

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL

JULIANE KOKOTT

prezentate la 29 noiembrie 2007 ¹

I — Introducere

II — Cadrul juridic

2. La articolul 1 din Directiva 85/337 sunt definite domeniul de aplicare al acesteia, precum și o serie de noțiuni:

„(1) Prezenta directivă se aplică evaluării efectelor proiectelor publice și private care pot avea efecte importante asupra mediului.

1. Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea Directivei 85/337/CEE a Consiliului din 27 iunie 1985 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului ², în redactarea sa inițială (denumită în continuare „Directiva 85/337”). Sunt avute în vedere lucrările la aeroportul Liège-Bierset (Belgia), care ar facilita utilizarea acestuia pentru transportul aerian de mărfuri și ar determina o creștere a numărului zborurilor de noapte. În esență, se pune întrebarea în ce condiții impun lucrările de modificare a infrastructurii unui aeroport existent efectuarea unei evaluări a impactului asupra mediului, în special dacă trebuie să fie luată în considerare creșterea preconizată a traficului aerian.

(2) În sensul prezentei directive:

«proiect» înseamnă:

1 — Limba originală: germana.

2 — JO L 175, p. 40, Ediție specială, 15/vol. 1, p. 174.

— executarea lucrărilor de construcții sau a altor instalații sau scheme;

- alte intervenții în mediul natural și asupra peisajului, inclusiv cele care implică exploatarea resurselor minerale; pentru a se asigura că proiectele care pot avea efecte importante asupra mediului, prin natura, mărimea sau localizarea lor, *inter alia*, constituie obiectul unei evaluări a efectelor lor.

«inițiatorul proiectului» înseamnă:

Aceste proiecte sunt definite la articolul 4.”

persoana care solicită autorizarea unui proiect privat sau autoritatea publică inițitoare a unui proiect;

4. Articolul 3 descrie obiectul evaluării efectelor asupra mediului:

«autorizație» înseamnă:

decizia autorității sau a autorităților competente care împuternicesc inițiatorul proiectului să își realizeze proiectul.

„Evaluarea impactului asupra mediului identifică, descrie și stabilește într-o formă adecvată, în funcție de fiecare caz în parte și în conformitate cu articolele 4[-]11, efectele directe și indirecte ale unui proiect asupra următorilor factori:

(3) [...]”

— om, faună și floră;

3. Articolul 2 alineatul (1) stabilește obiectivul Directivei 85/337:

— sol, apă, aer, climat și peisaj;

„(1) Statele membre adoptă toate măsurile necesare, înaintea acordării autorizării,

— interacțiunea dintre factorii menționați la prima și a doua liniuță;

— bunuri materiale și patrimoniu cultural.” distanță și aeroporturi² cu o lungime a pistei de cel puțin 2 100 m.

5. La articolul 4 sunt definite proiectele care trebuie supuse unei evaluări:

[...]

„(1) Sub rezerva articolului 2 alineatul (3), proiectele aparținând categoriilor prezentate la anexa I constituie obiectul unei evaluări în conformitate cu articolele 5-10.

2 — În sensul prezentei directive, noțiunea «aeroport» corespunde definiției date în Convenția de la Chicago din 1944, [prin] care [înființează] Organizația Aviației Civile [Internaționale] (anexa 14).”

(2) Proiectele aparținând categoriilor prezentate în anexa II constituie obiectul unei evaluări în conformitate cu articolele 5-10, în cazul în care statele membre consideră necesară această evaluare din punctul de vedere al caracteristicilor acestor proiecte. În acest scop, statele membre pot, *inter alia*, specifica anumite tipuri de proiecte care să constituie obiectul unei evaluări sau pot stabili criteriile și/sau pragurile necesare pentru a determina care dintre proiectele aparținând categoriilor prezentate în anexa II trebuie să facă obiectul unei evaluări în conformitate cu articolele 5-10.”

7. Anexa 14 la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională cuprinde standarde privind întreaga suprafață pe care se deplasează avioanele în cadrul unui aeroport, la decolare și la aterizare, mai precis privind piste de decolare și aterizare, căile de rulare și pentru spațiul aerian al aeroporturilor. De asemenea, sunt reglementate semnalele de utilizare a aeroportului de către avioane.

6. Aeroporturile sunt menționate la punctul 7 din anexa I:

8. Punctul 10 litera (d) din anexa II privește, între altele, aerodromurile de mai mici dimensiuni:

„Construirea de autostrăzi, șosele speciale [1] și linii pentru traficul feroviar de lungă

„Construirea de drumuri, porturi (inclusiv porturile pentru pescuit) și aerodromuri (alte decât proiectele cuprinse la anexa I)”

9. Modificările aduse proiectelor sunt vizate la punctul 12 din anexa II:

anumit proiect sau tip de proiect și ale elementelor de mediu care pot fi afectate;

„Modificări aduse proiectelor de dezvoltare incluse în anexa I și proiectelor din anexa I efectuate exclusiv sau în principal în vederea dezvoltării sau a testării unor metode sau produse noi și care nu sunt folosite mai mult de un an”

(b) statele membre consideră că inițiatorul proiectului poate fi solicitat de drept să sintetizeze aceste informații, având în vedere, *inter alia*, cunoștințele curente și metodele de evaluare.

10. Articolul 5 prevede datele care trebuie furnizate în cadrul unei evaluări privind impactul asupra mediului:

(2) Informațiile pe care trebuie să le furnizeze inițiatorul în conformitate cu alineatul (1) includ cel puțin:

„(1) În cazul proiectelor care, în conformitate cu articolul 4, trebuie să facă obiectul unei evaluări privind impactul asupra mediului în conformitate cu articolele 5-10, statele membre adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că inițiatorul proiectului furnizează, într-o formă adecvată, informațiile prevăzute la anexa III, în măsura în care:

— descrierea proiectului, cu informații despre amplasamentul, concepția și mărimea proiectului;

— descrierea măsurilor preconizate pentru a evita, reduce și, dacă este posibil, remedia efectele negative importante;

(a) statele membre consideră că informațiile sunt relevante într-un anumit stadiu al procedurii de autorizare și pentru anumite caracteristici specifice ale unui

— datele necesare pentru identificarea și evaluarea principalelor efecte pe care proiectul le poate avea asupra mediului;

- un rezumat cu caracter netehnic al informațiilor menționate la primele trei liniiuțe. apei, aerului și solului, zgomot, vibrații, lumină, căldură, radiații etc.), rezultate din desfășurarea proiectului propus.

(3) [...]”

[...]

11. Informațiile prevăzute la articolul 5 alineatul (1) sunt detaliate în anexa III:

- „1. Descrierea proiectului, incluzând în special:
4. Descrierea¹ efectelor semnificative pe care proiectul propus le poate avea asupra mediului, rezultând din:

- descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect și cerințele privind folosirea terenului în timpul etapelor operaționale și de construcție; — existența proiectului;
- descrierea principalelor caracteristici ale proceselor de producție, de exemplu, natura și cantitatea materialelor folosite; — folosirea resurselor naturale;
- estimarea, după tip și cantitate, a reziduurilor și a emisiilor potențiale (poluarea — emiterea poluanților, crearea fenomenelor nocive și eliminarea deșeurilor,

precum și descrierea de către inițiator a metodelor de prognoză folosite pentru evaluarea efectelor asupra mediului.

[...]

<?> — Această descriere ar trebui să cuprindă efectele directe și toate efectele indirecte, secundare, cumulative, pe termen scurt, mediu sau lung, temporare sau permanente, pozitive sau negative ale proiectului.”

12. Potrivit informațiilor furnizate de instanța de trimitere, directiva a fost în mare măsură transpusă literal în dreptul intern aplicabil.

III — Situația de fapt, procedura și întrebările preliminare

13. Acțiunea principală are ca obiect o plângere a locuitorilor din proximitatea aeroportului Liège-Bierset din Belgia. Acest aeroport dispune deja de o perioadă de o pistă care depășește cu mult lungimea de 2 100 de metri. După efectuarea unei expertize economice de către un terț, Région wallonne a decis să dezvolte în cadrul acestuia o activitate de transport aerian de mărfuri operațională 24 de ore din 24.

14. Région wallonne și Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset (Societatea pentru Dezvoltarea și Promovarea Aeroportului Liège-Bierset, denumită în continuare „SAB”) au încheiat

contracte cu o serie de întreprinderi de transport aerian. În legătură cu un prim contract cu societatea Cargo Airlines Ltd (denumită în continuare „CAL”), încheiat la o dată neprecizată, Curții nu i-au fost transmise alte informații. A fost totuși prezentat pe larg contractul cu societatea de curierat expres T .N. T. Express Worldwide (denumită în continuare „TNT”) din 26 februarie 1996 (denumit în continuare „contractul”).

15. Locuitorii din proximitatea aeroportului susțin că acest contract prevede printre altele:

- Transformarea pistei principale (23L/05R) a aeroportului într-o pistă complet operațională pe întreaga lungime și dotarea acesteia cu un sistem de aterizare;

- echiparea pistei de aterizare paralele (23R) cel târziu până la 1 martie 1996;

- lărgirea la 45 m și reamenajarea pistei paralele 23L/05R pentru a corespunde normelor pentru manevrarea unui Airbus 300;

- dotarea pistei 23ML cu două căi de ieșire suplimentare pentru viteze superioare și strămutarea turnului A. T. C. (Air Traffic Control Tower);

- amenajarea în fața instalației de sortare principală a TNT a unui nou spațiu de parcare de 18 ha;
- lărgirea zonei de parcare în direcția hangarului pentru întreținerea avioanelor și conectarea acesteia cu noua cale de ieșire pentru viteze superioare;
- construirea unui turn de control și a unui centru de aprovizionare cu combustibil, cu o capacitate minimă de un milion de litri, cu posibilitatea pentru TNT de a cere mărirea acestuia;
- menținerea aeroportului deschis 24 de ore din 24, 365 de zile pe an și punerea la dispoziție a unei surse de alimentare cu curent electric normal pentru activitățile TNT (aproximativ 2 000 de amperi), cu o sursă suplimentară de rezervă, pentru asigurarea unei alimentări neîntrerupte cu energie, ceea ce presupune autorizarea a două cabine electrice de înaltă tensiune de 15 kV.

16. Primele zboruri de noapte au fost efectuate de CAL în anul 1996. TNT a început să efectueze zboruri de noapte în martie 1998.

17. Locuitorii din proximitatea aeroportului se plâng de poluarea sonoră foarte puternică, în principal din timpul nopții, și de urmările acesteia asupra somnului și a sănătății. În temeiul normelor privind răspunderea civilă, aceștia solicită repararea prejudiciului pe care pretind că l-au suferit prin utilizarea infrastructurilor menționate în contractul din 26 februarie 1996 și interzicerea utilizării acestora.

18. Aceștia susțin că, înainte de acordarea autorizației de construcție și a autorizației de exploatare necesare pentru lucrările menționate în contractul din 26 februarie 1996, nu ar fi fost efectuată nicio evaluare privind efectele acestora asupra mediului. Lipsa evaluării efectelor asupra mediului ar determina încălcarea legislației privind autorizațiile necesare pentru îndeplinirea acestui contract și, prin aceasta, totodată, ilegalitatea infrastructurilor menționate în aceste autorizații și a utilizării acestora.

19. *Tribunal de première Instance* (Tribunalul de Primă Instanță) din Liège a admis parțial acțiunea, aceasta fiind respinsă în apel de *Cour d'appel* (Curtea de Apel) din Liège. *Cour d'appel* a arătat, între altele, că Directiva 85/337 vizează și definește noțiunea „aeroport” în raport cu lungimea pistei, și nu în raport cu instalațiile din preajma pistei, cum ar fi hangarele sau turnul de control. Pista nu ar fi fost totuși modificată substanțial. În plus, anexa I la Directiva 85/337 se referă la „construirea” unui aeroport, iar anexa II se

referă la „modificarea” unui proiect din anexa I, așadar la modificarea unei construcții.

20. Locuitorii din proximitatea aeroportului au declarat recurs împotriva modului în care a fost interpretată noțiunea de proiect de către *Cour d'appel*.

21. Ca urmare, *Cour de cassation* (Curtea de Casație) a adresat Curții următoarele întrebări preliminare:

1. Un contract încheiat între autorități publice și o societate privată în scopul de a permite acestei societăți să se instaleze în cadrul unui aeroport prevăzut cu o pistă în lungime de cel puțin 2 100 de metri și în care este inclusă descrierea exactă a lucrărilor de infrastructură care urmează a fi realizate cu privire la amenajarea pistei respective, fără ca aceasta să fie prelungită, precum și la construirea unui turn de control care să permită zborul avioanelor de mare capacitate 24 de ore pe zi și 365 de zile pe an și care prevede atât zboruri de noapte, cât și de zi, de la momentul instalării societății, reprezintă un proiect în sensul Directivei 85/337/CEE a Consiliului din 27 iunie 1985 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului, astfel cum era aplicabilă înainte de modificarea acesteia prin Directiva 97/11/CEE a Consiliului din 3 martie 1997?

2. Lucrările de modificare a infrastructurii unui aeroport existent în vederea adaptării acestuia la o creștere proiectată a numărului de zboruri de noapte și de zi, fără prelungirea pistei, corespund noțiunii de proiect pentru care este necesar un studiu privind efectele asupra mediului, în sensul articolelor 1, 2 și 4 din Directiva 85/337, astfel cum era aplicabilă înainte de modificarea acesteia prin Directiva 97/11 [...]?

3. Creșterea proiectată a activității unui aeroport nefiind direct avută în vedere de anexele la Directiva 85/337, statul membru trebuie totuși să țină cont de această creștere atunci când analizează efectul potențial asupra mediului al modificărilor aduse infrastructurii acestui aeroport pentru a se răspunde acestei creșteri a activității?

22. În cursul procedurii scrisă și la ședință au participat, în numele locuitorilor din proximitatea aeroportului, părțile Abraham și alții, Beaujean și alții, precum și Descamps și alții, invocând fiecare argumente distincte, pârâții SAB și TNT, statele membre Belgia și Republica Cehă, precum și Comisia.

IV — **Aprecieri juridică**

alia, să constituie obiectul unei evaluări a efectelor lor³.

23. În temeiul articolului 4 alineatul (1) și al dispozițiilor punctului 7 din anexa I la Directiva 85/337, autorizarea construirii de aeroporturi cu o lungime a pistei de decolare și de aterizare de cel puțin 2 100 de metri presupune în mod obligatoriu o evaluare a efectelor asupra mediului.

24. În conformitate cu articolul 4 alineatul (2) și cu punctele 10 și 12 din anexa II la Directiva 85/337, modificările aduse acestor proiecte, respectiv construirea altor aeroporturi, nu sunt supuse în mod obligatoriu unei evaluări, ci numai în cazul în care statele membre consideră necesară evaluarea datorită caracteristicilor acestor proiecte. În acest scop, statele membre pot, *inter alia*, specifica anumite tipuri de proiecte care să constituie obiectul unei evaluări sau pot stabili criteriile și/sau pragurile necesare pentru a determina care dintre proiectele aparținând categoriilor prezentate în anexa II trebuie să facă obiectul unei evaluări.

25. Potrivit unei jurisprudențe constante, articolul 4 alineatul (2) din Directiva 85/337 conferă statelor membre o anumită marjă de apreciere care este limitată de obligația enunțată la articolul 2 alineatul (1) din Directiva 85/337 ca proiectele care ar putea avea efecte importante asupra mediului, prin natura, mărimea sau localizarea lor, *inter*

26. Întrebările adresate de *Cour de cassation* se referă, în acest cadru, pe de o parte, la relevanța contractului cu privire la adaptarea aeroportului la necesitățile transportului de mărfuri și, pe de altă parte, la aspectul dacă modificările aduse unui aeroport care nu privesc pista pot fi interpretate drept un proiect care trebuie să constituie obiectul evaluării și dacă activitățile aeroportului trebuie luate în calcul la evaluarea acestor efecte asupra mediului.

27. Deoarece interpretarea și aplicarea Directivei 85/337 trebuie să țină seama de obiectivul prevăzut la articolul 2 alineatul (1), conform căruia proiectele care ar putea avea efecte importante asupra mediului, prin natura, mărimea sau localizarea lor, *inter alia*, constituie obiectul unei evaluări a efectelor lor⁴ înaintea acordării autorizării, este recomandabil să răspundem la întrebări în ordine inversă.

3 — Hotărârea din 24 octombrie 1996, Kraaijeveld și alții (C-72/95, Rec., p. I-5403, punctul 50), Hotărârea din 21 septembrie 1999, Comisia/Irlanda (C-392/96, Rec., p. I-5901, punctul 64), Hotărârea din 29 aprilie 2004, Comisia/Portugalia (C-117/02, Rec., p. I-5517, punctul 82), Hotărârea din 2 iunie 2005, Comisia/Italia (C-83/03, Rec., p. I-4747, punctul 19), și Hotărârea din 8 septembrie 2005, Comisia/Spania (C-121/03, Rec., p. I-7569, punctul 87).

4 — Hotărârea din 23 noiembrie 2006, Comisia/Italia (C-486/04, Rec., p. I-11025, punctul 36). A se vedea și hotărârile citate la nota de subsol 3.

28. În mod corespunzător, evaluăm mai întâi, la punctul A, dacă activitățile unui aeroport, respectiv sporirea acestora, trebuie luate în calcul la evaluarea efectelor asupra mediului. Apoi, la punctul B, în lumina răspunsului la această întrebare, va fi examinată a doua întrebare, respectiv în ce măsură modificările aduse infrastructurii unui aeroport reprezintă un proiect care trebuie evaluat în sensul Directivei 85/337. În încheiere, la punctul C, abordăm prima întrebare, care se referă la un aspect specific al măsurilor în cauză. Acestea au fost stabilite anterior într-un contract. De aceea, se iese la întrebarea cum anume poate fi încadrat contractul în sistemul de evaluare instituit de Directiva 85/337, în special dacă măsurile convenite ar fi fost necesar să fie evaluate din punctul de vedere al efectelor asupra mediului.

A — Cu privire la a treia întrebare preliminară

29. Prin intermediul celei de a treia întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă, în conformitate cu Directiva 85/337, traficul aerian de pe un aeroport, respectiv sporirea acestuia este parte componentă a consecințelor asupra mediului care trebuie evaluate. Hotărât în aceste sens este argumentul potrivit căruia modificările aduse infrastructurii aeroportului Liège-Bierset ar fi condus la o creștere a activităților de pe acest aeroport.

30. Îndoilele exprimate de *Cour de cassation* pornesc de la faptul că sporirea activităților unui aeroport nu este menționată în mod expres în Directiva 85/337. Totodată, din dispozițiile directivei rezultă clar că aceasta trebuie să fie luată în calcul.

31. În conformitate cu articolul 3 din Directiva 85/337, evaluarea impactului asupra mediului include efectele directe și indirecte ale unui proiect. Dispozițiile cu privire la informațiile pe care inițiatorul proiectului trebuie să le furnizeze în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) din Directiva 85/337 arată că noțiunea „efect indirect” trebuie interpretată extensiv și, în special, trebuie să includă și evaluarea principalelor efecte pe care proiectul le poate avea asupra mediului. Astfel, nota de subsol de la punctul 4 din anexa III arată că descrierea efectelor ar trebui să cuprindă efectele directe și toate efectele indirecte, secundare, cumulative, pe termen scurt, mediu sau lung, temporare sau permanente, pozitive sau negative ale proiectului. În conformitate cu punctul 1 a treia liniuță din anexa III, efectele includ în special estimarea, după tip și cantitate, a reziduurilor și a emisiilor potențiale, rezultate din desfășurarea proiectului propus, adică din activitățile efectuate.

32. Desigur, informațiile sunt necesare, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) și cu anexa III la Directiva 85/337, numai

dacă statele membre consideră că aceste informații sunt relevante și pot fi solicitate de drept de la inițiatorul proiectului. Marja de apreciere astfel acordată statelor membre nu este însă nelimitată⁵.

33. În cazul unui aeroport, sunt relevante atât traficul aerian avut în vedere după tipul și volumul său, cât și efectele asupra mediului care rezultă din acesta. De asemenea, inițiatorului proiectului i se poate solicita, de regulă, să furnizeze aceste date. De aceea, renunțarea la informațiile cu privire la activitatea de zbor, respectiv cu privire la efectele unei creșteri a activității de zbor ar încălca Directiva 85/337.

34. Informațiile care trebuie furnizate cu privire la creșterea proiectată a activității de zbor trebuie să fie luate în considerare în cadrul procedurii de autorizare, în conformitate cu articolul 8 din Directiva 85/337.

35. În concluzie, este necesar să se răspundă la cea de a treia întrebare este că efectele unei modificări aduse infrastructurii unui aeroport asupra mediului, în sensul Directivei 85/337, trebuie să includă și creșterea proiectată a activităților aeroportului.

B — Cu privire la a doua întrebare preliminară

36. A doua întrebare vizează aspectul dacă lucrările de modificare a infrastructurii unui aeroport existent necesită o evaluare a efectelor asupra mediului, atunci când nu includ o prelungire a pistei de decolare și aterizare. Se pune, prin urmare, întrebarea în temeiul căror criterii trebuie să se decidă dacă modificările aduse infrastructurii unui aeroport presupun o evaluare a efectelor asupra mediului.

Cu privire la construirea unui aeroport din perspectiva punctului 7 din anexa I la Directiva 85/337

37. În temeiul articolului 4 alineatul (1) și al punctului 7 din anexa I la Directiva 85/337, construirea de aeroporturi cu piste de decolare și aterizare cu o lungime de cel puțin 2 100 de metri presupune o evaluare a efectelor asupra mediului.

38. Cu toate că aeroportul Liège-Bierset exista deja înainte să fi fost convenite și realizate măsurile concrete în litigiu, Beaujean și alții consideră că este vorba de construirea unui aeroport. Proiectata renovare a pistei principale, dotarea ei cu un sistem de aterizare și lărgirea pistei paralele la 45 de metri echivalează cu construirea unei noi piste.

⁵ — Hotărârea din 19 septembrie 2000, Linster (C-287/98, Rec., p. I-6917, punctul 37).

Lucrările ar fi înlesnit o creștere substanțială a volumului de mărfuri transportate pe aeroport (de circa 464 de ori între 1994 și 1998). Descamps și alții exprimă aceeași opinie și, în plus, evidențiază că măsurile respective ar fi fost necesare pentru activitatea pe timp de noapte a aeroportului, care anterior fusese utilizat doar pentru activități pe timp de zi.

39. Argumente în favoarea faptului că, în pofida dotărilor deja existente, poate fi vorba de un nou proiect sunt conținute într-o hotărâre privind un proiect feroviar spaniol⁶. În hotărâre, Curtea constata că dublarea căii ferate pe un segment deja existent nu trebuie considerată doar o simplă modificare a unui proiect anterior, în sensul punctului 12 din anexa II la Directiva 85/337, ci drept construire a unei linii pentru traficul feroviar de lungă distanță, în conformitate cu punctul 7 din anexa I. În acest sens, Curtea s-a întemeiat pe efectele posibil semnificative ale acestui proiect asupra mediului.

40. În principiu, aceste argumente se pot aplica și în cazul proiectelor privind aeroportul. Desigur, la punctul 7 din anexa I la Directiva 85/337, este evocat drept criteriu, alături de noțiunea de aeroport, numai lungimea pistei de decolare și de aterizare, însă efectele asupra mediului ale unui aero-

port, care, conform obiectivului directivei, sunt decisive, depind și de alți factori.

41. Lungimea pistei de decolare și de aterizare este determinantă pentru tipurile de avioane care pot utiliza aeroportul și, prin aceasta, pentru efectele posibile ale diferitelor decolări și aterizări. Pentru avioane mai mari sunt necesare piste mai lungi.

42. Însă numărul posibilelor modalități de deplasare a avioanelor depinde și de alte elemente de infrastructură, de exemplu de dotarea cu sisteme de asistență electronică pentru decolări și aterizări, de instalațiile de deservire a avioanelor, de locurile de parcare existente, precum și de capacitatea spațiului aerian.

43. Pe lângă aceasta, gradul concret de utilizare al unui aeroport, adică cererea de prestații de transport aerian, depinde de cât de bine conectat este acesta la cererea de pe piețele de profil și de situația concurențială în raport cu alți ofertanți de prestații comparabile.

44. Cu toate acestea, construire a unui aeroport pot fi considerate numai măsurile care afectează cel puțin unele părți ale acestuia.

6 — Hotărârea din 16 septembrie 2004, Comisia/Spania (C-227/01, Rec., p. I-8253, punctul 46 și următoarele).

Elementele care constituie parte a unui aeroport rezultă în primul rând din definiția din anexa 14 la Convenția privind aviația civilă internațională, la care face trimitere punctul 7 din anexa I la Directiva 85/337.

dacă, din punct de vedere al efectelor asupra mediului, acestea echivalează cu o nouă construire.

45. Însă, deoarece normele respective nu privesc efectele aeroporturilor asupra mediului, ci siguranța acestora, noțiunea de aeroport, în sensul Directivei 85/337, trebuie să cuprindă și instalațiile relevante pentru mediu, care nu sunt, desigur, cuprinse în anexa 14 la convenție, dar constituie părți componente importante, legate indisolubil de cele definite. În această privință, ar trebui să fie avute în vedere înainte de toate terminalele pentru pasageri și mărfuri.

48. În concluzie, între lucrările efectuate asupra unor aeroporturi existente care trebuie interpretate drept construire a unui aeroport pot fi incluse în special prelungirile importante ale pistelor care dau posibilitatea aeroporturilor să fie utilizate de tipuri de avioane care produc efecte mult mai importante asupra mediului sau dotarea cu echipamente noi a unor piste care determină apariția unor rute de zbor distincte pentru decolare și pentru aterizare.

46. În schimb, definiția aeroportului nu ar trebui să includă instalațiile care ar putea avea legătură cu traficul aerian, însă aparțin mai mult altor categorii de proiecte, de exemplu legăturile de transport rutier, hotelurile, birourile și spațiile comerciale.

47. De asemenea, trebuie delimitată noțiunea de *modificare* a unei construcții, conform punctului 12 din anexa II. Măsurile de modificare a unui aeroport existent pot fi considerate construire a aeroportului numai

49. Cu toate acestea, nu este exclus ca, în cazuri excepționale, măsuri care nu privesc direct lungimea și dotarea pistelor să ducă la sporirea capacității aeroportului într-o măsură atât de importantă încât să echivaleze cu o nouă construire. Dacă, inițial, din cauza capacității de deservire și a locurilor de parcare insuficiente, aeroportul era blocat de numai câteva zboruri, capacitățile suplimentare în aceste domenii pot duce la o creștere considerabilă a volumului traficului. Această afirmație s-ar putea dovedi valabilă în special în cazul măsurilor prin care fostele aeroporturi militare cu piste lungi devin de uz civil.

50. Pe baza informațiilor prezentate, Curtea nu poate aprecia dacă lucrările în litigiu asupra aeroportului Liège-Bierset au atins dimensiunile unei construcții noi. Decisiv este aspectul dacă măsurile respective au sporit capacitatea aeroportului într-o asemenea măsură încât efectele produse asupra mediului de extindere sunt echivalente cu cele ale unei noi construcții.

51. În acest sens, trebuie să fie examinat în special argumentul potrivit căruia, tocmai ca urmare a acestor măsuri, capacitățile de transport de mărfuri au crescut de 464 de ori și a devenit posibilă activitatea pe timp de noapte. În special o extindere a duratei de funcționare poate avea efecte importante asupra mediului.

52. În concluzie, trebuie constatat că modificarea infrastructurii unui aeroport existent, cu o pistă de decolare și aterizare în lungime de cel puțin 2 100 de metri, trebuie considerată construire a unui aeroport în sensul punctului 7 din anexa I și, de aceea, trebuie să facă în mod obligatoriu obiectul unei evaluări a impactului asupra mediului dacă, din perspectiva efectelor asupra mediului, această modificare echivalează cu o nouă construcție.

Cu privire la modificarea unui aeroport din perspectiva punctului 12 din anexa II și a punctului 7 din anexa I la Directiva 85/337

53. Chiar dacă măsurile în cauză nu ar putea fi interpretate drept construire a unui aeroport în sensul punctului 7 din anexa I la Directiva 85/337, obligația unei evaluări a efectelor asupra mediului poate rezulta din articolul 4 alineatul (2) coroborat cu punctul 12 din anexa II la Directiva 85/337. Aceasta presupune în primul rând ca măsurile să fie interpretate drept modificare a unui proiect conform anexei I.

54. Belgia, SAB și TNT insistă asupra faptului că modificările aduse aeroporturilor existente nu ar intra sub incidența Directivei 85/337. Modul de redactare a punctului 7 din anexa I și a punctului 12 din anexa II – modificarea construcției unui aeroport cu o lungime a pistei de decolare și de aterizare de cel puțin 2 100 m – arată că a fost vizată doar o modificare în cursul procesului de construcție inițial. În condițiile în care ar fi fost avută în vedere o modificare adusă unui aeroport finalizat, atunci la punctul 7 din anexa I nu ar fi fost folosită sintagma construire a unui aeroport, ci numai denumirea de aeroport, astfel cum se întâmplă cu alte tipuri de proiect din anexa I, de exemplu rafinării, centrale termoelectrice sau instalații de eliminare a deșeurilor.

55. Această interpretare, neîmpărtășită de Comisie, de Republica Cehă și de locuitorii din proximitatea aeroportului, nu este, desigur, obligatorie. Din economia generală și din finalitatea Directivei 85/337 rezultă mai degrabă că utilizarea noțiunii „construire” trebuie înțeleasă ca un indiciu în sensul că, potrivit Directivei 85/337, conform definiției noțiunii de proiect de la articolul 1 alineatul (2), un proiect include executarea lucrărilor de instalații sau alte intervenții în mediul natural și asupra peisajului, nu însă și simpla modificare a utilizării instalațiilor existente ⁷.

56. În conformitate cu articolul 1 alineatul (1) și cu articolul 2 alineatul (1), precum și în temeiul primului, al celui de al cincilea, al șaselea, al optulea și al unsprezecelea considerent, rezultă că obiectivul esențial al directivei este ca proiectele care pot avea efecte importante asupra mediului, prin natura, mărimea sau localizarea lor, să constituie obiectul unei evaluări a efectelor lor, înaintea acordării autorizării ⁸.

57. Acest obiectiv nu ar fi atins dacă evaluarea în cazul proiectelor de infrastructură

pentru transporturi prevăzute la punctul 7 din anexa I, în special în cazul aeroporturilor, ar fi limitat exclusiv la procesul de construire inițial. Și măsurile realizate după construirea unui aeroport pot avea efecte importante asupra mediului.

58. De aceea, Curtea nu numai că acceptă premisa generală că domeniul de aplicare al Directivei 85/337 este unul vast și că obiectivul acesteia este foarte amplu ⁹, ci interpretează și noțiunea de modificare adusă unui proiect, conform punctului 12 din anexa II, în sens foarte larg. Curtea a extins această noțiune și la proiectele din anexa II, deși punctul 12 din anexa II menționează expres numai proiectele din anexa I ¹⁰.

59. În Hotărârea WWF și alții, Curtea a aplicat această jurisprudență la restructurarea unui aeroport care nici înainte și nici după modificare nu a atins dimensiunile necesare, în conformitate cu punctul 7 din anexa I, pentru efectuarea unei evaluări obligatorii privind efectele asupra mediului. De la bun început, restructurarea acestui aeroport

7 — În principiu, efectele asupra mediului ale posibilelor utilizări ar trebui să fie evaluate încă de la construirea unei instalații, astfel încât rezultatele acestei evaluări să poată fi utilizate la eliberarea deciziilor privind modificările ulterioare de utilizare.

8 — Vezi Hotărârea Linster (citată la nota de subsol 5, punctul 52) și Hotărârea Comisia/Spania (citată la nota de subsol 6, punctul 47), precum și hotărârile citate la nota de subsol 3.

9 — Hotărârea Kraaijeveld și alții (citată la nota de subsol 3, punctele 31 și 39) și Hotărârea Comisia/Spania (citată la nota de subsol 6, punctul 46).

10 — Hotărârea Kraaijeveld și alții (citată la nota de subsol 3, punctul 40) și Hotărârea din 16 septembrie 1999, WWF și alții (C-435/97, Rec., p. I-5613, punctul 40).

nu ar fi trebuit, indiferent de posibilele efecte asupra mediului, să fie exclusă din domeniul de aplicare al Directivei 85/337¹¹.

60. Prin urmare, deoarece chiar și modificările aduse aeroporturilor de mai mici dimensiuni intră, în principiu, sub incidența Directivei 85/337, astfel cum subliniază Comisia, cu atât mai mult prevederile acesteia trebuie aplicate în cazul modificărilor aduse aeroporturilor de mai mari dimensiuni, a căror construcție ar trebui să constituie în mod obligatoriu obiectul unei evaluări.

61. Spre deosebire de măsurile analizate în Hotărârea WWF și alții, în speță, desigur, nu a fost vorba de vreo prelungire a pistei. Măsurile referitoare la pistă s-au mărginit evident la readucerea acesteia în stare de funcționare, la dotarea cu un sistem de aterizare, la lărgirea pistei paralele și la construirea a două căi de ieșire.

62. De aceea, întrebarea preliminară vizează în mod explicit aspectul dacă și în situația în care nu intervine prelungirea pistei ar fi vorba despre un proiect care trebuia să constituie în mod obligatoriu obiectul unei evaluări a impactului asupra mediului. Regatul Belgiei, SAB și TNT susțin că acest lucru este exclus, deoarece Directiva 85/337 indică drept singură caracteristică a unui aeroport lungimea pistei sale.

63. Această caracteristică servește însă – după cum argumentează și Comisia – numai ca mod de delimitare între proiectele de dimensiuni mai mari, care trebuie să fie supuse în orice condiții unei evaluări a impactului asupra mediului, și proiectele de mai mici dimensiuni, care necesită o evaluare a impactului asupra mediului numai dacă pot avea efecte importante asupra mediului¹². Prin urmare, tocmai aceste efecte posibile, iar nu prelungirea pistei, sunt determinante în ceea ce privește obligativitatea unei evaluări de impact asupra mediului. O prelungire a pistei este numai un indiciu important – în funcție de împrejurări, chiar obligatoriu – în sensul apariției de efecte importante asupra mediului. Alte aspecte ale unui proiect nu ar trebui însă să fie neglijate.

64. În concluzie, trebuie constatat că modificarea adusă infrastructurii unui aeroport existent cu o lungime a pistei de decolare și de aterizare de cel puțin 2 100 de metri, care nu poate fi echivalată cu o nouă construire în conformitate cu articolul 4 alineatul (2), cu punctul 7 din anexa I și cu punctul 12 din anexa II la Directiva 85/337, trebuie să constituie obiectul unei evaluări a efectelor asupra mediului dacă prin natura, mărimea sau localizarea sa, aceasta poate determina apariția unor efecte importante asupra mediului.

11 — Hotărârea WWF și alții (citată la nota de subsol 10, punctul 49). Chiar și mai clare sunt Concluziile avocatului general Mischo prezentate la 29 aprilie 1999 în cauza WWF și alții (C-435/97, Ref., p. I-5613, punctul 43).

12 — A se vedea punctul 23 și următoarele.

C — Cu privire la prima întrebare preliminară

prevederilor Directivei 85/337, această evaluare trebuie să fie realizată, în conformitate cu articolul 2 alineatul (1), înainte de autorizarea proiectului.

1. Contractul ca proiect

65. În conformitate cu modul de redactare a primei întrebări, se pare că instanța de trimitere urmărește să afle dacă un contract poate fi considerat proiect în sensul Directivei 85/337.

66. Părțile au susținut însă, pe bună dreptate, că un contract ca atare nu poate fi echivalat cu executarea unor lucrări de construcții sau a altor instalații sau scheme sau cu alte intervenții în mediul natural și asupra peisajului, astfel cum se prevede în definiția „proiectului” de la articolul 1 alineatul (2) din Directiva 85/337, și nici nu este menționat ca proiect în anexele I și II. Un contract ar putea avea ca obiect un asemenea proiect, însă încheierea sa nu reprezintă un proiect.

68. Republica Cehă și Comisia susțin că este posibil ca un contract să fie interpretat drept autorizare dacă, în temeiul dreptului intern, acesta produce efectul unei autorizări. Contractul ar trebui ca, în conformitate cu articolul 1 alineatul (2), să conțină decizia autorității sau a autorităților competente care împuternicesc inițiatorul proiectului să își realizeze proiectul.

69. Descamps și alții, TNT, SAB și Belgia afirmă că prin contract nu se conferă totuși niciun drept de a construi. Proiectele descrise ar fi avut nevoie, mai curând, de autorizare din partea unor autorități ierarhic superioare, astfel cum se indică în mod expres în contract.

2. Contractul ca autorizare

67. Unele părți au pus însă în discuție aspectul dacă acest contract constituie autorizare a unui proiect. Dacă se evaluează efectele unui proiect asupra mediului potrivit

70. În special, Comisia indică o altă posibilitate pe baza căreia, în principiu, un contract ar putea fi interpretat drept autorizare. Din structura generală și din obiectivele Directivei 85/337, Curtea a dedus că o decizie de autorizare poate presupune mai multe etape,

care, la rândul lor, pot determina apariția obligației de a efectua o evaluare a impactului asupra mediului¹³. Necesitatea unor alte aprobări nu exclude însă în mod obligatoriu necesitatea ca evaluarea efectelor asupra mediului să aibă loc încă dintr-un stadiu incipient, poate chiar din prima etapă¹⁴. După cum rezultă încă din primul considerent, Directiva 85/337 are drept obiectiv tocmai ca autoritățile competente să identifice cât mai devreme posibil efectele proiectului în discuție asupra mediului¹⁵.

71. Pe cale jurisprudențială, Curtea a decis că Directiva 85/337 se aplică și actelor care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2001/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2001 privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului¹⁶. De aceea, este lipsit de relevanță argumentul Belgiei, al SAB și al TNT potrivit căruia posibila aplicabilitate a Directivei 2001/42 *ratione materiae* exclude aplicarea Directivei 85/337 asupra contractului.

72. Astfel, trebuie să examinăm dacă un contract poate fi interpretat drept o parte a unei proceduri de autorizare în mai multe etape.

73. Până în prezent, Curtea a acceptat o procedură de autorizare în mai multe etape, în sensul Directivei 85/337, dacă sunt necesare mai multe decizii succesive conform dreptului intern pentru a autoriza un proiect¹⁷. Belgia explică însă, într-un alt context, că, din punct de vedere juridic, contractul nu constituie o premisă a lucrărilor avute în vedere. În ceea ce privește acest proiect, contractul nu constituie o parte a unei proceduri de autorizare în mai multe etape, în sensul jurisprudenței precedente.

74. Prin urmare se pune întrebarea dacă o serie de etape neprevăzute expres prin legislație pot face parte din punct de vedere juridic din cadrul unei proceduri de autorizare desfășurate în mai multe etape.

75. Obiectivul evaluării efectelor asupra mediului este ca decizia privind un proiect să fie luată în cunoștință de cauză cât privește efectele acestuia asupra mediului și cu participarea opiniei publice. Evaluarea efectelor asupra mediului, în sensul primului considerent al Directivei 85/337 și al principiului precauției, prevăzut la articolul 174 alineatul (2) din tratat, vizează, dacă este posibil, să se prevină poluarea mediului, mai curând decât să se încerce ulterior neutralizarea efectelor acesteia. Cerința privind participarea opiniei publice presupune că această participare

13 — Hotărârea din 4 mai 2006, Barker (C-290/03, Rec., p. I-3949, punctul 45).

14 — Hotărârea din 7 ianuarie 2004, Wells (C-201/02, Rec., p. I-723, punctul 52).

15 — Hotărârea Wells (citată la nota de subsol 14, punctul 51).

16 — JO L 197, 30, Ediție specială, 15/vol. 7, p. 135.

17 — Hotărârea Wells (citată la nota de subsol 14, punctul 52).

poate în continuare influența decizia privind proiectul¹⁸.

76. Deși Directiva 85/337 asociază formal evaluarea efectelor asupra mediului cu noțiunea de autorizație, totuși ar fi posibil ca aceasta să nu își atingă obiectivul dacă decizia asupra unui proiect fusese deja luată *de facto* înainte să fi fost inițiată o procedură oficială de autorizare.

77. Așadar, este recomandabil ca și contractul să fie interpretat drept primă etapă a unei proceduri de autorizare în mai multe etape, dacă și în măsura în care acesta limitează marja de apreciere de care dispune autoritatea națională competentă în etapele subsecvente ale procedurii de autorizare.

78. În această privință, important nu este exclusiv aspectul dacă marja de apreciere rămâne formal neatinsă, astfel cum argumentează mai multe dintre părți. Mai curând, o decizie administrativă independentă și imparțială, luată în condițiile respectării depline a eventualei evaluări privind efectele asupra mediului și a opiniei publice

exprimate, poate fi pusă sub semnul întrebării dacă instanțele responsabile politic s-au pronunțat în mod clar în favoarea proiectului. Chiar și răspunderea pentru prejudiciul produs ca urmare a absenței autorizațiilor – prevăzute, eventual, la punctul 8 litera c sau la punctul 9 din contract – pot limita marja de apreciere.

79. Întrebarea dacă în această formă contractul limitează decizia organelor competente, astfel cum susțin în special Abraham și alții, precum și Beaujean și alții, reprezintă o chestiune de drept intern care trebuie să fie examinată de instanțele naționale competente.

3. Contractul privit ca legătură între proiecte parțiale

80. Dacă un contract nu afectează libertatea de decizie a autorităților competente pentru emiterea autorizării, el poate totuși, în cadrul unei evaluări privind efectele asupra mediului, să aibă o funcție care este cel puțin sugerată în cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare și este evidențiată în special în argumentele prezentate de Abraham și alții. Instanța de trimitere arată că este vorba tocmai de construirea unui ansamblu de instalații care modifică o serie de structuri importante ale unui aeroport cu o pistă în lungime de cel puțin 2 100 m¹⁹.

18 — A se vedea Hotărârea din 23 noiembrie 2005, Regatul Unit/Comisia (T-178/05, Rec., p. II-4807, punctul 57), referitoare la Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, p. 32, Ediție specială, 15/vol. 10, p. 78).

19 — A se vedea p. 154 a deciziei de trimitere.

81. Problema luării în considerare a unor proiecte individuale în ansamblul acestora este de interes deoarece, în mod vădit, privity fiecare în parte, măsurile individuale convenite nu au atins pragul care ar fi făcut obligatorie o evaluare a efectelor asupra mediului. Totodată, locuitorii din proximitatea aeroportului argumentează că aceste măsuri, luate în ansamblu, au efecte (negative) importante asupra mediului.

82. Curtea a hotărât deja că Directiva 85/337 nu permite ca mai multe proiecte de același tip sau diferitele segmente ale unei secțiuni de cale ferată să fie luate în considerare doar izolat, fără să se țină seama de efectul lor cumulat²⁰, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) și cu punctul 4 din anexa III, care impun o prezentare a efectelor cumulative asupra mediului. În conformitate cu articolul 8, aceste efecte cumulative trebuie luate în considerare în cadrul procedurii de autorizare.

83. În speță este vorba desigur de mai multe proiecte parțiale diferite care însă, prin contract, sunt reunite într-un proiect general care vizează să asigure utilizarea aeroportului Liège-Bierset pentru anumite forme de transport de mărfuri. Chiar dacă aceste proiecte parțiale nu au făcut obiectul unei decizii comune de autorizare, acest fapt nu

trebuie să conducă la considerarea izolată a proiectelor parțiale. Mai curând, la emiterea oricărei decizii, trebuie avute în vedere și examinate în mod adecvat în cadrul proiectului general efectele cumulative ale proiectelor parțiale.

84. În concluzie, trebuie subliniat că o evaluare a efectelor asupra mediului, atunci când se impune efectuarea sa, nu ar trebui să se refere obligatoriu în mod expres la contract sau la proiectele parțiale. Nu este exclusă posibilitatea ca efectele asupra mediului datorate unei creșteri semnificative a traficului aerian, inclusiv a utilizării pe timp de noapte a aeroportului Liège-Bierset, să fi fost deja suficient evaluate în cadrul altei proceduri. Părțile și instanța de fond amintesc în această privință diferite programe și decizii de planificare. Dacă acestea s-ar fi bazat pe evaluări suficiente ale efectelor asupra mediului, cu exprimarea opiniei publice, nu ar mai fi fost nevoie ulterior de noi studii²¹.

4. Concluzie intermediară

85. În concluzie, trebuie să constatăm, în legătură cu prima întrebare, că un contract

20 — Hotărârile Comisia/Irlanda (citată la nota de subsol 3, punctul 76) și Comisia/Spania (citată la nota de subsol 6, punctul 53).

21 — A se vedea Hotărârea din 11 august 1995, Comisia/Germania (Großkrotzenburg) (C-431/92, Rec., p. I-2189, punctul 41 și următoarele), și Hotărârea Comisia/Spania (citată la nota de subsol 6, punctul 56).

încheiat între autoritatea publică și o întreprindere privată în scopul de a permite acestei întreprinderi să se stabilească în cadrul unui aeroport prevăzut cu o pistă în lungime de cel puțin 2 100 de metri, contract care include descrierea exactă a lucrărilor de infrastructură care urmează a fi realizate pentru amenajarea pistei respective, fără ca aceasta să fie prelungită, precum și pentru construirea unui turn de control care să permită zborul avioanelor de mare capacitate 24 de ore pe zi și 365 de zile pe an și care prevede efectuarea de zboruri atât de noapte cât și de zi, de la momentul stabilirii societății,

— nu reprezintă un proiect în sensul Directivei 85/33;

— însă, ca primă etapă a unei proceduri de autorizare în mai multe etape, poate impune o evaluare a efectelor asupra mediului, dacă și în măsura în care limitează marja de apreciere de care dispun autoritățile naționale competente în procedurile de autorizare subsecvente, și

— asigură reunirea unei serii de proiecte parțiale în cadrul unui proiect general, ale cărui efecte trebuie să fie luate în considerare în mod global la emiterea aprobărilor parțiale.

V — Concluzie

86. În consecință, propunem Curții să se pronunțe după cum urmează:

„Cu privire la a treia întrebare:

În sensul Directivei 85/337/CEE a Consiliului din 27 iunie 1985 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului, efectele asupra mediului ale unei modificări aduse infrastructurii unui aeroport includ creșterea preconizată a activităților aeroportului.

Cu privire la a doua întrebare:

Modificarea adusă infrastructurii unui aeroport existent cu o lungime a pistei de decolare și de aterizare de cel puțin 2 100 de metri trebuie interpretată drept construire a unui aeroport în sensul punctului 7 din anexa I la Directiva 85/337 și, prin urmare, conform articolului 4 alineatul (1) din această directivă, trebuie să facă în mod obligatoriu obiectul unei evaluări a efectelor asupra mediului dacă, din punct de vedere al efectelor asupra mediului, aceasta echivalează cu o nouă construire.

Dacă modificarea adusă infrastructurii unui aeroport existent cu o lungime a pistei de decolare și de aterizare de cel puțin 2 100 de metri nu poate fi echivalată cu o nouă construire, conform articolului 4 alineatul (2), punctului 7 din anexa I și punctului 12 din anexa II la Directiva 85/337, aceasta trebuie să constituie obiectul unei evaluări a efectelor asupra mediului dacă, prin natura, mărimea sau localizarea sa, poate determina apariția unor efecte importante asupra mediului.

Cu privire la prima întrebare:

Un contract încheiat între autoritatea publică și o întreprindere privată în scopul de a permite acestei întreprinderi să se stabilească în cadrul unui aeroport prevăzut cu o pistă în lungime de cel puțin 2 100 de metri, contract care include descrierea exactă a lucrărilor de infrastructură care urmează a fi realizate pentru amenajarea pistei respective, fără ca aceasta să fie prelungită, precum și pentru construirea unui turn de control care să permită zborul avioanelor de mare capacitate 24 de ore pe zi și 365 de zile pe an și care prevede efectuarea de zboruri atât de noapte cât și de zi, de la momentul stabilirii societății,

- nu reprezintă un proiect în sensul Directivei 85/33;

- însă, ca primă etapă a unei proceduri de autorizare în mai multe etape, poate impune o evaluare a efectelor asupra mediului, dacă și în măsura în care limitează marja de apreciere de care dispun autoritățile naționale competente în procedurile de autorizare subsecvente, și

- asigură reunirea unei serii de proiecte parțiale în cadrul unui proiect general, ale cărui efecte trebuie să fie luate în considerare în mod global la emiterea aprobărilor parțiale.”