ARREST VAN HET HOF (Derde kamer)

25 juli 2008 *

In zaak C-142/07,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 234 EG, ingediend door de Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 22 de Madrid (Spanje) bij beslissing van 23 januari 2007, ingekomen bij het Hof op 12 maart 2007, in de procedure

Ecologistas en Acción-CODA

tegen

Ayuntamiento de Madrid,

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE (Derde kamer),

samengesteld als volgt: A. Rosas, kamerpresident, U. Lõhmus (rapporteur), J. Klučka, P. Lindh en A. Arabadjiev, rechters,

* Procestaal: Spaans.

advocaat-generaal: J. Kokott,
griffier: M. Ferreira, hoofdadministrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 2 april 2008,

gelet op de opmerkingen van:

— Ecologistas en Acción-CODA, vertegenwoordigd door J. Doreste Hernández, abogado,

— de Ayuntamiento de Madrid, vertegenwoordigd door I. Madroñero Peloche als gemachtigde, bijgestaan door A. Sánchez Cordero, abogada,

— de Italiaanse regering, vertegenwoordigd door I. M. Braguglia als gemachtigde, bijgestaan door G. Fiengo, avvocato dello Stato,

— de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door A. Alcover San Pedro en J.-B. Laignelot als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 30 april 2008,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PB L 175, blz. 40), zoals gewijzigd bij richtlijn 97/11/EG van de Raad van 3 maart 1997 (PB L 73, blz. 5; hierna: „gewijzigde richtlijn").

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen de vereniging Ecologistas en Acción-CODA (hierna: „CODA") en de Ayuntamiento de Madrid over een bestuurshandeling waarbij goedkeuring is verleend voor diverse projecten in het kader van de vernieuwing en de verbetering van nagenoeg de volledige ringweg van Madrid.

Toepasselijke bepalingen

Gemeenschapsregeling

3 Richtlijn 85/337 is vastgesteld met het oog op de harmonisatie van de beginselen inzake de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, van de voornaamste verplichtingen van de opdrachtgevers en van de inhoud van de beoordeling van die effecten. Bijlage I daarbij noemt de projecten die aan een

milieueffectbeoordeling moeten worden onderworpen, terwijl bijlage II daarbij de projecten vermeldt waarvoor de lidstaten overeenkomstig artikel 4, lid 2, van die richtlijn een dergelijke beoordeling konden vereisen indien zij van oordeel waren dat de kenmerken van de betrokken projecten zulks noodzakelijk maakten.

4 De wijzigingen die richtlijn 97/11 aan richtlijn 85/337 heeft aangebracht, beogen hoofdzakelijk te verzekeren dat voor projecten die milieueffecten kunnen hebben, een vergunning vereist is, en dat deze effecten worden beoordeeld, alsmede de criteria te harmoniseren die de lidstaten moeten hanteren om te bepalen of een project dat onder één van de in bijlage II bedoelde categorieën valt, al dan niet aan een dergelijke beoordeling moet worden onderworpen. Die criteria worden thans opgesomd in bijlage III bij de gewijzigde richtlijn.

5 Artikel 1, lid 2, van de gewijzigde richtlijn bevat de volgende definities:

„Project:

— de uitvoering van bouwwerken of de totstandbrenging van andere installaties of werken,

— andere ingrepen in natuurlijk milieu of landschap, […]

Opdrachtgever:

De aanvrager van een vergunning voor een particulier project of de overheidsinstantie die het initiatief tot een project neemt;

Vergunning:

Het besluit van de bevoegde instantie of instanties waardoor de opdrachtgever het recht verkrijgt om het project uit te voeren."

6 Artikel 2, lid 1, van de gewijzigde richtlijn luidt:

„De lidstaten treffen de nodige maatregelen om te verzekeren dat een vergunning vereist is voor projecten die een aanzienlijk milieueffect kunnen hebben, onder meer gezien hun aard, omvang of ligging, en een beoordeling van hun effecten moet plaatsvinden alvorens een vergunning wordt verleend. […]"

7 Artikel 3 van de gewijzigde richtlijn bepaalt:

„Bij de milieueffectbeoordeling worden de directe en indirecte effecten van een project overeenkomstig de artikelen 4 tot en met 11 per geval op passende wijze geïdentificeerd, beschreven en beoordeeld op de volgende factoren:

— mens, dier en plant;

— bodem, water, lucht, klimaat en landschap;

— materiële goederen en het culturele erfgoed;

— de samenhang tussen de in het eerste, tweede en derde streepje genoemde factoren."

8 Volgens artikel 4, lid 1, van de gewijzigde richtlijn worden de in bijlage I bij die richtlijn genoemde projecten onderworpen aan een beoordeling, onder voorbehoud van de gevallen waarvoor uitzonderlijk vrijstelling is verleend krachtens artikel 2, lid 3, van deze richtlijn.

9 Overeenkomstig artikel 4, leden 2 en 3, van de gewijzigde richtlijn bepaalt iedere lidstaat door middel van een onderzoek per geval of aan de hand van drempelwaarden of criteria die hij vaststelt rekening houdend met de selectiecriteria van bijlage III, of de in bijlage II bedoelde projecten aan een beoordeling moeten worden onderworpen.

10 Bijlage I, punt 7, bij de gewijzigde richtlijn vermeldt sub b, de projecten inzake de „[a]anleg van autosnelwegen en autowegen", en sub c, de projecten inzake de „[a]anleg van nieuwe wegen met vier of meer rijstroken, of verlegging en/of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken, indien de nieuwe weg, of het verlegde en/of verbrede weggedeelte een ononderbroken lengte van 10 km of meer heeft".

11 Bedoeld punt 7, sub b, verwijst voor de definitie van het begrip „autowegen" naar die van de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen van 15 november 1975 (hierna: „Overeenkomst").

12 Punt 10 van bijlage II bij de gewijzigde richtlijn, getiteld „Infrastructuurprojecten", vermeldt sub b, „[s]tadsontwikkelingsprojecten", en sub e, projecten inzake de „[a]anleg van wegen […] (niet onder bijlage I vallende projecten)".

13 Punt 13, eerste streepje, van bijlage II vermeldt de „[w]ijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I of II waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd en die aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben".

Overeenkomst

14 Op zeven na hebben alle lidstaten de Overeenkomst geratificeerd. Het Koninkrijk Spanje heeft dat niet gedaan.

15 Bijlage II bij de Overeenkomst bevat in titel II, betreffende de categorieën internationale wegen, met name de volgende definities:

„II.2 Autosnelwegen

Een ‚autosnelweg' is een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder uitwegen naar aanliggende percelen, en die:

i) behalve op bepaalde plaatsen of tijdelijk is voorzien van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, welke rijbanen van elkaar gescheiden zijn hetzij door een strook die niet voor het verkeer is bestemd, hetzij, bij uitzondering, op andere wijze;

ii) geen andere weg, geen spoor of tramweg of voetpad gelijkvloers kruist; en

iii) door speciale verkeerstekens als autosnelweg is aangeduid.

II.3 Autowegen

Een voor motorvoertuigen bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen of te parkeren."

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

16 Bij beslissing van 17 januari 2005 heeft de Concejala des Área de Gobierno de Urbanisme, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid (gemeenteraadslid voor Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Infrastructuur te Madrid) diverse projecten ter vernieuwing en verbetering van de stedelijke ringweg M-30 van Madrid goedgekeurd.

17 Die projecten hebben concreet betrekking op het ondergronds brengen van de M-30 tussen Marquès de Monistrol en Puente de Segovia, tussen Puente de Segovia en Puente de San Isidro, tussen Puente de San Isidro en Puente de Praga en tussen Puente de Praga en Nudo Sur, en van de Avenida de Portugal tot de rotonde van San Vicente. Volgens de opmerkingen van CODA — en zij is op dit punt niet tegengesproken — is de M-30 uitsluitend voor het verkeer van motorvoertuigen bestemd, is zij niet uitgerust met verkeerslichten, heeft zij geen voetpaden of bermen voor voetgangers en heeft zij geen bushaltes of taxistandplaatsen.

18 Die projecten passen in het kader van complexe bouwwerkzaamheden die erin bestaan, nagenoeg de gehele ringweg van Madrid te verbeteren en te vernieuwen. Die werkzaamheden, ook „Madrid calle 30" genaamd, hebben volgens de opmerkingen van de Ayuntamiento de Madrid tot doel, opstoppingen en risico's voor ongevallen te verminderen, en niet om meer verkeer op die weg mogelijk te maken.

19 Nadat haar willig beroep tegen bovenvermelde beslissing van 17 januari 2005 was verworpen bij beslissing van 23 mei 2005, heeft CODA bij de verwijzende rechter een beroep tot nietigverklaring van deze laatste beslissing ingesteld. Net als het willig beroep berust dit beroep tot nietigverklaring met name op een middel betreffende schending van de op die projecten toepasselijke nationale regeling inzake milieueffectbeoordeling, die gedeeltelijk voortvloeit uit de gewijzigde richtlijn.

20 Blijkens de verwijzingsbeslissing heeft de gemeenteraad van Madrid het totaalproject „Madrid calle 30" opgesplitst in vijftien zelfstandige, apart behandelde, deelprojecten, waarvan slechts één de wijziging of de inrichting betreft van een tracé op een weggedeelte van meer dan vijf kilometer — de drempel vanaf dewelke volgens de toepasselijke regionale regeling een milieueffectbeoordeling vereist is voor een project — terwijl dat totaalproject in zijn geheel beschouwd die drempel ruimschoots overstijgt. Bovendien blijkt uit de uiteenzettingen van de verwijzende rechter dat volgens bepaalde schattingen de uitvoering van alle werkzaamheden tot een toename van het verkeer van om en nabij 25 % zal leiden en allerlei soorten werkzaamheden in de stadsomgeving van de M-30 zal meebrengen.

21 Gelet op de omvang en de gevolgen van die werkzaamheden, vraagt de verwijzende rechter zich af of daarvoor niet, overeenkomstig de gewijzigde richtlijn, een milieueffectbeoordeling is vereist.

22 Voor de verwijzende rechter heeft de Ayuntamiento de Madrid verklaard dat hij nooit de bedoeling heeft gehad om zich te verzetten tegen de toepassing van de gewijzigde richtlijn, maar opgemerkt dat de discussie het gevolg is van een uitlegging gemeenschappelijk aan alle nationale autoriteiten die de rechtmatigheid van de betrokken projecten hebben gecontroleerd. Hij heeft bovendien betoogd dat het Hof, indien het in casu zijn rechtspraak van het arrest van 16 maart 2006, Commissie/Spanje (C-332/04), uitbreidt tot andere gevallen dan dat van de zaak die tot bedoeld arrest aanleiding heeft gegeven, dit uitvoerig moet onderbouwen.

23 De verwijzende rechter vermeldt ook de opmerkingen van de Comunidad autónoma de Madrid (autonome gemeenschap van Madrid), volgens welke de prejudiciële procedure en het niet-nakomingsberoep met elkaar worden verward omdat de debatten veeleer betrekking hebben op eventuele inbreuken op het gemeenschapsrecht.

24 Daarop heeft de nationale rechter de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vragen gesteld:

„1) Zijn de uit [de gewijzigde richtlijn] voortvloeiende procedurele vereisten inzake milieueffectbeoordeling van toepassing op projecten betreffende werkzaamheden aan stedelijke wegen, gelet op de aard en omvang van het project, de invloed op gebieden met een grote bevolkingsdichtheid of op landschappen van historische, culturele of archeologische betekenis?

2) Zijn de uit [de gewijzigde richtlijn] voortvloeiende procedurele vereisten inzake milieueffectbeoordeling van toepassing op de projecten die het voorwerp vormen van het onderhavige administratiefrechtelijke beroep, gelet op hun aard en de aard van de weg waar zij zullen worden gerealiseerd, hun kenmerken, omvang, milieueffecten, bevolkingsdichtheid, de begrote kosten en de eventuele opsplitsing van een totaalproject dat in vergelijkbare werkzaamheden aan dezelfde weg voorziet?

3) Zijn de in het arrest [Commissie/Spanje, reeds aangehaald] en meer bepaald in de punten 69 tot en met 88 van dat arrest geformuleerde criteria van toepassing op de projecten die het voorwerp vormen van het onderhavige geding, gelet op [de] aard [van die projecten] en de aard van de weg waar zij zullen worden gerealiseerd, hun kenmerken, omvang, milieueffecten, de begrote kosten en de eventuele opsplitsing van een totaalproject dat in vergelijkbare werkzaamheden aan dezelfde weg voorziet, en hadden de projecten derhalve aan een formele procedure voor milieueffectbeoordeling onderworpen moeten worden?

4) Zijn de Spaanse autoriteiten ten aanzien van de in geding zijnde projecten, gelet op het administratieve dossier en meer in het bijzonder de daarin opgenomen onderzoeken en rapportages, de uit [de gewijzigde richtlijn] voortvloeiende verplichtingen met betrekking tot de milieueffectbeoordeling in de praktijk nagekomen, ook al is het project niet formeel aan de in deze richtlijn voorgeschreven procedure voor milieueffectbeoordeling onderworpen?”

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste drie vragen

25 Met zijn eerste drie vragen, die samen moeten worden onderzocht, wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of de gewijzigde richtlijn aldus moet worden uitgelegd dat voor projecten ter vernieuwing en verbetering van nagenoeg een gehele ringweg van een stad een milieueffectbeoordeling is vereist, gelet met name op de aard van die projecten, het soort weg dat aan de orde is, de kenmerken en de omvang van die projecten en de invloed ervan op gebieden met een grote bevolkingsdichtheid of op landschappen van historische, culturele of archeologische betekenis, en de omstandigheid dat zij het resultaat zijn van de opsplitsing van een totaalproject inzake de uitvoering van een geheel van gelijksoortige werkzaamheden op dezelfde weg.

26 Krachtens artikel 4, lid 1, van de gewijzigde richtlijn worden de in bijlage I bij die richtlijn genoemde projecten onderworpen aan een beoordeling van hun effecten op het milieu. Overeenkomstig artikel 4, lid 2, bepalen de lidstaten rekening houdend met de in deze bepaling gepreciseerde voorwaarden voor welke van de in bijlage II bij die richtlijn genoemde projecten een dergelijke beoordeling is vereist.

27 Volgens de Ayuntamiento de Madrid is de in het hoofdgeding aan de orde zijnde ringweg een stedelijke weg. De bijlagen I en II bij de gewijzigde richtlijn, die enkel autosnelwegen, autowegen en wegen vermelden, hebben geen betrekking op dit soort weg. Bedoelde begrippen zijn overigens niet gedefinieerd, behoudens een verwijzing, voor het begrip autoweg, naar de door de Overeenkomst gegeven definitie. Volgens verweerder in het hoofdgeding heeft het Spaanse recht tot uitvoering van de gewijzigde richtlijn, aangezien die begrippen niet zijn verduidelijkt, de exacte bewoordingen van deze richtlijn overgenomen. Aangezien de stedelijke weg niet daarin is vermeld, heeft hij kunnen oordelen dat projecten tot wijziging van een dergelijke weg niet onder de gewijzigde richtlijn vielen en dus niet aan een milieueffectbeoordeling moesten worden onderworpen.

28 Die stelling kan niet worden aanvaard. Het Hof heeft immers herhaaldelijk vastgesteld dat richtlijn 85/337 en de gewijzigde richtlijn een zeer ruime werkingssfeer hebben (zie in die zin arresten van 24 oktober 1996, Kraaijeveld e.a., C-72/95, Jurispr. blz. I-5403, punt 31; 16 september 1999, WWF e.a., C-435/97, Jurispr. blz. I-5613, punt 40, en 28 februari 2008, Abraham e.a., C-2/07, Jurispr. blz. I-1197, punt 32). Het zou dan ook in strijd zijn met het doel van de gewijzigde richtlijn, projecten inzake stedelijke wegen aan de werkingssfeer ervan te onttrekken op de enkele grond dat die richtlijn projecten betreffende dat soort weg niet uitdrukkelijk vermeldt in de bijlagen I en II daarbij.

29 Bijlage I, punt 7, sub b en c, bij de gewijzigde richtlijn vermeldt onder de projecten waarvoor een milieueffectbeoordeling is vereist, „autosnelwegen" en „autowegen" alsmede de „[a]anleg van nieuwe wegen met vier of meer rijstroken, of verlegging en/of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken, indien de nieuwe weg, of het verlegde en/of verbrede weggedeelte een ononderbroken lengte van 10 km of meer heeft". Bijlage II vermeldt in de punten 10, sub e, en 13, eerste streepje, respectievelijk de „[a]anleg van wegen […]" en de „[w]ijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I of II waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd en die aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben" onder de projecten waarvoor de lidstaten overeenkomstig artikel 4, lid 2, van die richtlijn kunnen bepalen dat een milieueffectbeoordeling noodzakelijk is. In dit verband moet worden gepreciseerd, zoals de Commissie van de Europese Gemeenschappen terecht betoogt, dat de begrippen in die bijlagen begrippen van gemeenschapsrecht zijn die autonoom moeten worden uitgelegd. Bovendien is niet uitgesloten dat de daarin vermelde soorten wegen zowel in als buiten bebouwd gebied liggen.

30 De gewijzigde richtlijn definieert bovenvermelde begrippen niet, met uitzondering van het begrip „autowegen", waarvoor zij verwijst naar de Overeenkomst en dus naar de definitie van het daarin vervatte begrip „autoweg". Aangezien niet alle lidstaten partij zijn bij die Overeenkomst, heeft deze verwijzing betrekking op de Overeenkomst in de versie die bij de vaststelling van richtlijn 85/337 van kracht was, namelijk die van 15 november 1975.

31 Volgens bijlage II bij bedoelde Overeenkomst is een autoweg een voor motorvoertuigen bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen of te parkeren. Uit die definitie volgt niet dat wegen in stedelijke gebieden a priori uitgesloten zijn. Integendeel, aangezien wegen in bebouwd gebied niet uitdrukkelijk zijn uitgesloten, omvat het begrip „autowegen" de stedelijke wegen die de in genoemde bijlage vermelde kenmerken hebben.

32 Ook moet worden opgemerkt dat diezelfde Overeenkomst het begrip „autosnelweg" definieert als met name betrekking hebbend op een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder uitwegen naar aanliggende percelen, en die geen andere weg, geen spoor of tramweg of voetpad gelijkvloers kruist en die door speciale verkeerstekens als autosnelweg is aangeduid. Ook al verwijst de gewijzigde richtlijn niet uitdrukkelijk naar die definitie, kan de Overeenkomst een nuttig instrument zijn voor een goed begrip van de soortgelijke term in bijlage I bij deze richtlijn.

33 Uit thans vaste rechtspraak volgt dat de lidstaten aan de gewijzigde richtlijn, evenals aan richtlijn 85/337, een uitvoering dienen te geven die volledig strookt met de daarin gestelde eisen, gelet op de belangrijkste doelstelling daarvan, die, zoals blijkt uit artikel 2, lid 1, van die richtlijn, erin bestaat dat projecten die een aanzienlijk milieueffect kunnen hebben, met name gezien hun aard, omvang of ligging, vóór de vergunningverlening worden onderworpen aan een beoordeling van die effecten (zie in die zin met name arresten van 19 september 2000, Linster, C-287/98, Jurispr. blz. I-6917, punt 52, en 23 november 2006, Commissie/Italië, C-486/04, Jurispr. blz. I-11025, punt 36).

34 Bijgevolg vallen projecten inzake stedelijke wegen onder de werkingssfeer van de gewijzigde richtlijn.

35 Zoals uit de opmerkingen van CODA – die in dit verband niet zijn tegengesproken – blijkt, hebben de in het hoofdgeding aan de orde zijnde projecten betrekking op een weg die uitsluitend voor het verkeer van motorvoertuigen is bestemd, die niet

is uitgerust met verkeerslichten en met voetpaden of bermen voor voetgangers, en die geen bushaltes of taxistandplaatsen heeft. Het staat aan de verwijzende rechter de feitelijke vaststellingen te doen aan de hand waarvan die gegevens kunnen worden geverifieerd, teneinde te bepalen of, gelet op de aanwijzingen in de punten 30 tot en met 33 van het onderhavige arrest, die projecten vallen onder een van de begrippen in bijlage I bij de gewijzigde richtlijn en dus moeten worden onderworpen aan een milieueffectbeoordeling.

36 Daartoe dient te worden gepreciseerd dat de omstandigheid dat bijlage I, punt 7, sub b en c, bij de gewijzigde richtlijn betrekking heeft op projecten inzake de „aanleg" van de daarin vermelde soorten wegen, terwijl het hoofdgeding projecten ter vernieuwing en verbetering van een bestaande weg betreft, niet betekent dat deze laatste projecten uitgesloten zijn van de werkingssfeer van de gewijzigde richtlijn. Een project ter vernieuwing van een weg dat gelet op de omvang en modaliteiten ervan kan worden gelijkgesteld met de aanleg van een weg, kan immers worden geacht betrekking te hebben op een aanleg in de zin van die bijlage (zie in die zin arrest van 16 september 2004, Commissie/Spanje, C-227/01, Jurispr. blz. I-8253, punt 46, en arrest Abraham e.a., reeds aangehaald, punt 32).

37 Indien zou blijken dat de in het hoofdgeding aan de orde zijnde projecten geen betrekking hebben op autosnelwegen of autowegen in de zin van bijlage I, punt 7, sub b, bij de gewijzigde richtlijn of op projecten als bedoeld in punt 7, sub c, zou het nog aan de verwijzende rechter staan, te onderzoeken of de in het hoofdgeding aan de orde zijnde projecten vallen onder bijlage II bij deze richtlijn, uit hoofde van ofwel punt 10, sub e, voor zover het gaat om de aanleg van een weg, ofwel punt 13, eerste streepje, gelezen in samenhang met bijlage II, punt 10, sub e, bij deze richtlijn, voor zover sprake is van een wijziging van een wegenaanlegproject.

38 Evenals artikel 4, lid 2, van richtlijn 85/337 verleent dezelfde bepaling van de gewijzigde richtlijn de lidstaten weliswaar een beoordelingsmarge om te bepalen of een project van één van de in bijlage II bij deze laatste richtlijn genoemde categorieën aan een milieueffectbeoordeling moet worden onderworpen, maar deze marge wordt begrensd door de in artikel 2, lid 1, van de gewijzigde richtlijn neergelegde verplichting, projecten die met name gezien hun aard, omvang of ligging een aanzienlijk milieueffect kunnen hebben, aan een beoordeling van dat effect te onderwerpen (zie, wat richtlijn 85/337 betreft, reeds aangehaalde arresten Kraaijeveld e.a., punt 50, en Abraham e.a., punt 37). Bij de aanwending van hun beoordelingsmarge moeten de

lidstaten met elk van die criteria rekening houden om te bepalen of projecten een milieueffect kunnen hebben (arrest van 16 maart 2006, Commissie/Spanje, reeds aangehaald, punt 77).

39 In dit verband beoogt de gewijzigde richtlijn, op dezelfde wijze als richtlijn 85/337, een algemene milieueffectbeoordeling van projecten of wijzigingen daarvan. Het zou restrictief zijn en onverenigbaar met deze aanpak, indien voor de milieueffectbeoordeling van een project of van de wijziging ervan enkel rekening werd gehouden met de rechtstreekse gevolgen van de geplande werkzaamheden zelf, zonder acht te slaan op de milieueffecten die het gebruik en de exploitatie van de met deze werkzaamheden aangelegde installaties kunnen veroorzaken (zie, wat richtlijn 85/337 betreft, arrest Abraham e.a., reeds aangehaald, punten 42 en 43).

40 Zo vermeldt, met betrekking tot de lokalisatie van de projecten, bijlage III, punt 2, sub g en h, bij de gewijzigde richtlijn gebieden met een grote bevolkingsdichtheid en landschappen van historische, culturele of archeologische betekenis als selectiecriteria waarmee de lidstaten overeenkomstig artikel 4, lid 3, van deze richtlijn rekening moeten houden bij het onderzoek per geval of bij de vaststelling van de drempelwaarden of criteria bedoeld in artikel 4, lid 2, om te bepalen of voor een project een beoordeling is vereist. Die selectiecriteria kunnen ook betrekking hebben op projecten inzake stedelijke wegen (zie in die zin arrest van 16 maart 2006, Commissie/Spanje, reeds aangehaald, punt 79).

41 Daarentegen is de omstandigheid waarop de Ayuntamiento de Madrid zich beroept, dat de in het hoofdgeding aan de orde zijnde projecten een gunstig milieueffect zouden moeten hebben, irrelevant in het kader van de beoordeling van de noodzaak om die projecten aan een milieueffectbeoordeling te onderwerpen.

42 Daarenboven blijkt uit de opsomming in artikel 3 van de gewijzigde richtlijn, evenals uit die in artikel 3 van richtlijn 85/337, van de elementen waarmee rekening moet worden gehouden, zoals de effecten van een project op, in het bijzonder, mens, dier en plant, bodem, water, lucht of het culturele erfgoed, dat het milieueffect waarvan de gewijzigde richtlijn de beoordeling beoogt mogelijk te maken, niet enkel dat van

de geplande werkzaamheden is, maar ook en vooral dat van het te verwezenlijken project (zie in die zin arrest Abraham e.a., reeds aangehaald, punt 44).

43 Zoals de advocaat-generaal terecht in punt 28 van haar conclusie heeft opgemerkt, kunnen wegenprojecten veel milieueffecten hebben, zowel binnen als buiten stedelijke gebieden, welke gelet op de bevolkingsdichtheid en de reeds bestaande milieubelasting maar ook wegens de eventuele aanwezigheid van locaties van historische, culturele of archeologische betekenis, bijzonder kwetsbare gebieden zijn (zie in die zin arrest van 16 maart 2006, Commissie/Spanje, reeds aangehaald, punt 81).

44 Ten slotte zij benadrukt dat, evenals het Hof reeds heeft vastgesteld met betrekking tot richtlijn 85/337, de doelstelling van de gewijzigde richtlijn niet mag worden gefrustreerd door de opsplitsing van een project en dat het buiten beschouwing laten van het cumulatieve effect van verscheiden projecten in de praktijk niet tot gevolg mag hebben dat projecten, hoewel zij in onderlinge samenhang beschouwd aanzienlijke milieueffecten in de zin van artikel 2, lid 1, van de gewijzigde richtlijn kunnen hebben, volledig aan de beoordelingsverplichting worden onttrokken (zie, wat richtlijn 85/337 betreft, arrest van 21 september 1999, Commissie/Ierland, C-392/96, Jurispr. blz. I-5901, punt 76, en arrest Abraham e.a., reeds aangehaald, punt 27).

45 Wat de in het hoofdgeding aan de orde zijnde projecten betreft, volgt uit de verwijzingsbeslissing dat deze alle deel uitmaken van het totaalproject „Madrid calle 30". Het staat aan de verwijzende rechter na te gaan of deze samen moeten worden behandeld wegens met name hun geografische nabijheid, hun gelijkenissen en hun wisselwerkingen.

46 Bijgevolg moet op de eerste drie vragen worden geantwoord dat de gewijzigde richtlijn aldus moet worden uitgelegd dat zij een milieueffectbeoordeling vereist voor projecten ter vernieuwing en verbetering van stedelijke wegen, hetzij wanneer het gaat om projecten bedoeld in bijlage I, punt 7, sub b of c, bij deze richtlijn, hetzij wanneer sprake is van projecten bedoeld in bijlage II, punten 10, sub e, of 13, eerste streepje, bij deze richtlijn, die gelet op hun aard, omvang of lokalisatie en in voorkomend geval gelet op hun wisselwerking met andere projecten, een aanzienlijk milieueffect kunnen hebben.

Vierde vraag

47 Met zijn vierde vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of met de verrichte onderzoeken en rapportages over de in het hoofdgeding aan de orde zijnde projecten de door de gewijzigde richtlijn vereiste milieueffectbeoordeling heeft plaatsgevonden.

48 In het kader van de procedure van artikel 234 EG, die op een duidelijke afbakening van de taken van de nationale rechterlijke instanties en van het Hof berust, behoort elke beoordeling van de feiten tot de bevoegdheid van de nationale rechter. Het Hof is dus uitsluitend bevoegd, zich op basis van de door de nationale rechterlijke instantie omschreven feiten, over de uitlegging of de rechtsgeldigheid van een communautair rechtsvoorschrift uit te spreken (zie met name arresten van 16 juli 1998, Dumon en Froment, C-235/95, Jurispr. blz. I-4531, punt 25, en 28 september 2006, Gasparini e.a., C-467/04, Jurispr. blz. I-9199, punt 41).

49 Met de onderhavige vraag wordt het Hof verzocht zich uit te spreken over bepaalde feitelijke gegevens die aan de basis liggen van het hoofdgeding, namelijk te bepalen of de onderzoeken, de verhoren en de analyses van de nationale autoriteiten met betrekking tot de aan de orde zijnde projecten, een milieueffectbeoordeling in de zin van de gewijzigde richtlijn vormen.

50 Het staat aan de nationale rechter een dergelijk onderzoek uit te voeren. Daarbij zal hij in aanmerking nemen dat een formele beoordeling kan worden vervangen door gelijkwaardige maatregelen indien deze voldoen aan de minimumvereisten vermeld in de artikelen 3 en 5 tot en met 10 van de gewijzigde richtlijn.

51 Bijgevolg hoeft de vierde vraag niet te worden beantwoord.

Kosten

52 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof van Justitie (Derde kamer) verklaart voor recht:

Richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, zoals gewijzigd bij richtlijn 97/11/EG van de Raad van 3 maart 1997, moet aldus worden uitgelegd dat zij een milieueffectbeoordeling vereist voor projecten ter vernieuwing en verbetering van stedelijke wegen, hetzij wanneer het gaat om projecten bedoeld in bijlage I, punt 7, sub b of c, bij deze richtlijn, hetzij wanneer sprake is van projecten bedoeld in bijlage II, punten 10, sub e, of 13, eerste streepje, bij deze richtlijn, die gelet op hun aard, omvang of lokalisatie, en in voorkomend geval gelet op hun wisselwerking met andere projecten, een aanzienlijk milieueffect kunnen hebben.

ondertekeningen