



Υπηρεσία Τύπου και  
Πληροφόρησης

Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης  
**ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 34/13**  
Λουξεμβούργο, 21 Μαρτίου 2013

Απόφαση στην υπόθεση C-244/12  
Salzburger Flughafen GmbH κατά Umweltsenat

**Η αυστριακή νομοθεσία είναι αντίθετη στο δίκαιο της Ένωσης στον βαθμό που εξαρτά την πραγματοποίηση εκτιμήσεως των επιπτώσεων στο περιβάλλον έργων που αφορούν την αναμόρφωση της υποδομής αεροδρομίου αποκλειστικώς από το αν τα έργα αυτά δύνανται να αυξήσουν τον αριθμό των εναέριων κινήσεων τουλάχιστον κατά 20.000 κατ' έτος**

*Ειδικότερα, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να υποβάλλουν σε τέτοιου είδους εκτίμηση όλα τα σχέδια που ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον*

Τα σχέδια έργων που ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον πρέπει, δυνάμει της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ<sup>1</sup>, να υποβάλλονται σε εκτίμηση όσον αφορά τις επιπτώσεις τους. Εντούτοις, τα κράτη μέλη διαθέτουν περιθώριο εκτιμήσεως όσον αφορά την πραγματοποίηση ή μη εκτιμήσεως των επιπτώσεων στο περιβάλλον τροποποιήσεως ή επεκτάσεως στην περίπτωση έργων τα οποία έχουν ήδη εγκριθεί. Συναφώς, τα κράτη μέλη αποφασίζουν βάσει κατά περίπτωση εξέτασης ή κατωτάτων ορίων ή κριτηρίων που τα ίδια έχουν καθορίσει εκ των προτέρων.

Η αυστριακή νομοθεσία που μετέφερε την οδηγία στην αυστριακή έννομη τάξη προβλέπει ότι, πέραν των σχετικών με τους διαδρόμους προσγειώσεως ή απογειώσεως τροποποιήσεων, σε εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον πρέπει να υποβάλλονται μόνον τα έργα αναμορφώσεως αεροδρομίων που είναι ικανά να αυξήσουν τον αριθμό των εναέριων κινήσεων τουλάχιστον 20.000 ανά έτος ή πλέον.

Η εταιρία Salzburger Flughafen, που εκμεταλλεύεται το αεροδρόμιο του Σάλτσμπουργκ, ζήτησε άδεια για την κατασκευή επιπρόσθετου τερματικού σταθμού. Η αίτηση έγινε δεκτή και το σχέδιο εκτελέστηκε, χωρίς να πραγματοποιηθεί εκτίμηση των επιπτώσεών του στο περιβάλλον. Το 2004 η εταιρία υπέβαλε νέες αιτήσεις για την επέκταση των υποδομών του αεροδρομίου, προκειμένου να κατασκευάσει, μεταξύ άλλων, υπόστεγα, αποθήκες καθώς και χώρους σταθμεύσεως.

Εν συνεχεία, η Umweltsenat (ανεξάρτητη διοικητική αρχή αρμόδια επί περιβαλλοντικών ζητημάτων) κλήθηκε να εξετάσει αν ήταν αναγκαίο να υποβληθούν τα σχέδια αυτά σε εκτίμηση των επιπτώσεών τους στο περιβάλλον. Η εν λόγω αρχή διαπίστωσε ότι τόσο η κατασκευή νέου τερματικού σταθμού όσο και η επέκταση του αεροδρομίου προϋπέθεταν την πραγματοποίηση εκτιμήσεως των επιπτώσεων στο περιβάλλον. Ειδικότερα, παρότι κανένα από τα δύο σχέδια δεν συνεπαγόταν υπέρβαση του ορίου που προβλέπει η αυστριακή νομοθεσία, τα αποτελέσματά τους μπορεί να έχουν σωρευτικώς σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Η Salzburger Flughafen προσέβαλε την απόφαση του Umweltsenat ενώπιον του Verwaltungsgerichtshof (Ανώτατο Διοικητικό Δικαστήριο, Αυστρία). Το εν λόγω δικαστήριο ζήτησε από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης να διευκρινίσει αν αντιβαίνει στην οδηγία η αυστριακή νομοθεσία στον βαθμό που δεν υποβάλλει σε εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον όσα σημαντικά σχέδια αποτελούμενα από πλείονες εργασίες δεν συνεπάγονται αύξηση του αριθμού των πτήσεων τουλάχιστον κατά 20.000 κατ' έτος.

<sup>1</sup> Οδηγία 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 1985 για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (ΕΕ L 175, σ. 40), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 97/11/ΕΚ του Συμβουλίου, της 3ης Μαρτίου 1997 (ΕΕ L 73, σ. 5).

Στην απόφαση που εξέδωσε σήμερα, το Δικαστήριο διαπίστωσε, καταρχάς, ότι τα κράτη μέλη διαθέτουν περιθώριο εκτιμήσεως κατά τον ορισμό των κατώτατων ορίων ή των αναγκαιών κριτηρίων, προκειμένου να κριθεί αν ήδη εγκριθείσα τροποποίηση ή η επέκταση σχεδίου πρέπει να υποβληθεί σε εκτίμηση των επιπτώσεών της στο περιβάλλον. Εντούτοις, το εν λόγω περιθώριο διακριτικής ευχέρειας οριοθετείται στον βαθμό που **τα κράτη μέλη υποχρεούνται να υποβάλλουν σε εκτίμηση των επιπτώσεών τους εκείνα τα σχέδια τα οποία μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.**

Συναφώς, το Δικαστήριο υπενθύμισε ότι τα προαναφερθέντα κριτήρια και/ή τα κατώτατα όρια έχουν ως σκοπό τη διευκόλυνση της εκτιμήσεως των συγκεκριμένων χαρακτηριστικών ενός σχεδίου που συνίσταται στην τροποποίηση ή επέκταση άλλου σχεδίου που έχει ήδη εγκριθεί, προκειμένου να προσδιορισθεί εάν πρέπει υποχρεωτικώς να υποβληθεί αυτό σε αξιολόγηση. Αντιθέτως, τα εν λόγω κριτήρια και κατώτατα όρια δεν αποβλέπουν στην εκ προοιμίου εξαίρεση από την υποχρέωση αυτή, συνολικώς, ορισμένων κατηγοριών σχεδίων. Αντιθέτως, ένα κράτος μέλος το οποίο καθορίζει τα κριτήρια και/ή τα κατώτατα όρια σε τέτοιο επίπεδο ώστε, στην πράξη, το σύνολο των σχεδίων ορισμένου είδους να εξαιρείται εκ προοιμίου από την υποχρέωση εκτιμήσεως των επιπτώσεων υπερβαίνει το περιθώριο εκτιμήσεως που διαθέτει δυνάμει της οδηγίας.

Εν συνεχεία, το Δικαστήριο επισήμανε ότι **το επίμαχο κατώτατο όριο είναι ασυμβίβαστο προς τη γενική υποχρέωση που καθιερώνει η οδηγία, να ταυτοποιούνται ορθώς τα έργα που ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.** Ειδικότερα, ο καθορισμός τόσο υψηλού κατώτατου ορίου συνεπάγεται ότι σχεδόν ποτέ δεν πραγματοποιείται εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε μικρού ή μεσαίου μεγέθους εργασίες αναμορφώσεως της υποδομής αεροδρομίων, μολοντί ουδόλως μπορεί να αποκλεισθεί ότι τέτοιου είδους έργα δεν έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Επιπλέον, ορίζοντας τέτοιου είδους κατώτατο όριο, η αυστριακή νομοθεσία λαμβάνει αποκλειστικώς υπόψη την ποσοτική σκοπιά των συνεπειών των έργων, χωρίς να επιβάλλει τη συνεκτίμηση άλλων κριτηρίων επιλογής της εν λόγω οδηγίας, όπως η πυκνότητα του πληθυσμού της περιοχής την οποία αφορά το έργο. Δεν αμφισβητείται, πάντως, ότι το αεροδρόμιο, την υποδομή του οποίου αφορούν οι επίμαχες αναμορφώσεις, βρίσκεται πλησίον του Σάλτσμπουργκ.

Το Δικαστήριο επισημαίνει επίσης ότι, κατά τη νομολογία, τέτοιου είδους σωρευτική συνεκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον μπορεί να αποδειχθεί αναγκαία, προκειμένου να αποτραπεί τυχόν καταστρατήγηση της νομοθεσίας της Ένωσης μέσω κατατμήσεως των σχεδίων, τα οποία, θεωρούμενα από κοινού, μπορούν να έχουν σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Στο αιτούν δικαστήριο απόκειται να εξετάσει, υπό το πρίσμα της νομολογίας αυτής, αν και σε ποιον βαθμό πρέπει να αξιολογούνται συνολικώς τα αποτελέσματα στο περιβάλλον τόσο του προγενέστερου σχεδίου σχετικά με την κατασκευή του επιπρόσθετου τερματικού σταθμού όσο και του μεταγενέστερου σχεδίου σχετικά με την επέκταση της ζώνης του αεροδρομίου.

Τέλος, το Δικαστήριο απάντησε ότι, όταν ένα κράτος μέλος έχει ορίσει, όπως εν προκειμένω, κατώτατο όριο ενέχον τον κίνδυνο εξαιρέσεως ολόκληρων τύπων σχεδίων από την υποχρέωση εκτιμήσεως των επιπτώσεών τους στο περιβάλλον, οι εθνικές αρχές υποχρεούνται να διασφαλίζουν, σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, αν πρέπει να πραγματοποιείται τέτοιου είδους εκτίμηση και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, ότι η εκτίμηση αυτή θα πραγματοποιείται.

---

**ΥΠΟΜΝΗΣΗ:** Η διαδικασία εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως παρέχει στα δικαστήρια των κρατών μελών τη δυνατότητα να υποβάλουν στο Δικαστήριο, στο πλαίσιο της ένδικης διαφοράς της οποίας έχουν επιληφθεί, ερώτημα σχετικό με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ή με το κύρος πράξεως οργάνου της Ένωσης. Το Δικαστήριο δεν αποφαινεται επί της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου. Στο εθνικό δικαστήριο ανατίθεται να επιλύσει τη διαφορά αυτή, λαμβάνοντας υπόψη την απόφαση του Δικαστηρίου. Η απόφαση αυτή δεσμεύει, ομοίως, άλλα εθνικά δικαστήρια ενώπιον των οποίων ανακύπτει παρόμοιο ζήτημα.

---

*Ανεπίσημο έγγραφο προοριζόμενο για τα μέσα μαζικής ενημερώσεως, το οποίο δεν δεσμεύει το Δικαστήριο.*

Το [πλήρες κείμενο](#) της απόφασεως είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα CURIA από την ημερομηνία δημοσίευσής της

Επικοινωνία: Estella Cigna-Αγγελίδη ☎ (+352) 4303 2582