotyczące planowanego wzrostu natężenia ruchu lotniczego, do których dostarczenia, jak wynika z powyższych uwag, zobowiązany jest wykonawca, należy zatem uwzględnić w ramach procedury udzielania zezwolenia na inwestycję zgodnie z art. 8 dyrektywy 85/337.

35. Na pytanie trzecie należy zatem udzielić takiej odpowiedzi, że planowany wzrost natężenia ruchu w danym porcie lotniczym zalicza się do skutków przebudowy infrastruktury tego portu lotniczego wywieranych na środowisko w rozumieniu dyrektywy 85/337.

B — W przedmiocie pytania drugiego

36. Pytanie drugie zmierza do ustalenia, czy przebudowa infrastruktury istniejącego lotniska wymaga dokonania oceny jego wpływu na środowisko, jeżeli przebudowa nie obejmuje wydłużenia pasa startowego. Przedmiotem niniejszego pytania jest zatem ustalenie kryteriów będących podstawą rozstrzygnięcia, czy przebudowa infrastruktury portu lotniczego wymaga uprzedniego dokonania oceny jej wpływu na środowisko.

W przedmiocie budowy portu lotniczego, o której mowa w pkt 7 załącznika I do dyrektywy 85/337

37. Zgodnie z art. 4 ust. 1 i pkt 7 załącznika I do dyrektywy 85/337, budowa portów lotniczych mających główny pas startowy o długości 2100 m lub więcej wymaga dokonania oceny wpływu na środowisko.

38. Mimo że port lotniczy Liège-Bierset istniał przed uzgodnieniem i realizacją kwestionowanych robót, Beaujean i in. są zdania, że przedmiotem niniejszej sprawy jest budowa lotniska. Twierdzą oni, że przewidziana renowacja głównego pasa startowego, wyposażenie go w system lądowania i poszerzenie pasa równoległego do szerokości 45 metrów odpowiadają budowie

⁵ — Wyrok z dnia 19 września 2000 r. w sprawie C-287/98 Linster, Rec. s. I-6917, pkt 37.

nowego pasa. Podnoszą oni, że przebudowa umożliwiła znaczny wzrost ruchu towarowego w porcie lotniczym (o współczynnik 464 w latach 1994–1998). Descamps i in. reprezentują to samo stanowisko, a ponadto podkreślają, że przebudowa umożliwiła wykonywanie lotów nocnych w porcie lotniczym, który wcześniej eksploatowany był tylko w dzień.

39. Wyrok wydany w przedmiocie hiszpańskiego projektu w zakresie budowy kolei⁶ zawiera argumenty świadczące o tym, że mimo istniejącej infrastruktury można mówić o nowym przedsięwzięciu. W rzeczonym wyroku Trybunał stwierdził, że budowę drugiego toru istniejącej linii kolejowej należy uznać nie za zwykłą zmianę wcześniejszego przedsięwzięcia w rozumieniu pkt 12 załącznika II do dyrektywy 85/337, lecz za budowę dalekobieżnej linii ruchu kolejowego w rozumieniu pkt 7 załącznika I. W uzasadnieniu Trybunał powołał się na ewentualny znaczny wpływ tego przedsięwzięcia na środowisko.

40. Co do zasady powyższy argument można odnieść odpowiednio do przedsięwzięć dotyczących lotnisk. Punkt 7 załącznika I do dyrektywy 85/337 obok pojęcia portu lotniczego wymienia jako kryterium jedynie długość głównego pasa startowego, jednak wpływ portu lotniczego na środowisko, który to zgodnie z celem dyrektywy ma zasad-

nicze znaczenie, zależy również od innych czynników.

41. Długość głównego pasa startowego ma decydujące znaczenie dla typów samolotów, które mogą korzystać z portu lotniczego, a tym samym dla ewentualnych skutków poszczególnych startów i lądowań. Większe samoloty wymagają dłuższych pasów startowych.

42. Liczba możliwych startów i lądowań wynika jednak z dodatkowych elementów infrastruktury, jak np. wyposażenia w elektroniczne systemy wspomagania startów i lądowań, wyposażenia umożliwiającego odprawę samolotów, istniejących stanowisk postojowych, jak również przepustowości przestrzeni powietrznej.

43. To, w jakim stopniu faktycznie eksploatuje się port lotniczy, tzn. jaki jest popyt na usługi ruchu lotniczego, zależy ponadto od jego powiązania z odpowiednimi rynkami konsumenckimi oraz od poziomu konkurencji z innymi porównywalnymi usługodawcami.

44. Za budowę portu lotniczego można jednak uznać tylko takie przedsięwzięcie, które dotyczy co najmniej części lotniska.

⁶ — Wyrok z dnia 16 września 2004 r. w sprawie C-227/01 Komisja przeciwko Hiszpanii, Zb.Orz. s. I-8253, pkt 46 i nast.

Elementy stanowiące część lotniska wynikają w pierwszym rzędzie z definicji zawartej w załączniku 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, do którego odsyła pkt 7 załącznika I do dyrektywy 85/337.

uznać za budowę portu lotniczego, gdy z uwagi na jego wpływ na środowisko odpowiada ono budowie nowego portu lotniczego.

45. Jednakże ze względu na to, że powyższa konwencja nie dotyczy skutków wywieranych na środowisko przez lotniska, lecz ich bezpieczeństwa, pojęcie portu lotniczego w rozumieniu dyrektywy 85/337 winno obejmować również takie urządzenia i obiekty mające znaczenie dla środowiska, które wprowadzić nie są wyliczone w załączniku 14 do konwencji, lecz są nierozłącznie związane z określonymi w niej istotnymi częściami składowymi lotniska. W tym względzie można tu mieć na uwadze przede wszystkim budynek odprawy pasażerskiej i towarowej.

48. W konsekwencji o robotach na istniejących już lotniskach, które można uznać za budowę lotniska, można mówić w szczególności w sytuacji znacznego wydłużenia pasów, które umożliwia korzystanie z lotniska przez typy samolotów oddziałujące w znacznie większym stopniu na środowisko, lub nowego ukierunkowania pasów startowych prowadzącego do innej trasy dolotu i odlotu.

46. Natomiast na port lotniczy nie składają się obiekty, które co prawda ewentualnie towarzyszą ruchowi lotniczemu, lecz które należy przyporządkować w większej mierze raczej innym kategoriom przedsięwzięć, np. lądowe połączenia komunikacyjne, hotele oraz powierzchnie biurowe i przemysłowe.

47. Należy również dokonać odgraniczenia od *zmiany* budowy portu lotniczego, o której mowa w pkt 12 załącznika II. Przedsięwzięcie, które dotyczy istniejącego portu lotniczego, można zatem jedynie wówczas

49. Jednakże nie można wykluczyć, że w wyjątkowych sytuacjach przedsięwzięcia, które nie dotyczą bezpośrednio długości i kierunku pasów, zwiększają przepustowość portu lotniczego w tak znacznej mierze, że mogą one odpowiadać budowie nowego lotniska. W sytuacji, gdy pierwotnie obsługa ruchu w porcie lotniczym już przy niewielkiej liczbie przylotów była przez dłuższy czas ograniczona ze względu na niewystarczającą przepustowość odprawy oraz niewystarczającą ilość stanowisk postojowych, dodatkowa przepustowość w tym zakresie może skutkować znacznym wzrostem natężenia ruchu. Można to odnieść zwłaszcza do przedsięwzięć, które dostosowują dawne lotniska wojskowe z długimi pasami startowymi do użytku cywilnego.

50. Informacje przedstawione Trybunałowi nie pozwalają na dokonanie oceny, czy sporne przedsięwzięcie w porcie lotniczym Liège-Bierset osiągnęło wymiar budowy nowego lotniska. Decydujące jest, czy przedsięwzięcie na tyle zwiększyło przepustowość portu lotniczego, że skutki przebudowy dla środowiska odpowiadają skutkom budowy nowego obiektu.

51. W tym względzie należy w szczególności zweryfikować twierdzenia, zgodnie z którymi dopiero omawiane przedsięwzięcie doprowadziło do wzrostu transportu towarowego o współczynnik 464 i umożliwiło eksploatację lotniska w porze nocnej. W szczególności wydłużenie godzin otwarcia może mieć znaczny wpływ na środowisko.

52. Podsumowując należy zatem stwierdzić, że zmianę infrastruktury istniejącego portu lotniczego z głównym pasem startowym o długości 2100 m lub więcej należy uznać za budowę portu lotniczego w rozumieniu pkt 7 załącznika I i w związku z tym obligatoryjnie podlega ona ocenie wpływu na środowisko, jeżeli z uwagi na skutki wywierane na środowisko odpowiada ona budowie nowego portu lotniczego.

W przedmiocie przebudowy portu lotniczego, o której mowa w pkt 12 załącznika II i pkt 7 załącznika I do dyrektywy 85/337

53. W przypadku, gdy spornego przedsięwzięcia nie należy uznać za budowę portu lotniczego w rozumieniu pkt 7 załącznika I do dyrektywy 85/337, obowiązek dokonania oceny wpływu na środowisko może wynikać z art. 4 ust. 2 w związku z pkt 12 załącznika II do dyrektywy 85/337. Jego pierwszą przesłanką jest, aby projekt był zmianą przedsięwzięcia w rozumieniu załącznika I.

54. Jednakże Belgia, SAB i TNT zdecydowanie reprezentują stanowisko, że przebudowa istniejących lotnisk nie jest objęta zakresem zastosowania dyrektywy 85/337. Dosłowne brzmienie pkt 7 załącznika I i pkt 12 załącznika II — zmiana budowy portu lotniczego z głównym pasem startowym o długości 2100 m lub więcej — wskazuje, że dyrektywa obejmuje jedynie zmianę przebiegu pierwotnego przedsięwzięcia budowlanego. Twierdzą one, że nawet gdyby pod tym pojęciem rozumiano również przebudowę istniejącego lotniska, to w takim przypadku pkt 7 załącznika I nie określałby budowy portu lotniczego, lecz wymieniał jedynie port lotniczy, tak jak stało się to w przypadku innych przedsięwzięć określonych w załączniku I: np. rafinerie ropy naftowej, elektrociepłownie lub urządzenia do unieszkodliwiania odpadów.

55. Jednakże powyższa interpretacja, której nie podzielają z kolei Komisja, Republika Czeska i osoby zamieszkające w sąsiedztwie portu lotniczego, nie jest przekonująca. Cel dyrektywy 85/337 nakazuje raczej stosowanie pojęcia „budowa” jako wskazówki, że przedsięwzięcie w rozumieniu dyrektywy 85/337 obejmuje, odpowiednio do definicji przedsięwzięcia w art. 1 ust. 2, wykonanie instalacji lub systemów lub inne interwencje w otoczeniu naturalnym i krajobrazie, natomiast nie zmianę sposobu eksploatacji istniejących instalacji lub systemów⁷.

56. Z art. 1 ust. 1 oraz art. 2 ust. 1, jak również z motywu pierwszego, piątego, szóstego, ósmego i jedenastego dyrektywy wynika istotny cel dyrektywy, aby przedsięwzięcia, które mogą powodować znaczące skutki dla środowiska naturalnego, w szczególności ze względu na ich charakter, rozmiar lub lokalizację, przed wydaniem zezwolenia podlegały ocenie w zakresie ich oddziaływania na środowisko⁸.

57. Powyższy cel nie zostałby osiągnięty, gdyby ocena przedsięwzięć infrastrukturalnych określonych w pkt 7 załącznika I,

w szczególności ocena portów lotniczych, ograniczała się wyłącznie do pierwotnych robót budowlanych. Również przedsięwzięcia wykonane po wybudowaniu portu lotniczego mogą mieć znaczny wpływ na środowisko.

58. Z tego względu Trybunał wychodzi nie tylko ogólnie z założenia, że zakres zastosowania dyrektywy 85/337 jest szeroki, a cel dalekosiężny⁹, lecz w szczególności dokonuje on także szerokiej interpretacji pojęcia zmiany przedsięwzięcia, o którym mowa w pkt 12 załącznika II. Trybunał stwierdził, że obejmuje ono przedsięwzięcia określone w załączniku II, mimo że pkt 12 załącznika II *expressis verbis* wymienia jedynie przedsięwzięcia wymienione w załączniku I¹⁰.

59. W wyroku w sprawie WWF i in. Trybunał zastosował powyższe orzecznictwo w odniesieniu do restrukturyzacji lotniska, które zarówno przed, jak i po przebudowie, nie osiągnęło rozmiarów, które nakazywałyby dokonanie oceny wpływu na środowisko zgodnie z pkt 7 załącznika I. Trybunał stwierdził, że niezależnie od potencjalnego oddziaływania na środowisko, nie wolno było

7 — Co do zasady oddziaływanie ewentualnej eksploatacji na środowisko powinno być zbadane już przed wykonaniem danej instalacji lub systemu, tak, aby wyniki tego badania mogły zostać uwzględnione w trakcie podejmowania decyzji dotyczących późniejszych zmian użytkowania.

8 — Zobacz wyroki w sprawie Linster, ww. w przypisie 5, pkt 52, oraz w sprawie Komisja przeciwko Hiszpanii, ww. w przypisie 6, pkt 47, oraz wyroki wymienione w przypisie 3.

9 — Wyroki w sprawie Kraaijeveld i in., ww. w przypisie 3, pkt 31 oraz 39, jak i w sprawie Komisja przeciwko Hiszpanii, ww. w przypisie 6, pkt 46.

10 — Wyroki w sprawie Kraaijeveld i in., ww. w przypisie 3, pkt 40, oraz z dnia 16 września 1999 r. w sprawie C-435/97 WWF i in., Rec. s. I-5613, pkt 40.

z góry wykluczyć restrukturyzacji tego portu lotniczego z zakresu stosowania dyrektywy 85/337¹¹.

60. Ze względu na to, że nawet przebudowy mniejszych lotnisk co do zasady objęte są zakresem stosowania dyrektywy 85/337, to wnioskując a fortiori, dyrektywę należy — jak podkreśla Komisja — zastosować do przebudowy większych lotnisk, których budowa obligatoryjnie podlega ocenie wpływu na środowisko.

61. Jednakże, w odróżnieniu od przedsięwzięć, których dotyczył wyrok w sprawie WWF i in., w niniejszej sprawie nie wydłużono pasa startowego. Roboty na pasie startowym obejmowały ewidentnie naprawę, wyposażenie w system lądowania, poszerzenie pasa równoległego oraz budowę dwóch dróg szybkiego zejścia.

62. Z tego względu przedmiotem niniejszego pytania prejudycjalnego jest wyraźnie kwestia, czy także roboty, które nie prowadzą do wydłużenia pasów startowych, stanowią przedsięwzięcie podlegające ocenie. Belgia, SAB oraz TNT twierdzą, że jest to wykluczone, bowiem dyrektywa 85/337 wymienia długość pasa startowego jako jedyną przesłankę dokonania oceny w przypadku portu lotniczego.

63. Jednak niniejsza przesłanka — jak podnosi również Komisja — służy jedynie rozgraniczeniu większych przedsięwzięć, podlegających w każdym przypadku ocenie, od przedsięwzięć mniejszych, które podlegają ocenie tylko w sytuacji, gdy mogą one wywierać znaczne skutki na środowisko¹². Zatem decydujące znaczenie dla przyjęcia obowiązku dokonania oceny mają właśnie te ewentualne skutki, a nie wydłużenie pasa startowego. Wydłużenie pasa startowego jest jedynie istotną — a w określonych okolicznościach nawet wiążącą — wskazówką na istnienie znacznego oddziaływania na środowisko. Nie można jednak pominąć innych aspektów danego przedsięwzięcia.

64. Podsumowując należy stwierdzić, że zmiana infrastruktury istniejącego portu lotniczego z pasem startowym o długości 2100 m lub więcej, która nie odpowiada budowie nowego lotniska, podlega ocenie wpływu na środowisko zgodnie z art. 4 ust. 2, pkt 7 załącznika I oraz pkt 12 załącznika II do dyrektywy 85/337, jeżeli ze względu na jej charakter, rozmiar lub lokalizację może ona znacząco oddziaływać na środowisko naturalne.

11 — Wyrok w sprawie WWF i in., ww. w przypisie 10, pkt 49. W jeszcze bardziej wyrazisty sposób opinia rzecznika generalnego Mischo z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie C-435/97 WWF i in., Rec. s. I-5613, pkt 43.

12 — Zobacz powyżej pkt 23 i nast.

C — *W przedmiocie pytania pierwszego*

wpływu danego przedsięwzięcia na środowisko, to zgodnie z art. 2 ust. 1 oceny tej należy dokonać przed wydaniem zezwolenia na inwestycję.

1. Umowa jako przedsięwzięcie

65. Biorąc pod uwagę brzmienie pytania pierwszego wydaje się, że sąd krajowy zmierza do wyjaśnienia, czy umowę można uznać za przedsięwzięcie w rozumieniu dyrektywy 85/337.

68. Republika Czeska i Komisja uważają, że możliwe jest uznanie umowy za zezwolenie, jeżeli zgodnie z prawem krajowym wywołuje ona takie skutki jak zezwolenie. Ich zdaniem, zgodnie z art. 1 ust. 2, umowa musiałaby zatem zawierać decyzję właściwej władzy lub właściwych władz, na podstawie której wykonawca otrzymuje prawo do zrealizowania przedsięwzięcia.

66. Strony słusznie zgadzają się co do tego, że umowy jako takiej nie można traktować na równi z wykonaniem prac budowlanych lub innych instalacji lub systemów, czy też z innymi interwencjami w otoczeniu naturalnym i krajobrazie, które zakłada definicja przedsięwzięcia w art. 1 ust. 2 dyrektywy 85/337, ani że nie jest ona nazwana przedsięwzięciem w załącznikach I i II. Umowa może mieć za przedmiot tego rodzaju przedsięwzięcia, natomiast jej zawarcie nie jest przedsięwzięciem.

69. Jednak zdaniem Descamps i in., TNT, SAB oraz Belgii umowa nie przyznaje jeszcze prawa do podjęcia prac budowlanych. Przeciwnie, opisane przedsięwzięcie wymagało uzyskania zezwoleń administracyjnych. Zostało to nawet wyraźnie określone w umowie.

2. Umowa jako zezwolenie

67. Niektóre strony postępowania spierają się co do tego, czy rzeczona umowa stanowi zezwolenie na inwestycję. Skoro zgodnie z dyrektywą 85/337 należy dokonać oceny

70. W tym względzie szczególnie Komisja wskazuje natomiast na inną możliwość, która co do zasady może prowadzić do uznania umowy za zezwolenie. Trybunał wyprowadził bowiem z systematyki i celów dyrektywy 85/337, iż decyzja w sprawie

zezwolenia może być wydawana w jednym lub wielu etapach, z kolei każdy z nich może prowadzić do obowiązków dokonania oceny wpływu na środowisko¹³. Zatem konieczność uzyskania dalszych zezwoleń nie wyklucza w sposób konieczny, iż ocena wpływu na środowisko musi być dokonana już we wczesnym stadium procedury, ewentualnie już na jej pierwszym etapie¹⁴. Jak wynika bowiem z motywu pierwszego, celem dyrektywy 85/337 jest, aby właściwe władze w możliwie najwcześniejszej fazie uwzględniały wpływ danego przedsięwzięcia na środowisko¹⁵.

71. Zgodnie z przytoczonym orzecznictwem dyrektywa 85/337 obejmuje również czynności, które objęte są zakresem stosowania dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko¹⁶. Zatem nie można uwzględnić argumentu przytoczonego przez Belgię, SAB oraz TNT, jakoby ewentualna możliwość stosowania dyrektywy 2001/42 *ratione materiae* wykluczała stosowanie dyrektywy 85/337 do rozpatrywanej umowy.

72. W związku z powyższym należy zbadać, czy niniejszą umowę należy uznać za część wieloetapowej procedury wydania zezwolenia.

73. W dotychczasowym orzecznictwie Trybunał przyjmuje, że wieloetapowa procedura wydania zezwolenia w rozumieniu dyrektywy 85/337 ma miejsce, jeżeli w celu udzielenia zezwolenia na inwestycję prawo krajowe wymaga wydania wielu kolejnych decyzji¹⁷. Jednakże Belgia argumentuje — w innym kontekście — że umowa pod względem prawnym nie stanowi warunku dla planowanych prac. W przypadku gdyby ten argument był słuszny, umowa nie stanowi części wieloetapowej procedury wydania zezwolenia w rozumieniu dotychczasowego orzecznictwa.

74. W związku z tym powstaje kwestia, czy także etapy podejmowania decyzji, które nie są przewidziane w przepisach, należy objąć wieloetapową procedurą wydania zezwolenia.

75. Celem oceny wpływu na środowisko jest, aby decyzja dotycząca danego przedsięwzięcia była podejmowana na podstawie posiadanych informacji o jego skutkach wywieranych na środowisko oraz przy udziale społeczeństwa. Ocena ta umożliwia, w rozumieniu motywu pierwszego dyrektywy 85/337 oraz zasady ostrożności wynikającej z art. 174 ust. 2 traktatu, zapobieganie, w miarę możliwości, powstawaniu zanieczyszczeń i zagrożeń u źródła w miejsce późniejszego przeciwdziałania. Wymóg udziału społeczeństwa oznacza, że udział ten może wywrzeć wpływ na treść decyzji

13 — Wyrok z dnia 4 maja 2006 r. w sprawie C-290/03 Barker, Zb.Orz. s. I-3949, pkt 45.

14 — Wyrok z dnia 7 stycznia 2004 r. w sprawie C-201/02 Wells, Rec. s. I-723, pkt 52.

15 — Wyrok w sprawie Wells, ww. w przypisie 14, pkt 51.

16 — Dz.U. L 197, s. 30.

17 — Wyrok w sprawie Wells, ww. w przypisie 14, pkt 52.

w przedmiocie przedsięwzięcia jeszcze w trakcie jej podejmowania¹⁸.

76. Wprawdzie dyrektywa 85/337 mówi formalnie o ocenie wpływu na środowisko w kontekście zezwolenia, jednak dyrektywa ta nie mogłaby osiągnąć określonego w niej celu, gdyby decyzja dotycząca przedsięwzięcia została faktycznie podjęta zanim w ogóle wszczęto formalną procedurę wydania zezwolenia.

77. Z tego względu konieczne jest uznanie umowy za pierwszy etap wieloetapowej procedury wydania zezwolenia, jeżeli i o ile ogranicza ona zakres uznania właściwych organów krajowych w ramach kolejnych procedur wydania zezwolenia.

78. Jak podnoszą niektóre strony postępowania, w tym względzie nie można mieć tylko i wyłącznie na uwadze, czy zakres uznania zostanie formalnie ograniczony, czy też nie. Można bowiem powątpiewać w niezależność i bezstronność decyzji administracyjnej wydanej z uwzględnieniem ewentualnej oceny wpływu na środowisko oraz przy udziale społeczeństwa, jeżeli organy

ponoszące odpowiedzialność polityczną już wyraźnie zdecydowały się na wykonanie danego przedsięwzięcia. Zakres uznania mogą ograniczać również obowiązki odszkodowawcze z tytułu niewydania zezwoleń — takie jak obowiązki przewidziane ewentualnie w pkt 8 lit. c) lub w pkt 9 umowy.

79. To, czy niniejsza umowa ogranicza zakres uznania właściwych organów, jak podnoszą to w szczególności Abraham i in. oraz Beaujean i in., stanowi kwestię prawa krajowego, do której oceny zobowiązane są właściwe sądy krajowe.

3. Umowa jako powiązanie projektów częściowych

80. Nawet jeżeli umowa nie będzie ograniczać zakresu uznania organów właściwych do wydania zezwolenia, to w ramach oceny wpływu na środowisko może ona mimo wszystko mieć znaczenie, na które wskazuje wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym i które podkreślają w szczególności Abraham i in. Przedmiotem wniosku sądu krajowego jest mianowicie wykonanie całości instalacji lub systemów, które modyfikują istotne struktury portu lotniczego mającego pas startowy o długości powyżej 2100 m¹⁹.

18 — Zobacz wyrok z dnia 23 listopada 2005 r. w sprawie T-178/05 Zjednoczone Królestwo przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. II-4807, pkt 57, wydany w przedmiocie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/87/WE z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniającej dyrektywę Rady 96/61/WE, Dz.U. L 275, s. 32.

19 — Zobacz s. 154 wniosku prejudycjalnego.

81. Powyższa kwestia przedsięwzięcia jako całości składającej się z poszczególnych projektów ma znaczenie z tego względu, że poszczególne uzgodnione roboty same w sobie w sposób oczywisty nie prowadzą do spełnienia przesłanek koniecznych dla dokonania oceny wpływu na środowisko. Jednocześnie osoby zamieszkałe w sąsiedztwie portu lotniczego podnoszą, że roboty te, postrzegane całościowo, wywierają znaczne (negatywne) skutki na środowisko.

82. Trybunał stwierdził już, że ocena wielu przedsięwzięć o takim samym charakterze bądź ocena różnych odcinków jednej linii kolejowej, dokonana w sposób oderwany i bez uwzględnienia kumulatywnych skutków dyrektywy 85/337, nie byłaby zgodna z tą dyrektywą²⁰. Odpowiada to art. 5 ust. 1 oraz pkt 4 załącznika III, które wymagają przedstawienia opisu kumulatywnych skutków środowiskowych. Zgodnie z art. 8 te kumulatywne skutki muszą być uwzględnione w ramach wydawania decyzji dotyczącej danego przedsięwzięcia.

83. W niniejszej sprawie chodzi wprawdzie o wiele różnych projektów częściowych, które jednak poprzez umowę połączone są w przedsięwzięcie jako całość, aby umożliwić dwóm przedsiębiorstwom korzystanie z portu lotniczego Liège-Bierset w celu wykonywania określonych form transportu towarowego. Nawet jeżeli te projekty częściowe nie są objęte wspólną decyzją zezwalającą na inwestycję, to nie może to

prowadzić do oceny projektów częściowych w sposób oderwany. W ramach każdej decyzji należy raczej brać pod uwagę i odpowiednio uwzględniać kumulatywne skutki projektów częściowych składających się na całość przedsięwzięcia.

84. Podsumowując należy stwierdzić, że ocena wpływu na środowisko, jeżeli należałoby ją przeprowadzić, nie musi obligatoryjnie i w wyraźny sposób odnosić się do umowy lub projektów częściowych. Nie można wykluczyć, że oddziaływanie na środowisko wzmożonego natężenia ruchu lotniczego w porcie lotniczym Liège-Bierset wraz z jego eksploatacją w porze nocnej zostały już dostatecznie zbadane w ramach innych procedur. Strony postępowania i sąd krajowy wskazują w tym miejscu na różne programy i decyzje na etapie planowania. W przypadku gdyby zasadały się one na dostatecznej ocenie wpływu na środowisko dokonanej przy udziale społeczeństwa, zbędnym byłoby późniejsze dokonanie ponownej oceny²¹.

4. Wniosek częściowy

85. Podsumowując należy stwierdzić w przedmiocie pytania pierwszego, że

20 — Wyroki w sprawie Komisja przeciwko Irlandii, ww. w przypisie 3, pkt 76, oraz w sprawie Komisja przeciwko Hiszpanii, ww. w przypisie 6, pkt 53.

21 — Zobacz wyroki z dnia 11 sierpnia 1995 r. w sprawie C-431/92 Komisja przeciwko Niemcom (Großkrotzenburg), Rec. s. I-2189, pkt 41 i nast., oraz w sprawie Komisja przeciwko Hiszpanii, ww. w przypisie 6, pkt 56.

umowa wiążąca władze publiczne i przedsiębiorstwo prywatne, podpisana w celu umożliwienia wprowadzenia tego przedsiębiorstwa na lotnisko z pasem startowym o długości przekraczającej 2100 m i zawierająca szczegółowy opis robót infrastrukturalnych, jakie mają zostać przeprowadzone, polegających na przebudowie pasa startowego bez jego wydłużenia oraz budowie wieży kontrolnej, w celu umożliwienia lotów ciężkich samolotów przez 24 godziny na dobę i 365 dni w roku, przewidująca przy tym loty zarówno nocne, jak i dzienne z wykorzystaniem urządzeń tego przedsiębiorstwa,

— nie stanowi przedsięwzięcia w rozumieniu dyrektywy 85/337,

— jednak jako pierwsze stadium wieloetapowej procedury wydania zezwolenia może wymagać dokonania oceny wpływu na środowisko, jeżeli i o ile umowa ta ogranicza zakres uznania właściwych organów krajowych w ramach kolejnych procedur wydania zezwolenia, i

— będące jej przedmiotem projekty częściowe wiąże w jedno przedsięwzięcie, którego skutki należy uwzględnić całościowo w ramach procedur wydawania zezwoleń częściowych.

V — Wnioski

86. W związku z powyższym proponuję Trybunałowi udzielenie następujących odpowiedzi:

W przedmiocie pytania trzeciego:

Skutki zmiany infrastruktury portu lotniczego wywierane na środowisko w rozumieniu dyrektywy Rady 85/337 EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne obejmują planowany w wyniku tej zmiany wzrost natężenia ruchu w tym porcie lotniczym.

W przedmiocie pytania drugiego:

Zmianę infrastruktury istniejącego portu lotniczego z głównym pasem startowym o długości 2100 m lub więcej należy uznać za budowę portu lotniczego w rozumieniu pkt 7 załącznika I do dyrektywy 85/337i w związku z tym zgodnie z art. 4 ust. 1 tej dyrektywy obligatoryjnie podlega ona ocenie wpływu na środowisko, jeżeli z uwagi na jej skutki wywierane na środowisko odpowiada ona budowie nowego portu lotniczego.

W przypadku, gdy zmiana infrastruktury istniejącego portu lotniczego z pasem startowym o długości 2100 m lub więcej nie odpowiada budowie nowego lotniska, podlega ona ocenie wpływu na środowisko zgodnie z art. 4 ust. 2, pkt 7 załącznika I oraz pkt 12 załącznika II do dyrektywy 85/337, jeżeli ze względu na jej charakter, rozmiar lub lokalizację może ona znacząco oddziaływać na środowisko naturalne.

W przedmiocie pytania pierwszego:

Umowa wiążąca władze publiczne i przedsiębiorstwo prywatne, podpisana w celu umożliwienia wprowadzenia tego przedsiębiorstwa na lotnisko mające pas startowy o długości przekraczającej 2100 m i zawierająca szczegółowy opis robót infrastrukturalnych, jakie mają zostać przeprowadzone, polegających na przebudowie pasa startowego bez jego wydłużenia oraz budowie wieży kontrolnej, w celu umożliwienia lotów ciężkich samolotów przez 24 godziny na dobę i 365 dni w roku, przewidująca przy tym loty zarówno nocne, jak dzienne z wykorzystaniem urządzeń tego przedsiębiorstwa,

- nie stanowi przedsięwzięcia w rozumieniu dyrektywy 85/337,

- jednak jako pierwsze stadium wieloetapowej procedury wydania zezwolenia może wymagać dokonania oceny wpływu na środowisko, jeżeli i o ile umowa ta ogranicza zakres uznania właściwych organów krajowych w ramach kolejnych procedur wydania zezwolenia, i

- będące jej przedmiotem projekty częściowe wiąże w jedno przedsięwzięcie, którego skutki należy uwzględnić całościowo w ramach procedur wydawania zezwoleń częściowych.