

KOHTUJURISTI ETTEPANEK

JULIANE KOKOTT

esitatud 29. novembril 2007¹

I. Sissejuhatus

II. Õiguslik raamistik

2. Keskkonnamõju hindamise direktiivi artiklis 1 on määratletud direktiivi kohaldamisala ja mõned mõisted:

„1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse tõenäoliselt olulise keskkonnamõjuga riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise suhtes.

1. Eelotsusetaotlus puudutab nõukogu 27. juuni 1985. aasta direktiivi 85/337/EMÜ teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta² selle esialgses redaktsioonis (edaspidi „keskkonnamõju hindamise direktiiv“). Tegemist on Liège-Bierseti lennuväljal võetud meetmetega, mille eesmärk oli soodustada lennuvälja kasutamist kaubaveolendudeks ja mis põhjustasid öiste lendude sagenemise. Küsimuse põhisuks on, millistel tingimustel on lennuvälja infrastruktuuri muudatuste korral nõutav keskkonnamõju hindamine, eelkõige see, kas selle puhul tuleb arvesse võtta lennuliikluse kavandatud intensiivistumist.

2. Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

projekt –

¹ – Algkeel: saksa.

² – EÜT L 175, lk 40; ELT eriväljaanne 15/01, lk 248.

– ehitiste või muude käitiste püstitamine või kavade teostamine,

- muu sekkumine looduskeskkonda ja maastikku, kaasa arvatud maavarade kaevandamine; hinnatakse muu hulgas oma laadi, mahu või asukoha tõttu keskkonda oluliselt mõjutada võivaid projekte.

arendaja –

Sellised projektid on määratletud artiklis 4.”

eraprojekti loa taotleja või projekti algatav riigiasutus;

4. Artikkel 3 kirjeldab keskkonnamõju hindamise eset:

teostusluba –

pädeva asutuse või pädevate asutuste otsus, mis annab arendajale õiguse projekti teostamiseks.

„Keskkonnamõju hindamisel täpsustatakse projekti otsene ja kaudne mõju järgmistele teguritele ning kirjeldatakse ja hinnatakse neid sobival viisil ning asjaolude ja artiklite 4–11 kohaselt:

3. [...]”

- inimesed, loomastik ja taimestik,

3. Keskkonnamõju hindamise direktiivi artikli 2 lõige 1 määratleb direktiivi eesmärgi:

- pinnas, vesi, õhk, ilmastik ja maastik,

„1. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks, et enne loa andmist

- esimeses ja teises taandes nimetatud tegurite vastastikune mõju,

– ainealine vara ja kultuuripärand.”

„Kiirteede, [1] pikamaavedudeks vajalike raudteede ja vähemalt 2100 m peamaandumisrajaga lennuväljade² ehitamine.

5. Artikkel 4 määratleb, milliseid projekte tuleb hinnata:

[...]

„1. Kui artikli 2 lõikest 3 ei tulene teisiti, hinnatakse I lisas loetletud klassidesse kuuluvaid projekte artiklite 5–10 kohaselt.

2 – Käesoleva direktiivi kohaldamisel tähendab „lennujaam” lennujaama, mis vastab 1944. aasta Chicago konventsioonis (millega asutati Rahvusvaheline Tsiivilennunduse Organisatsioon) sisalduvale määratlusele [14. lisa].” [täpsustatud tõlge].

2. II lisas loetletud klassidesse kuuluvaid projekte hinnatakse artiklite 5–10 kohaselt, kui liikmesriigid leiavad, et nende omadused seda eeldavad.

7. Chicago rahvusvahelise tsiivilennunduse konventsiooni 14. lisa sisaldab standardeid kogu territooriumi kohta, mille piires lennukid lennuväljal ning stardi ja maandumise käigus liiguvad, see tähendab lennuvälja stardi- ja maandumisradade, ruleerimisradade ja õhuruumi kohta. Samuti reguleerib viidatud lisa lennuvälja kasutamiseks ette nähtud signaalsüsteeme.

Selleks võivad liikmesriigid muu hulgas täpsustada teatavad hinnatavate projektide liigid või kehtestada kriteeriumid ja/või künnised, mis on vajalikud selleks, et kindlaks määrata, milliseid II lisas loetletud klassidesse kuuluvaid projekte hinnatakse artiklite 5–10 kohaselt.”

8. II lisa punkti 10 alapunktis d on muu hulgas mainitud ka väiksemaid lennuvälju:

6. Lennuväljad on nimetatud I lisa punktis 7:

„Teede, sadamate, kaasa arvatud kalasadamad, ja lennuväljade ehitamine (I lisaga hõlmamata projektid).”

9. II lisa punkt 12 puudutab projektide muudatusi:

keskkonnategurite eriomadusi silmas pidades asjakohane;

„I lisaga hõlmatud arendusprojektide muudatused ja I lisaga hõlmatud projektid, mille eesmärk on üksnes või peamiselt uute meetodite või toodete arendamine ja katsetamine ning mida ei kasutata kauem kui üks aasta.”

- b) liikmesriigid leiavad, et on asjakohane nõuda arendajalt sellise teabe koostamist, võttes muu hulgas arvesse olemasolevaid teadmisi ja hindamismeetodeid.

2. Lõike 1 kohaselt arendaja esitatav teave sisaldab vähemalt:

10. Artiklis 5 on määratletud teave, mis tuleb esitada keskkonnamõju hindamise raames:

- projekti kirjeldust, mis sisaldab teavet projekti koha, lahenduse ja mahu kohta,

„1. Projektide puhul, mille keskkonnamõju tuleb artikli 4 alusel hinnata artiklite 5–10 kohaselt, võtavad liikmesriigid vastu vajalikud meetmed tagamaks, et arendaja esitab sobivas vormis III lisas täpsustatud teabe, kui:

- olulise kahjuliku mõju vältimiseks, vähendamiseks ja võimaluse korral kõrvaldamiseks ettenähtud meetmete kirjeldust,

- a) liikmesriigid leiavad, et see teave on loaandmismenetluse teatavas etapis ning konkreetse projekti või teatavat liiki projekti ja tõenäoliselt mõjutatavate

- andmeid, mida on vaja nende põhimõtete täpsustamiseks ja hindamiseks, mida projekt keskkonnale tõenäoliselt avaldab,

- taanetes 1–3 nimetatud teabe üldarusaadavat kokkuvõtet. heitmeid (vee-, õhu- ja pinnasereostus, müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirgus jne) käsitlevat hinnangut liikide ja koguste kaupa.

3. [...]”

[...]

11. Artikli 5 lõikes 1 nimetatud teave on täpsustatud III lisas:

4. Kirjeldus¹ väljapakutud projekti tõenäolisest olulisest keskkonnamõjust, mis tuleneb:

„1. Projekti kirjeldus, mis sisaldab eelkõige:

- kogu projekti füüsiliste omaduste ning ehitamise ja kasutamisega seotud maakasutusvajaduste kirjeldust,
- projektist endast,
- tootmismenetluste põhiomaduste, näiteks kasutatavate ainete laadi ja koguse kirjeldust,
- loodusvarade kasutamisest,
- väljapakutud projekti tulemuste kasutamisel eeldatavasti tekkivaid jääke ja
- saasteainete heitmetest, saaste tekitamisest ja jäätmete kõrvaldamisest

ja projekti arendaja koostatud kirjeldus kesk-
konnamõju hindamise meetoditest.

[...]

1 – See kirjeldus peaks hõlmama nii projekti otsest kui kaudset, teisest, kumulatiivset, lühiajalist, keskmise pikkusega ja pikaajalist, püsivat ja ajutist, positiivset ja negatiivset mõju.”

12. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu väitel on direktiiv kohaldatavasse siseriiklikku õigusesse üle võetud suures osas samas sõnastuses.

III. Asjaolud, põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

13. Põhikohtuasja aluseks on Belgia Liège-Bierseti lennuväljaga piirneval alal elavate isikute hagi. Sellel lennuväljal on juba pikemat aega üks üle 2100-meetrine maandumisrada. Vallooni piirkond otsustas kolmanda isiku teostatud majandusuuringu põhjal alustada lennuväljal ööpäevaringseid kaubaveolende.

14. Vallooni piirkond ja Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset (Liège-Bierseti lennuvälja arendamise ja edendamise ühing, edaspidi „SAB”) sõlmisid kokkulepped kaupade

õhutranspordiga tegelevate ettevõtjatega. Esimese, äriühinguga Cargo Airlines Ltd (lühendatult „CAL”) teadmata ajal sõlmitud kokkuleppe kohta ei ole Euroopa Kohtule esitatud täiendavaid andmeid. Kullerteenust osutava äriühinguga TNT (edaspidi „TNT”) 26. veebruaril 1996 sõlmitud kokkulepet on aga põhjalikult kirjeldatud.

15. Lennuväljaga piirneval alal elavad isikud väidavad, et kõnealune kokkulepe näeb muu hulgas ette järgmist:

- lennuvälja peamaandumisrada (23L/05R) on kogu pikkuses ja täies mahus kasutatav ning varustatud maandumissüsteemiga;

- paralleelne maandumisrada (23R) varustatakse hiljemalt 1. märtsiks 1996;

- paralleelrada 23L/05R laiendatakse 45 meetrini ja see vastab Airbus 300 manööverdamiseks ettenähtud normidele;

- rada 23ML varustatakse kahe lisaväljasõiduga, mida saab kasutada suurtel kiirustel, ja lennujuhtimistorn (Air Traffic Control Tower) paigutatakse ümber;

- TNT sorteerimiskeskuse vahetusse lähedusse rajatakse 18 ha suurune uus parkimisala;
 - parkimisala laiendatakse õhusõidukite hoolduseks ette nähtud angaari suunas ja ühendatakse uue väljasõiduga, mida saab kasutada suurtel kiirustel;
 - ehitatakse lennujuhtimistorn ja tankla vähemalt miljoniliitrise reservuaariga, kusjuures TNT-l on võimalik nõuda selle laiendamist;
 - lennuväli avatakse ööpäevaringseks kasutamiseks 365 päeval aastas ja TNT tegevuse võimaldamiseks antakse tema käsutusse nõuetekohane vooluallikas (ligikaudu 2000 amprit) koos täiendava reserviga katkematu energiavarustuse tagamiseks, mis eeldab loa andmist kahe 15 kV kõrgepinge-trafojaama rajamiseks.
16. Esimesed öised lennud tegi 1996. aastal CAL. TNT alustas öiste lendudega 1998. aasta märtsis.
17. Lennuväljaga piirneval alal elavad isikud heidavad eelkõige ette tugevat öist müra ning selle mõju unele ja tervisele. Tuginedes eraõigusliku vastutuse sätetele, nõuavad nad kahju hüvitamist, mis on tekkinud 26. veebruari 1996. aasta kokkuleppes nimetatud infrastruktuuri kasutamise tõttu, ja infrastruktuuri kasutamise keelustamist.
18. Lennuväljaga piirneval alal elavad isikud väidavad, et enne 26. veebruari 1996. aasta kokkuleppes loetletud tööde teostamiseks nõutava ehitusloa ja kasutusloa väljastamist ei teostatud keskkonnamõju hindamist. Keskkonnamõju hindamise teostamata jätmine muudab kokkuleppe täitmiseks vajalikud load õigusvastaseks ja sellest tulenevalt õigusvastaseks ka viidatud kokkulepetes nimetatud infrastruktuuri ja selle kasutamise.
19. Liège'i Tribunal de première Instance rahuldab hagi osaliselt, teise astme kohus Liège'i Cour d'appel jättis hagi rahuldamata. Cour d'appel sedastas muu hulgas, et keskkonnamõju hindamise direktiiv puudutab ja määratleb lennuvälja mõistet tulenevalt maandumisraja pikkusest ja mitte maandumisraja kõrval paiknevatest ehitistest nagu angaarid või lennujuhtimistorn. Maandumisrada ei ole aga oluliselt muudetud. Lisaks puudutab viidatud direktiivi I lisa lennuvälja

ehitamist ja II lisa muudatust I lisas määratletud projektis, seega ehitamisega seotud muudatust.

20. Lennuväljaga piirneval alal elavad isikud vaidlustavad kassatsioonkaebuses tõlgenduse, mille andis projekti mõistele Cour d'appel.

21. Cour de Cassation esitab Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas riigi ja eraõigusliku ettevõtja vaheline kokkulepe – mis on sõlmitud eesmärgiga anda nimetatud ettevõtjale võimalus tegevuse alustamiseks pikema kui 2100-meetrise maandumisrajaga lennuväljal ning milles on täpselt kirjeldatud infrastruktuuritööd, mida tehakse seoses maandumisraja väljaehitamisega (maandumisrada seejuures pikendamata) ja lennujuhtimistorni ehitamisega, et võimaldada transpordilennukite lendusid ööpäevaringselt 365 päeval aastas, ning mis näeb selle ettevõtja tegevuse alustamisest alates ette nii öiseid kui ka päevaseid lende – on projekt vastavalt nõukogu 27. juuni 1985. aasta direktiivile 85/337/EMÜ teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta, nagu seda kohaldati enne nõukogu 3. märtsi 1997. aasta direktiiviga 97/11/EMÜ tehtud muudatusi?

2. Kas muudatused, mida lennuvälja infrastruktuuris tehakse selleks, et kohandada lennuvälja öiste ja päevaste lendude kavandatava sagenemisega, pikendamata seejuures maandumisrada, vastavad sellise projekti mõistele, mille puhul on kohustuslik keskkonnamõju hindamine nõukogu 27. juuni 1985. aasta direktiivi 85/337 – nagu seda kohaldati enne nõukogu 3. märtsi 1997. aasta direktiiviga 97/11 tehtud muudatusi – artiklite 1, 2 ja 4 tähenduses?

3. Kas liikmesriik peab lennuvälja tegevuse intensiivistumist hoolimata sellest, et seda ei ole direktiivi 85/337 lisades otseselt nimetatud, siiski arvesse võtma, kui ta hindab lisategevuse võimaldamiseks lennuvälja infrastruktuuris tehtavate muudatuste võimalikku mõju keskkonnale?”

22. Euroopa Kohtus toimunud kirjalikus menetluses ja kohtuistungil osalesid lennuväljaga piirneval alal elavate isikute poolt menetlusosalised Abraham jt, Beaujean jt ning Descamps jt igaüks oma seisukohtadega, samuti kassatsioonimenetluse vastustajad SAB ja TNT, liikmesriigid Belgia ja Tšehhi Vabariik ning komisjon.

IV. Õiguslik hinnang

asukoha tõttu keskkonda oluliselt mõjutada võivaid projekte.³

23. Keskkonnamõju hindamise direktiivi artikli 4 lõike 1 ja I lisa punkti 7 kohaselt on keskkonnamõju hindamine vähemalt 2100 m pikkuse stardi- ja maandumisrajaga lennuvälja ehitusloa saamise vältimatu eeldus.

26. Cour de cassationi küsimused puudutavad ühelt poolt lennuvälja kaubaveolendudeks kohandamise kokkuleppe tähendust ja teiselt poolt seda, kas lennuvälja ümberehitustööd, mis ei hõlma maandumisrada, on projekt, mille puhul on mõju hindamine kohustuslik, ja kas keskkonnamõju hindamisel tuleb arvesse võtta lennuvälja tegevust.

24. Keskkonnamõju hindamise direktiivi artikli 4 lõike 2 ja II lisa punktide 10 ja/või 12 kohaselt hinnatakse seda liiki projektide muudatusi ja/või teiste lennuväljade ehitamist ainult siis, kui liikmesriigid leiavad, et nende omadused seda eeldavad. Selleks võivad liikmesriigid muu hulgas täpsustada teatavad hinnatavate projektide liigid või kehtestada kriteeriumid ja/või künnised, mis on vajalikud selleks, et määrata kindlaks, milliseid II lisa loetletud klassidesse kuuluvaid projekte hinnatakse.

27. Kuna keskkonnamõju hindamise direktiivi tõlgendamisel ja kohaldamisel tuleb arvestada selle artikli 2 lõikes 1 sätestatud eesmärki, milleks on oma laadi, mahu või asukoha tõttu keskkonda oluliselt mõjutada võivate projektide mõju hindamine enne neile loa andmist,⁴ näib olevat kohane vastata küsimustele vastupidises järjekorras.

25. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt annab keskkonnamõju hindamise direktiivi artikli 4 lõige 2 liikmesriikide tegutsemisruumi, mida piirab sama direktiivi artikli 2 lõikes 1 sisalduv kohustus hinnata enne loa andmist muu hulgas oma laadi, mahu või

3 – 24. oktoobri 1996. aasta otsus kohtuasjas C-72/95: Kraaijeveld BV jt (EKL 1996, lk I-5403, punkt 50); 21. septembri 1999. aasta otsus kohtuasjas C-392/96: komisjon vs. Iirimaa (EKL 1999, lk I-5901, punkt 64); 29. aprilli 2004. aasta otsus kohtuasjas C-117/02: komisjon vs. Portugal (EKL 2004, lk I-5517, punkt 82); 2. juuni 2005. aasta otsus kohtuasjas C-83/03: komisjon vs. Itaalia (EKL 2005, lk I-4747, punkt 19) ja 8. septembri 2005. aasta otsus kohtuasjas C-121/03: komisjon vs. Hispaania (EKL 2005, lk I-7569, punkt 87).

4 – 23. novembri 2006. aasta otsus kohtuasjas C-486/04: komisjon vs. Itaalia (EKL 2006, lk I-11025, punkt 36). Vt ka eespool 3. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsused.

28. Eeltoodust lähtuvalt uurin järgnevas alajaotuses A kõigepealt, kas lennuvälja tegevust ja/või selle intensiivistumist tuleb keskkonnamõju hindamisel arvesse võtta. Tuginedes nimetatud küsimuse vastusele, uurin alajaotuses B teist küsimust: kuivõrd on lennuvälja ümberehitustööd keskkonnamõju hindamise direktiivi tähenduses projekt, mille puhul on mõju hindamine kohustuslik. Lõpuks uurin alajaotuses C esimest küsimust, mis puudutab vaidlusaluste meetmete eripära. Meetmed määrati kõigepealt kindlaks kokkuleppes. Seega tõusetub küsimus, mil viisil hõlmab keskkonnamõju hindamise direktiivi hindamissüsteem kokkulepet, eelkõige kas oleks tulnud hinnata kokkulepitud meetmete mõju keskkonnale.

A. Kolmas eelotsuse küsimus

29. Kolmanda küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas lennutransport lennuväljal ja/või selle intensiivistumine kuulub keskkonnamõju hindamise direktiivi kohaselt keskkonnamõju hulka, mida tuleb arvestada. Küsimuse aluseks on väide, et muudatused Liège-Bierseti lennuvälja infrastruktuuris on toonud kaasa selle lennuvälja tegevuse intensiivistumise.

30. Cour de Cassationi kahtluse aluseks on asjaolu, et lennuvälja tegevuse intensiivistumine ei ole keskkonnamõju hindamise direktiivis otseselt ette nähtud. Siiski tuleneb direktiivi sätetest otseselt kohustus seda arvestada.

31. Keskkonnamõju hindamise direktiivi artikli 3 kohaselt hõlmab keskkonnamõju hindamine projekti otsest ja kaudset mõju. Keskkonnamõju hindamise direktiivi artikli 5 lõike 1 alusel arendajalt nõutavat teavet puudutavad sätted näitavad, et kaudsete mõjude mõistet tuleb tõlgendada laialt ja et see hõlmab eelkõige ka projekti käitamise mõju. III lisa punkti 4 joonealuse märkuse kohaselt peaks mõju kirjeldus hõlmama projekti otsest ja kaudset, teisest, kumulatiivset, lühiajalist, keskmise pikkusega ja pikaajalist, püsivat ja ajutist, positiivset ja negatiivset mõju. III lisa punkti 1 kolmanda taande kohaselt hõlmab mõju eelkõige projekti *rakendamisel* – st seal toimuva tegevuse raames – eeldatavasti tekkivaid jääke ja heitmeid käsitlevat hinnangut nende jääkide ja heitmete liikide ja koguste kaupa.

32. Üldjuhul on keskkonnamõju hindamise direktiivi artikli 5 lõikes 1 ja III lisas nimetatud teave vajalik küll vaid juhul, kui see on

liikmesriikide arvates oluline ja seda on asjakohane arendajalt nõuda. Liikmesriikidele antud kaalutlusruum ei ole siiski piiramatü.⁵

B. Teine eelotsuse küsimus

33. Lennuvälja puhul on olulise tähtsusega lennuliikluse kavandatud lahendus ja maht ning neist tulenev keskkonnamõju. Samuti saab arendajalt üldjuhul nõuda asjakohase teabe esitamist. Keskkonnamõju hindamise direktiiviga oleks seega vastuolus, kui teave lennuliikluse ja/või selle intensiivistumise mõju kohta jääks esitamata.

36. Teise küsimusega soovitakse teada, kas olemasoleva lennuvälja infrastruktuuri muudatuste korral on keskkonnamõju hindamine nõutav juhul, kui stardi- ja maandumiskorrad ei pikendata. Teisisõnu, milliste kriteeriumide alusel saab otsustada, kas lennuvälja infrastruktuuri muudatused eeldavad keskkonnamõju hindamist.

Lennuvälja ehitamine keskkonnamõju hindamise direktiivi I lisa punkti 7 kohaselt

34. Keskkonnamõju hindamise direktiivi artikli 8 kohaselt tuleb teostusloa menetlemisel arvesse võtta esitatavat teavet lennuliikluse kavandatud intensiivistumise kohta.

37. Keskkonnamõju hindamise direktiivi artikli 4 lõike 1 ja I lisa punkti 7 kohaselt on keskkonnamõju hindamine vähemalt 2100 meetri pikkuse stardi- ja maandumiskorraga lennuvälja ehitamise puhul kohustuslik.

35. Eeltoodust lähtudes tuleb kolmandale küsimusele vastata, et lennuvälja infrastruktuuri muudatuste keskkonnamõju hõlmab lennuvälja tegevuse kavandatud intensiivistumist keskkonnamõju hindamise direktiivi tähenduses.

38. Hoolimata sellest, et Liège-Bierset'i lennuvälja oli enne kõnealuste meetmete kokkuleppimist ja rakendamist juba olemas, on Beaujean jt seisukohal, et käesoleval juhul on tegemist lennuvälja ehitamisega. Peamaandumiskorraga kavandatud renoveerimine ja maandumissüsteemiga varustamine ning paralleelkorra laiendamine 45 meetrini

⁵ – 19. septembri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-287/98: Linster (EKL 2000, lk I-6917, punkt 37).

on samastatav uue raja ehitamisega. Renoveerimistööd on võimaldanud lennuvälja veomahtu oluliselt tõsta (ajavahehikul 1994–1998 oli mahu kasvu kordaja 464). Descamps jt on samal seisukohal ning rõhutavad veel, et võetud meetmed võimaldavad lisaks varasematele päevastele lendudele sooritada nüüd ka öiseid lende.

mis on direktiivi eesmärgi kohaselt määrav, sõltub ka teistest asjaoludest.

39. Pidepunkte selle kohta, et hoolimata olemasolevatest ehitistest võib olla tegemist uue projektiga, sisaldab ühe Hispaania raudteeprojekti kohta tehtud kohtuotsus.⁶ Euroopa Kohus sedastas viidatud otsuses, et olemasoleva raudtee kaheerööpmeliseks muutmine ei ole lihtsalt varasema projekti muudatus keskkonnamõju hindamise direktiivi II lisa punkti 12 tähenduses, vaid pikamaavedudeks vajaliku raudtee ehitamine I lisa punkti 7 tähenduses. Seejuures tugines Euroopa Kohus tõsiasi, et projekt võib keskkonda oluliselt mõjutada.

40. Põhimõtteliselt saab eeltoodud arutluskäigu üle kanda lennuväljaprojektidele. Keskkonnamõju hindamise direktiivi I lisa punktis 7 on lennuvälja mõiste puhul kriteeriumina märgitud küll üksnes maandumisraja pikkus, kuid lennuvälja keskkonnamõju,

41. Stardi- ja maandumisraja pikkus määrab lennuvälja kasutavate lennukite tüübi ja seega üksikute startide ja maandumiste tõenäolise mõju. Suuremad lennukid vajavad pikemat stardi- ja maandumisrada.

42. Kavandatud tõenäoliste lendude arv tuleneb ka infrastruktuuri teistest elementidest, näiteks stardi ja maandumise elektroonilised tugisüsteemid, ehitised lennukite ettevalmistamiseks, olemasolevad parkimis- kohad, samuti õhuruumi maht.

43. Lennuvälja tegelik koormus, st nõudlus lennuteenuste järele sõltub lisaks sellele ka seostest turuga ja konkurentsipositsioonist teiste sarnase teenuse pakujate suhtes.

44. Lennuvälja ehitamiseks võib siiski pidada üksnes neid meetmeid, mis puudutavad vähemalt lennuvälja osi. Lennuvälja osaks

6 – 16. septembri 2004. aasta otsus kohtuasjas C-227/01: komisjon vs. Hispaania (EKL 2004, lk I-8253, punkt 46 jj).

olevad elemendid on määratletud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 14. lisas, millele on viidatud keskkonnamõju hindamise direktiivi I lisa punktis 7.

keskkonnamõju poolest samastatavad uue lennuvälja ehitamisega.

45. Kuna asjaomase õigusakti ese ei ole siiski lennuväljade keskkonnamõju, vaid nende turvalisus, peab lennuvälja mõiste keskkonnamõju hindamise direktiivi tähenduses hõlmama ka keskkonnamõju seisukohalt olulisi ehitisi, mida konventsiooni 14. lisas ei märgita, kuid mis on selles määratletud komponentidega lahutamatult seotud. Selles osas tuleb silmas pidada eeskätt reisijate- ja kaubaterminale.

48. Eeltoodust lähtuvalt tuleb olemasolevatel lennuväljadel võetud meetmetest pidada lennuvälja ehitamiseks eelkõige radade olulist pikendamist, mis võimaldab lennuvälja kasutada keskkonda suuremal määral mõjutavat tüüpi lennukitel, või radade renoveerimist, mis toob kaasa senisest erinevad stardi- ja maandumissuunad.

46. Seevastu ei saa lennuvälja osaks lugeda ehitisi, mis võivad olla lennuliiklusega küll seotud, kuid mida tuleks liigitada pigem teistesse projektikategooriatesse, nagu näiteks transpordiühendus maismaal, hotellid, büroo- ja äripinnad.

47. Ühtlasi tuleb eristada lennuvälja ehitamisega seotud *muudatusi* II lisa punkti 12 alusel. Seetõttu saab olemasolevatel lennuväljadel võetud meetmeid pidada lennuvälja ehitamiseks üksnes juhul, kui need on

49. Siiski ei saa välistada, et meetmed, mis ei puuduta otseselt maandumisradade pikkust ja suunda, suurendavad lennuvälja veomahtu erandjuhtudel sellises ulatuses, et see on samastatav uue lennuvälja ehitamisega. Kui algselt ammendus lennuvälja läbilaskevõime terminalide ja parkimiskohtade piiratud mahu tõttu juba väikese arvu lendude korral, siis võivad lisavõimsused nimetatud valdkondades kaasa tuua veomahu olulise kasvu. Eelõeldu kehtib eriti meetmete puhul, mille abil avatakse tsiviillendudele endised pikkade radadega sõjaväelennuväljad.

50. Euroopa Kohtu käsutuses oleva teabe põhjal ei saa otsustada, kas Liège-Bierseti lennuväljal kohaldatud vaidluselused meetmed saavutasid ulatuse, mis võrdsustub uue lennuvälja ehitamisega. Otsustav on, kas asjaomased meetmed suurendasid lennuvälja veomahtu sel määral, et keskkonnamõju on samaväärne uue lennuvälja ehitamisel avalduva keskkonnamõjuga.

Lennuvälja ümberehitustööd keskkonnamõju hindamise direktiivi II lisa punkti 12 ja I lisa punkti 7 tähenduses

51. Selles osas tuleb eelkõige uurida väidet, et alles võetud meetmete tagajärjel tõusis veoste mahu kasvu kordaja 464-ni ja said võimalikuks öised lennud. Keskkonda võib oluliselt mõjutada eeskätt lennuvälja tööaja pikenemine.

53. Kui vaidluseluseid meetmeid ei tule pidada lennuvälja ehitamiseks keskkonnamõju hindamise direktiivi I lisa punkti 7 tähenduses, võib keskkonnamõju hindamise kohustus tuleneda ka sama direktiivi artikli 4 lõikest 2 koosmõjus II lisa punktiga 12. Selleks peavad meetmed kujutama endast projekti muudatust I lisa tähenduses.

52. Kokkuvõtlikult võib sedastada, et vähemalt 2100 meetri pikkuse stardi- ja maandumisrajaga lennuvälja infrastruktuuri muudatust tuleb pidada lennuvälja ehitamiseks keskkonnamõju hindamise direktiivi I lisa punkti 7 tähenduses – mille puhul on kohustuslik keskkonnamõju hindamine –, kui keskkonnamõju seisukohast on muudatus samastatav uue lennuvälja ehitamisega.

54. Belgia, SAB ja TNT on siiski veendunud, et keskkonnamõju hindamise direktiiv ei hõlma muudatusi olemasolevatel lennuväljadel. Viidatud direktiivi I lisa punkti 7 ja II lisa punkti 12 sõnastus – vähemalt 2100 meetri pikkuse peamaandumisrajaga lennuväljade ehitamisega seotud muudatused – näitab, et silmas on peetud üksnes muudatust esialgse ehitusprotsessi raames. Juhul kui mõeldud oleks juba olemasoleva lennuvälja muutmist, ei nimetataks I lisa punktis 7 mitte lennuväljade ehitamist, vaid üksnes lennuvälju, nagu seda on tehtud muude I lisa esitatud projektide puhul nagu nt naftatööstusettevõtted, soojuselektrijaamad või rajatised jäätmete kõrvaldamiseks.

55. Eeltoodud tõlgendus, mida ei toeta komisjon, Tšehhi Vabariik ega lennuväljaga piirneval alal elavad isikud, pole siiski veenev. Keskkonnamõju hindamise direktiivi taotlus ja eesmärk võimaldavad käsitada mõistet „ehitamine” pigem viitena sellele, et vastavalt sama direktiivi artikli 1 lõikes 2 sõnas- tatud määratlusele hõlmab projekti mõiste ehitiste püstitamist või muul viisil loodus- keskkonda ja maastikku sekkumist, mitte aga üksnes olemasolevate ehitiste kasutamise muutmist.⁷

56. Nagu nähtub direktiivi artikli 1 lõikest 1 ja artikli 2 lõikest 1, samuti esimesest, viien- dast, kuuendast, kaheksandast ja üheteist- kümnendast põhjendusest, on direktiivi peamine eesmärk, et enne loa andmist hinna- tak oma laadi, mahu või asukoha tõttu kesk- konda oluliselt mõjutada võivate projektide mõju.⁸

57. Kõnealust eesmärki ei ole võimalik saavutada, kui I lisa punktis 7 nimetatud

transpordiinfrastruktuuriprojektide hinda- mine oleks eelkõige lennuväljade puhul piiratud ainult varasema ehitusprotsessiga. Ka lennuvälja rajamisele järgnevad meetmed võivad keskkonda olulisel määral mõjutada.

58. Seetõttu ei lähtu Euroopa Kohus mitte ainult üldjoontes tõdemusest, et keskkon- namõju hindamise direktiivil on lai kohal- damisala ja kaugeleulatuv eesmärk,⁹ vaid tõlgendab laialt eelkõige projekti muudatuste mõistet direktiivi II lisa punktis 12. Euroopa Kohus on asjaomase mõiste üle kandnud ka II lisa projektidele, kuigi II lisa punktis 12 on sõnaselgelt nimetatud ainult I lisa projekte.¹⁰

59. Kohtuotsuses WWF jt kohaldas Euroopa Kohus viidatud kohtupraktikat lennuvälja ümberstruktureerimise puhul, mis ei saavu- tanud ei enne ega pärast muudatusi keskkon- namõju hindamiseks vajalikku ulatust I lisa punkti 7 tähenduses. Lennuvälja ümber- struktureerimist ei tohtinud kohe – sõltumata võimalikust keskkonnamõjust – keskkonna-

7 – Pähimätteliselt peaks võimalike kasutusviiside keskkonnamäju kontrollima juba käitise püstitamisel, et hilisema otsuse tegemisel kasutusotstarbe muutmise kohta oleks võimalik tugineda känealuse hindamise tulemustele.

8 – Vt eespool 5. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Linster, punkt 52, ja eespool 6. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus komisjon vs. Hispaania, punkt 47, samuti eespool 3. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsused.

9 – Eespool 3. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Kraaijeveld BV jt, punktid 31 ja 39, ja eespool 6. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus komisjon vs. Hispaania, punkt 46.

10 – Eespool 3. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Kraaijeveld BV jt, punkt 40, ja 16. septembri 1999. aasta otsus kohtuasjas C-435/97: WWF jt (EKL 1999, lk I-5613, punkt 40).

mõju hindamise direktiivi kohaldamisalast välja arvata.¹¹

60. Keskkonnamõju hindamise direktiivi kohaldamisalasse kuuluvad seega põhimõtteliselt ka väiksemate lennuväljade ümberehitustööd, mistõttu tuleb direktiivi – nagu rõhutab komisjon – seda enam kohaldada suuremate lennuväljade ümberehitustööde korral, mille puhul on keskkonnamõju hindamine kohustuslik.

61. Erinevalt kohtuotsuses WWF jt vaadeldud meetmetest ei toimunud käesoleval juhul siiski raja pikendamist. Rada puudutavad meetmed piirdusid nähtavasti raja renoveerimise, maandumissüsteemi rajamise, paralleelraja laiendamise ning kahe väljasõidu ehitamisega.

62. Seega tahetakse eelotsuse küsimusega sõnaselgelt teada, kas hindamine on vajalik ka juhul, kui rada ei pikendata. Belgia, SAB ja TNT arvates on see välistatud, sest keskkonnamõju hindamise direktiivis on lennuvälja ainsa tunnuseks nimetatud raja pikkust.

63. Viidatud tunnust tuleb siiski kasutada üksnes selleks, et – nagu väidab ka komisjon – teha vahet suurtel projektidel, mille puhul on hindamine kohustuslik, ja väiksematel projektidel, mille puhul on hindamine nõutav ainult võimaliku olulise keskkonnamõju korral.¹² Hindamise kohustus tuleneb niisiis pigem tõenäolisest mõjust kui raja pikendamisest. Raja pikendamine on üksnes kaalukas – olenevalt olukorrast koguni määrav – viide olulisele keskkonnamõjule. Siiski tuleb silmas pidada ka projekti teisi aspekte.

64. Kokkuvõttes tuleb sedastada, et kui olemasoleva vähemalt 2100 meetri pikkuse stardi- ja maandumisrajaga lennuvälja infrastruktuuri muudatusi ei saa samastada uue lennuvälja ehitamisega, kuid muudatused võivad oma laadi, mahu, või asukoha tõttu keskkonda oluliselt mõjutada, tuleb keskkonnamõju hindamise direktiivi 85/337 artikli 4 lõike 2, I lisa punkti 7 ja II lisa punkti 12 kohaselt teostada keskkonnamõju hindamine.

¹¹ – Eespool 10. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus WWF jt, punkt 49. Täpsemalt kohtujurist Mischo 29. aprilli 1999. aasta ettepanek kohtuasjas C-435/97: WWF jt (EKL 1999, lk I-5613, punkt 43).

¹² – Vt eespool, punkt 23 jj.

C. *Esimene eelotsuse küsimus*

viidatud hindamine artikli 2 lõike 1 kohaselt toimuma enne projekte teostusloa andmist.

1. Kokkulepe kui projekt

65. Esimese küsimuse sõnastuse kohaselt soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus ilmselt teada, kas kokkulepet saab pidada projektiks keskkonnamõju hindamise direktiivi tähenduses.

66. Pooled on õigustatult üksmeelel, et kokkulepet ei saa samastada ehitiste või muude käitiste püstitamise või kavade teostamisega või muu sekkumisega looduskeskkonda ja maastikku, nagu näeb ette projekti määratlus keskkonnamõju hindamise direktiivi artikli 1 lõikes 2, samuti ei nimetata kokkulepet projektiks I ja II lisas. Kirjeldatud projekt võib olla kokkuleppe ese, kuid kokkuleppe sõlmimine ei ole projekt.

68. Tšehhi Vabariik ja komisjon peavad võimalikuks käsitada kokkulepet teostusloana, kui selle mõju on siseriikliku õiguse alusel võrdne teostusloa mõjuga. Järelikult peab kokkulepe artikli 1 lõike 2 kohaselt sisaldama pädeva asutuse või asutuste otsust, mis annab arendajale õiguse projekti teostamiseks.

69. Descamps jt, TNT, SAB ja Belgia on seisukohal, et kokkulepe ei anna veel õigust ehitamiseks. Kirjeldatud projektide teostamiseks on pigem vajalik liikmesriigi luba. Seda on kokkuleppes koguni sõnaselgelt tunnistanud.

2. Kokkulepe kui teostusluba

67. Menetlusosalised vaidlevad siiski selle üle, kas kokkulepe on projekti teostusluba. Kui keskkonnamõju hindamise direktiiv näeb ette projekti keskkonnamõju hindamise, peab

70. Eelkõige komisjon viitab seevastu veel ühele võimalusele, mis lubab kokkulepet pidada põhimõtteliselt loaks. Euroopa Kohus leiab keskkonnamõju hindamise direktiivi ülesehituse ja eesmärkide alusel, et teostusloa

andmine võib olla mitmeetapiline¹³, millest omakorda võib tuleneda keskkonnamõju hindamise kohustus. Vajadus saada ka teised load ei välista seega tingimata, et keskkonnamõju hindamine peab toimuma juba varajases staadiumis, võib-olla juba esimeses etapis.¹⁴ Keskkonnamõju hindamise direktiivi esimese põhjenduse kohaselt taotletakse direktiiviga nimelt seda, et pädev asutus võtab kõnealuse projekti mõju keskkonnale arvesse võimalikult varajases etapis.¹⁵

71. Eeltoodud kohtupraktika kohaselt hõlmab keskkonnamõju hindamise direktiiv ka õigusakte, mis kuuluvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2001. aasta direktiivi 2001/42/EÜ teatavate kavade ja programmide keskkonnamõju hindamise kohta¹⁶ kohaldamisalasse. Seetõttu ei saa nõustuda Belgia, SAB-i ja TNT väitega, et direktiivi 2001/42/EÜ *ratione materiae* võimalik kohaldatavus välistab keskkonnamõju hindamise direktiivi kohaldamise kokkuleppe suhtes.

72. Eeltoodust lähtudes tuleb uurida, kas kokkulepet võib pidada teostusloa andmise mitmeetapilise menetluse osaks.

73. Euroopa Kohus on senini pidanud teostusloa andmise mitmeetapilist menetlust keskkonnamõju hindamise direktiivi tähenduses võimalikuks juhul, kui projekti heakskiitmiseks on siseriikliku õiguse kohaselt vaja mitut üksteisele järgnevat otsust.¹⁷ Belgia väidab siiski – teises kontekstis –, et õiguslikust seisukohast ei ole kokkulepe kavandatud tööde eeldus. Juhul kui see väide on õige, ei saa kokkulepet pidada teostusloa andmise mitmeetapilise menetluse osaks senise kohtupraktika tähenduses.

74. Eeltoodust tulenevalt tõusetub küsimus, kas teostusloa andmise mitmeetapilise menetluse hulka tuleb arvata ka otsustusprotsessi etapid, mis ei ole seadusega ette nähtud.

75. Keskkonnamõju hindamise eesmärk on see, et otsus projekti kohta tehakse üldsuse kaasamise alusel ja siis, kui ollakse teadlik selle mõjust keskkonnale. Keskkonnamõju uurimine võimaldab vastavalt keskkonnamõju hindamise direktiivi esimesele põhjendusele ja EÜ artikli 174 lõikes 2 sätestatud ettevaatusprintsibile pigem takistada reostuse või saaste tekkimist kui nende mõju

13 – 4. mai 2006. aasta otsus kohtuasjas C-290/03: Barker (EKL 2006, lk I-3949, punkt 45).

14 – 7. jaanuari 2004. aasta otsus kohtuasjas C-201/02: Wells (EKL 2004, lk I-723, punkt 52).

15 – Eespool 14. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Wells, punkt 51.

16 – EÜT L 197, lk 30; ELT eriväljaanne 15/06, lk 157.

17 – Eespool 14. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Wells, punkt 52.

hiljem kõrvaldada. Üldsuse kaasamine võib kaasa tuua projektiotsuse muutmise.¹⁸

instantsid on teinud selge otsuse projekti kasuks. Kaalutlusruumi võib piirata ka kahju hüvitamise kohustus teostusloa andmata jätmise korral – selline võimalus on ette nähtud kokkuleppe punkti 8 alapunktis c või punktis 9.

76. Keskkonnamõju hindamise direktiiv seostab keskkonnamõju hindamist küll formaalselt teostusloa mõistega, kuid direktiiv ei täidaks oma eesmärki, kui otsus projekti kohta tehtaks tegelikult juba enne teostusloa andmise menetluse algatamist.

79. See, kas kokkuleppe piirab sellisel kujul pädevate asutuste otsust, nagu väidavad eelkõige Abraham jt ning Beaujean jt, on siseriikliku õiguse küsimus, mida peavad uurima pädevad siseriiklikud kohtud.

77. Seetõttu tuleb kokkuleppe käsitlemisel võtta teostusloa andmise mitmeetapilise menetluse ühe etapina arvesse seda, kas ja kuivõrd piirab kokkuleppe liikmesriigi pädevate asutuste kaalutlusruumi edasistes menetlustes.

3. Kokkuleppe kui projekti osade ühendaja

78. Selles osas ei saa kõnealune käsitlus sõltuda ainuüksi sellest, kas kaalutlusruum jääb formaalselt piiramata – nagu väidavad mitmed menetlusosalised. Pigem võib seada kahtluse alla sõltumatu ja erapooletu haldusotsuse, mille puhul on arvestatud keskkonnamõju hindamisega ja kaasatud üldsust, kui poliitilist vastutust kandvad

80. Kui kokkuleppe ei piira lubasid väljastavate pädevate ametiasutuste kaalutlusruumi, siis võib sellel olla keskkonnamõju hindamise raames siiski oma funktsioon, millele on eelotsusetaotluses vähemalt viidatud ja mida on rõhutanud eeskätt Abraham jt. Eelotsusetaotluse esitanud kohus käsitleb nimelt rajatiste kogumi püstitamist, mis muudab pikema kui 2100-meetrise maandumisrajaga lennuvälja olulisi struktuure.¹⁹

18 – Vt 23. novembri 2005. aasta otsus kohtuasjas T-178/05: Ühendkuningriik vs. komisjon (EKL 2005. lk II-4807, punkt 57), mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhooonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, lk 32; ELT eriväljaanne 15/07, lk 631).

19 – Vt eelotsusetaotluse lk 154.

81. Üksikutest projektidest moodustuva terviku küsimus pakub huvi seetõttu, et kokkulepitud meetmed eraldivõetuna ei saavuta ilmselt ulatust, mis nõuaks keskkonnamõju hindamist. Sellegipoolest väidavad lennuväljaga piirneval alal elavad isikud, et koosmõjus avaldavad kõnealused meetmed keskkonnale olulist (kahjulikku) mõju.

82. Euroopa Kohus on juba sedastanud, et keskkonnamõju hindamise direktiiviga ei ole kooskõlas vaadelda mitut sarnast projekti või projektilõiku eraldiseisvatena, võtmata arvesse nende kumulatiivset mõju.²⁰ See on kooskõlas artikli 5 lõikega 1 ja III lisa punktiga 4, mis nõuavad kumulatiivse keskkonnamõju kirjeldamist. Artikli 8 kohaselt tuleb nimetatud kumulatiivset mõju projekti kohta otsuse tegemisel arvesse võtta.

83. Käesoleval juhul on küll tegemist projekti mitme eri osaga, mida kokkulepe ühendab tervikprojektiks eesmärgiga võimaldada kahel ettevõtjal Liège-Bierseti lennuvälja kasutamist teatud liiki kaubaveoks. Ka sel juhul, kui projekti osad ei ole ühe ja sama teostusloa andmise otsuse ese, ei tohi hinnata

projekti osi eraldi. Pigem tuleb tervikprojekti raames iga otsuse puhul järgida ja kohaselt arvesse võtta projekti osade kumulatiivset mõju.

84. Lõpuks tuleb märkida, et keskkonnamõju hindamine – juhul kui see on nõutav – ei pruugi tingimata lähtuda kokkuleppesest ega projekti osadest. Ei saa välistada, et intensiivsema lennuliikluse ja Liège-Bierseti lennuvälja öise kasutamise mõju keskkonnale on piisavalt hinnatud juba muude menetluste raames. Menetlusosalised ja eelmine instants on selles osas maininud mitut kavandamisotsust ja programmi. Kui viidatud otsused ja programmid peaksid tuginema keskkonnamõju piisavale hindamisele, millesse oli kaasatud ka üldsus, siis ei oleks hilisema hindamise teostamine olnud vajalik.²¹

4. Vahejärelendus

85. Kokkuvõttes tuleb esimese küsimuse osas sedastada, et riigi ja eraõigusliku

20 – Eespool 3. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus komisjon vs. Iirimaa, punkt 76, ja eespool 6. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus komisjon vs. Hispaania, punkt 53.

21 – Vt 11. augusti 1995. aasta otsus kohtuasjas C-431/92: komisjon vs. Saksamaa (Großkrotzenburg) (EKL 1995, lk I-2189, punkt 41 jj) ja eespool 6. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus komisjon vs. Hispaania, punkt 56.

ettevõtja vaheline kokkulepe, mis on sõlmitud eesmärgiga anda nimetatud ettevõtjale võimalus tegevuse alustamiseks pikema kui 2100-meetrise maandumisrajaga lennuväljal ning milles on täpselt kirjeldatud infrastruktuuritööd, mida tehakse seoses maandumisraja väljaehitamisega – maandumisrada seejuures pikendamata – ja seoses lennujuhtimistorni ehitamisega, et võimaldada transpordilennukite lendusid ööpäevaringelt 365 päeval aastas, ning mis näeb selle ettevõtja tegevuse alustamisest alates ette nii öiseid kui ka päevaseid lende,

- ei ole projekt keskkonnamõju hindamise direktiivi tähenduses,

– ent teostusloa andmise mitmeetapilise menetluse esimese etapina võib nõuda keskkonnamõju hindamist sõltuvalt sellest, kas ja kuivõrd kokkulepe piirab liikmesriigi pädevate asutuste kaalutlusruumi edasistes menetlustes, ja

- ühendab selles sisalduvad projekti osad tervikprojektiks, mille mõju tuleb projekti osade teostuslubade andmise menetluses tervikuna arvesse võtta.

V. Ettepanek

86. Tuginedes eelnevale, teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata esitatud küsimustele järgmiselt:

Kolmas küsimus:

Mõju, mida avaldavad keskkonnale lennuvälja infrastruktuuri muudatused vastavalt nõukogu 27. juuni 1985. aasta direktiivile 85/337/EMÜ teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta, hõlmab lennuvälja tegevuse kavandatud intensiivistumist.

Teine küsimus:

Olemasoleva vähemalt 2100 meetri pikkuse maandumisrajaga lennuvälja infrastruktuuri muudatusi tuleb pidada lennuvälja ehitamiseks direktiivi 85/337 I lisa punkti 7 tähenduses ja seega tuleb sama direktiivi artikli 4 lõike 1 kohaselt teostada keskkonnamõju hindamine, kui muudatused on oma keskkonnamõju poolest samastatavad uue lennuvälja ehitamisega.

Kui olemasoleva vähemalt 2100 meetri pikkuse stardi- ja maandumisrajaga lennuvälja infrastruktuuri muudatusi ei saa samastada uue lennuvälja ehitamisega, kuid muudatused võivad oma laadi, mahu või asukoha tõttu keskkonda oluliselt mõjutada, on keskkonnamõju hindamise direktiivi artikli 4 lõike 2, I lisa punkti 7 ja II lisa punkti 12 kohaselt nõutav keskkonnamõju hindamine.

Esimene küsimus:

Riigi ja eraõigusliku ettevõtja vaheline kokkulepe, mis on sõlmitud eesmärgiga anda nimetatud ettevõtjale võimalus tegevuse alustamiseks pikema kui 2100-meetrise maandumisrajaga lennuväljal ning milles on täpselt kirjeldatud infrastruktuuritööd, mida tehakse seoses maandumisraja väljaehitamisega – maandumisrada seejuures pikendamata – ja seoses lennujuhtimistorni ehitamisega, et võimaldada transpordilennukite lendusid ööpäevaringselt 365 päeval aastas, ning mis näeb selle ettevõtja tegevuse alustamisest alates ette nii öiseid kui ka päevaseid lende,

- ei ole projekt direktiivi 85/337 tähenduses;

- ent teostusloa andmise mitmeetapilise menetluse esimese etapina võib nõuda keskkonnamõju hindamist sõltuvalt sellest, kas ja kuivõrd kokkulepe piirab liikmesriigi pädevate asutuste kaalutusõigust edasistes menetlustes, ja

- ühendab selles sisalduvad projekti osad tervikprojektiks, mille mõju tuleb projekti osade teostuslubade andmise menetluses tervikuna arvesse võtta.