ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção)

25 de Julho de 2008 *

No processo C-142/07,

que tem por objecto um pedido de decisão prejudicial nos termos do artigo 234.º CE, apresentado pelo Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n.º 22 de Madrid (Espanha), por decisão de 23 de Janeiro de 2007, entrado no Tribunal de Justiça em 12 de Março de 2007, no processo

Ecologistas en Acción-CODA

contra

Ayuntamiento de Madrid,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção),

composto por: A. Rosas, presidente de secção, U. Lõhmus (relator), J. Klučka, P. Lindh e A. Arabadjiev, juízes,

* Língua do processo: espanhol.

advogada-geral: J. Kokott,
secretária: M. Ferreira, administradora principal,

vistos os autos e após a audiência de 2 de Abril de 2008,

vistas as observações apresentadas:

— em representação da Ecologistas en Acción-CODA, por J. Doreste Hernández, abogado,

— em representação do Ayuntamiento de Madrid, por I. Madroñero Peloche, na qualidade de agente, assistido por A. Sánchez Cordero, abogada,

— em representação do Governo italiano, por I. M. Braguglia, na qualidade de agente, assistido por G. Fiengo, avvocato dello Stato,

— em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por A. Alcover San Pedro e J.-B. Laignelot, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões da advogada-geral na audiência de 30 de Abril de 2008,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objecto a interpretação da Directiva 85/337/CEE do Conselho, de 27 de Junho de 1985, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projectos públicos e privados no ambiente (JO L 175, p. 40), na redacção que lhe foi dada pela Directiva 97/11/CE do Conselho, de 3 de Março de 1997 (JO L 73, p. 5, a seguir «directiva alterada»).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a associação Ecologistas en Acción-CODA (a seguir «CODA») ao Ayuntamiento de Madrid (administração municipal de Madrid), a respeito de um acto administrativo que aprovou diversos projectos inseridos no contexto da transformação e do melhoramento da quase totalidade da via rápida de circunvalação de Madrid.

Quadro jurídico

Regulamentação comunitária

3 A Directiva 85/337 foi adoptada com o objectivo de harmonizar os princípios em matéria de avaliação dos efeitos no ambiente de determinados projectos públicos e privados, as principais obrigações dos donos da obra e o conteúdo da avaliação desses efeitos. O seu anexo I enumera os projectos sujeitos a essa avaliação, ao passo

que o seu anexo II menciona os projectos que, de acordo com o artigo 4.º, n.º 2, dessa directiva, os Estados-Membros podem sujeitar a essa avaliação quando considerarem que as características dos projectos em causa assim o exigem.

4 As alterações que a Directiva 97/11 introduziu na Directiva 85/337 dizem principalmente respeito à sujeição dos projectos que possam ter efeitos no ambiente a um pedido de aprovação e a uma avaliação desses efeitos, bem como à harmonização dos critérios que os Estados-Membros devem utilizar para determinar se um projecto incluído numa das categorias referidas no anexo II deve ser sujeito a essa avaliação ou não. Esses critérios são agora enumerados no anexo II da directiva alterada.

5 O artigo 1.º, n.º 2, da directiva alterada contém as seguintes definições:

«projecto:

— a realização de obras de construção ou de outras instalações ou obras,

— outras intervenções no meio natural ou na paisagem, […]

dono da obra:

o autor de um pedido de aprovação de um projecto privado, ou a autoridade pública que toma a iniciativa relativa a um projecto;

aprovação:

a decisão da autoridade ou das autoridades competentes que confere ao dono da obra o direito de realizar o projecto.»

6 O artigo 2.º, n.º 1, da directiva alterada dispõe:

«Os Estados-Membros tomarão as disposições necessárias para garantir que, antes de concedida a aprovação, os projectos que possam ter um impacte significativo no ambiente, nomeadamente pela sua natureza, dimensão ou localização, fiquem sujeitos a um pedido de aprovação e a uma avaliação dos seus efeitos. […]»

7 O artigo 3.º da directiva alterada prevê:

«A avaliação de impacte ambiental identificará, descreverá e avaliará de modo adequado, em função de cada caso particular e nos termos dos artigos 4.º a 11.º, os efeitos directos e indirectos de um projecto sobre os seguintes factores:

— o homem, a fauna e a flora,

— o solo, a água, o ar, o clima e a paisagem,

— os bens materiais e o património cultural,

— a interacção entre os factores referidos nos primeiro, segundo e terceiro travessões.»

8 Nos termos do artigo 4.º, n.º 1, da directiva alterada, os projectos incluídos no anexo I da mesma serão submetidos a uma avaliação, sem prejuízo dos casos excepcionalmente isentos nos termos do artigo 2.º, n.º 3, dessa directiva.

9 De acordo com o artigo 4.º, n.os 2 e 3, da directiva alterada, cada Estado-Membro determina, com base numa análise caso a caso ou com base nos limiares ou critérios por ele fixados, tendo em conta os critérios de selecção enunciados no anexo III dessa directiva, se os projectos referidos no anexo II da referida directiva devem ser sujeitos a uma avaliação.

10 O anexo I, ponto 7, da directiva alterada menciona, na alínea b), os projectos de «[c]onstrução de auto-estradas e vias rápidas», e, na alínea c), os projectos de «[c]onstrução de novas estradas com quatro ou mais faixas de rodagem ou rectificação e/ou alargamento de estradas já existentes com duas ou menos faixas para quatro ou mais faixas, quando essas novas estradas ou esses segmentos de estrada rectificados e/ou alargados tiverem, pelo men[os], 10 quilómetros de troço contínuo».

11 Para efeitos da definição do conceito de «vias rápidas», o referido ponto 7, alínea b), remete para a que é dada no Acordo europeu de 15 de Novembro de 1975 sobre as grandes vias de tráfego internacional (a seguir «acordo»).

12 No ponto 10 do anexo II da directiva alterada, que tem por epígrafe «Projectos de infra-estruturas», são mencionados, na alínea b), o «[o]rdenamento urbano» e, na alínea e), os projectos de «[c]onstrução de estradas […] (projectos não incluídos no anexo I)».

13 O ponto 13, primeiro travessão, do referido anexo II refere «[q]ualquer alteração ou ampliação de projectos incluídos no anexo I ou no anexo II, já autorizados, executados ou em execução, que possam ter impactes negativos importantes no ambiente».

O acordo

14 O acordo foi ratificado por todos os Estados-Membros com excepção de sete. O Reino da Espanha é um destes últimos.

15 Sob o título II, que tem por epígrafe «Classes de estradas internacionais», o anexo II do acordo contém designadamente as seguintes definições:

«II.2 — Auto-estradas:

'Auto-estrada' significa uma estrada especialmente projectada e construída para o tráfego automóvel que não serve as propriedades limítrofes e que:

i) Excepto em pontos especiais ou temporariamente, dispõe de faixas de rodagem distintas para os dois sentidos de circulação, separadas uma da outra por uma faixa de terreno não destinada à circulação ou, excepcionalmente, por outros dispositivos;

ii) Não se cruza ao mesmo nível com qualquer estrada, via férrea ou de eléctricos, ou caminho de peões;

iii) Está especialmente sinalizada como auto-estrada.

II.3 Vias expresso:

Estradas reservadas ao tráfego automóvel, acessíveis apenas por nós de ligação ou cruzamentos regulados e onde especialmente é proibido parar ou estacionar.»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

16 Por decisão de 17 de Janeiro de 2005, a Concejala del Área de Gobierno de Urbanisme, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid (vereadora encarregada do pelouro do urbanismo, da habitação e das infra-estruturas na administração municipal de Madrid) aprovou diversos projectos de transformação e de melhoramento da via rápida urbana de circunvalação de Madrid, identificada com o número M-30.

17 Estes projectos têm, concretamente, por objecto a transformação em via subterrânea, por um lado, da M-30 entre Marquès de Monistrol e Puente de Segovia, entre Puente de Segovia e Puente de San Isidro, entre Puente de San Isidro e Puente de Praga, bem como entre Puente de Praga e Nudo Sur, e, por outro, da Avenida de Portugal até à rotunda de San Vicente. Segundo as observações da CODA, que não foi contrariada a este respeito, a M-30 é uma via destinada exclusivamente à circulação de veículos automóveis, não equipada de semáforos, desprovida de passeios ou bermas para os peões e sem paragens de autocarro ou estações de táxis.

18 Estes projectos inserem-se no âmbito de uma obra complexa de engenharia civil que consiste em melhorar e em transformar a quase totalidade da via rápida de circunvalação de Madrid. Esta obra, igualmente chamada de «Madrid calle 30», destina-se, segundo as observações do Ayuntamiento de Madrid, a reduzir os congestionamentos nas estradas e os riscos de acidente, e não a aumentar a capacidade de circulação nessa via.

19 Após ter sido negado provimento, por decisão de 23 de Maio de 2005, ao seu recurso gracioso da decisão de 17 de Janeiro de 2005, supra-referida, a CODA interpôs recurso de anulação desta última decisão no órgão jurisdicional de reenvio. À semelhança do recurso gracioso, este recurso de anulação baseia-se, designadamente, num fundamento relativo à violação da legislação nacional em matéria de avaliação do impacte ambiental aplicável aos referidos projectos e que resulta parcialmente da directiva alterada.

20 Resulta da decisão de reenvio que o conselho municipal de Madrid fraccionou o projecto global «Madrid calle 30» em quinze subprojectos independentes, tratados de forma distinta, dos quais apenas um tem por objecto a alteração ou a renovação de um traçado de estrada existente num troço superior a cinco quilómetros, limiar a partir do qual a legislação regional aplicável sujeita um projecto a uma avaliação do impacte ambiental, quando, considerado no seu todo, esse projecto global ultrapassa amplamente o referido limiar. Além disso, resulta das explicações do tribunal de reenvio que, de acordo com certas estimativas, a realização da obra global vai gerar um aumento do trânsito de cerca de 25% e implicar trabalhos de diversa natureza nos acessos urbanos da M 30.

21 Tendo em conta a dimensão e as implicações dessa obra, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber se, de acordo com a directiva alterada, a mesma não devia obrigatoriamente ser objecto de uma avaliação do seu impacte ambiental.

22 Perante o órgão jurisdicional de reenvio, o Ayuntamiento de Madrid, afirmando nunca ter tido a intenção de se opor à aplicação da directiva alterada, observou que a controvérsia resulta de uma interpretação comum a todas as autoridades nacionais que controlaram a legalidade dos projectos em causa. Além disso, sustentou que estender, no presente caso, a jurisprudência do acórdão do Tribunal de Justiça de 16 de Março de 2006, Comissão/Espanha (C-332/04), a hipóteses diversas da que estava em causa no processo que deu lugar a esse acórdão necessitaria de uma argumentação detalhada da parte do Tribunal de Justiça.

23 O tribunal de reenvio refere igualmente as observações apresentadas pela Comunidad autónoma de Madrid (comunidade autónoma de Madrid), segundo a qual existe confusão entre o processo de reenvio prejudicial e a acção por incumprimento, uma vez que a polémica tem, antes, por objecto eventuais infracções ao direito comunitário.

24 Nestas condições, o órgão jurisdicional nacional decidiu suspender a instância e colocar ao Tribunal de Justiça as seguinte questões prejudiciais:

«1) As exigências do procedimento vinculativo de avaliação de impacte ambiental resultantes da [directiva alterada] são aplicáveis a projectos de obras em redes viárias urbanas tendo em conta a natureza e a dimensão do projecto, afectação de áreas de grande densidade demográfica ou de paisagens com importância histórica, cultural ou arqueológica?

2) As exigências do procedimento vinculativo de avaliação de impacte ambiental resultantes da [directiva alterada] são aplicáveis aos projectos objecto do presente recurso de contencioso administrativo, tendo em conta a sua natureza e a natureza da via [a que respeitam], as suas características [e] dimensão, o seu impacte [ambiental], [a sua] densidade demográfica, [o] orçamento [dos projectos] e o [seu] eventual fraccionamento [comparativamente a] um projecto global que prevê obras idênticas na mesma via?

3) Os critérios contidos no acórdão do Tribunal de Justiça […] [Comissão/Espanha, já referido], concretamente nos n.os 69 a 88 […] são aplicáveis aos projectos objecto deste processo judicial, tendo em conta a sua natureza e a natureza da via [a que respeitam], as suas características [e] dimensão, o seu impacte ambiental, [o] orçamento [dos projectos] e [o seu] eventual fraccionamento [comparativamente a] um projecto global que prevê obras idênticas na mesma via e por isso, era necessário sujeitar os mesmos a um procedimento vinculativo de avaliação ambiental?

4) As obrigações que decorrem da [directiva alterada] relativas à avaliação ambiental foram ou não cumpridas, na prática, pelas autoridades espanholas a respeito dos projectos que são objecto deste processo, em face do que resulta do procedimento administrativo e concretamente dos estudos e relatórios juntos ao mesmo, embora formalmente não se tenha submetido o projecto ao procedimento vinculativo de avaliação ambiental previsto na referida Directiva?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto às três primeiras questões

25 Através das suas três primeiras questões, que devem ser apreciadas em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, no essencial, se a directiva alterada deve ser interpretada no sentido de que projectos de transformação e de melhoramento da quase totalidade de uma via rápida urbana de circunvalação urbana devem ser sujeitos a uma avaliação do seu impacte ambiental, tendo em conta, designadamente, a natureza desses projectos, o tipo de estrada em causa, as características e a dimensão dos referidos projectos, bem como os seus efeitos em zonas de grande densidade demográfica ou em paisagens com importância histórica, cultural ou arqueológica e a circunstância de constituírem o resultado do fraccionamento de um projecto global que tem por objecto a realização de um conjunto de obras semelhantes na mesma via.

26 Por força do n.º 1 do artigo 4.º da directiva alterada, os projectos incluídos no anexo I são submetidos a uma avaliação do seu impacte ambiental. Nos termos do n.º 2 do mesmo artigo e das condições nele precisadas, os Estados-Membros determinam, tendo em conta as condições especificadas nessa disposição, quais dos projectos incluídos no anexo II devem ser submetidos à referida avaliação.

27 Segundo o Ayuntamiento de Madrid, a via de circunvalação em causa no processo principal é uma via urbana. Ora, a directiva alterada não refere esse tipo de via nos seus anexos I e II, que só mencionam as auto-estradas, as vias rápidas e as estradas. De resto, estas expressões não são definidas, à excepção do conceito de via rápida, mediante uma remissão para a definição dada no acordo. Segundo o recorrido no processo principal, na falta de precisão dessas expressões, o direito espanhol que transpôs a directiva alterada reproduziu os termos exactos da mesma. Uma vez que a via urbana, não figura na referida directiva, foi possível considerar que projectos que têm por objecto a alteração de uma via dessa natureza não estão incluídos no âmbito de aplicação da directiva alterada e, por conseguinte, não têm de ser submetidos a uma avaliação do respectivo impacte ambiental.

28 Esta tese não pode ser acolhida. Com efeito, antes de mais, há que recordar que o Tribunal de Justiça declarou por várias vezes que o âmbito de aplicação da Directiva 85/337 e o da directiva alterada é muito lato (v., neste sentido, acórdãos de 24 de Outubro de 1996, Kraaijeveld e o., C-72/95, Colect., p. I-5403, n.º 31; de 16 de Setembro de 1999, WWF e o., C-435/97, Colect., p. I-5613, n.º 40, bem como de 28 de Fevereiro de 2008, Abraham e o., C-2/07, Colect., p. I-1197, n.º 32). Consequentemente, seria contrário ao próprio objectivo da directiva alterada subtrair ao seu âmbito de aplicação todos os projectos que tenham por objecto vias urbanas, pela simples razão de essa directiva não mencionar expressamente, entre os projectos enumerados nos seus anexos I e II, os que têm por objecto esse tipo de via.

29 Há que observar que o anexo I, ponto 7, alíneas b) e c), da directiva alterada refere, entre os projectos que devem ser submetidos a uma avaliação do impacte ambiental as «auto-estradas» e as «vias rápidas», bem como a «[c]onstrução de novas estradas com quatro ou mais faixas de rodagem ou rectificação e/ou alargamento de estradas já existentes com duas ou menos faixas para quatro ou mais faixas, quando essas novas estradas ou esses segmentos de estrada rectificados e/ou alargados tiverem, pelo menos, 10 quilómetros de troço contínuo». Quanto ao seu anexo II, este menciona, nos pontos 10, alínea e), e 13, primeiro travessão, respectivamente, a «[c]onstrução de estradas» e «[q]ualquer alteração ou ampliação de projectos incluídos no anexo I ou no anexo II, já autorizados, executados ou em execução, que possam ter impactes negativos importantes no ambiente» entre os projectos relativamente aos quais a realização de uma avaliação do impacte ambiental pode ser decidida pelos Estados-Membros de acordo com o artigo 4.º, n.º 2, dessa directiva. A este respeito, há que, por um lado, precisar, como a Comissão das Comunidades Europeias sustenta acertadamente, que os conceitos contidos nos referidos anexos são conceitos de direito comunitário que devem receber uma interpretação autónoma e, por outro, observar que não está excluído que os tipos de estrada aí mencionados se situam tanto em aglomerações como fora delas.

30 A directiva alterada não define os conceitos mencionados *supra*, com excepção do conceito de «vias rápidas», relativamente ao qual remete para o acordo, visando assim a definição do conceito de «vias expresso» contida no mesmo. Uma vez que nem todos os Estados-Membros são partes nesse acordo, este reenvio tem por objecto o mesmo acordo na sua versão em vigor no momento da adopção da Directiva 85/337, ou seja, a versão de 15 de Novembro de 1975.

31 Nos termos do anexo II do acordo, uma via expresso é uma estrada reservada ao tráfego automóvel, acessível apenas por nós de ligação ou cruzamentos regulados e onde é proibido parar ou estacionar. Não resulta desta definição que as vias situadas nas zonas urbanas estão excluídas *a priori.* Pelo contrário, deve considerar-se que, não existindo exclusão explícita das estradas situadas em aglomerações, a expressão «vias rápidas» inclui as vias urbanas que correspondem às características previstas nesse anexo.

32 Há igualmente que observar que esse mesmo acordo define o conceito de «auto-estrada» como designando, nomeadamente, uma estrada especialmente projectada e construída para o tráfego automóvel, que não serve as propriedades limítrofes, que não se cruza ao mesmo nível com qualquer estrada, nem via férrea ou de eléctricos, nem caminho para a circulação de peões e que está especialmente sinalizada como auto-estrada. Ora, apesar de a directiva alterada não remeter expressamente para esta definição, o acordo pode ser um instrumento útil para a compreensão do conceito semelhante contido no anexo I dessa directiva.

33 Resulta de jurisprudência entretanto bem assente que os Estados-Membros devem dar à directiva alterada, tal como à Directiva 85/337, uma execução que corresponda plenamente às exigências que a mesma impõe dado o seu objectivo essencial que, como resulta do seu artigo 2.º, n.º 1, consiste em que os projectos susceptíveis de terem impacte significativo no ambiente, designadamente em razão da sua natureza, das suas dimensões ou da sua localização, sejam submetidos, antes da concessão de uma aprovação, a uma avaliação no que respeita aos seus efeitos (v., neste sentido, designadamente, acórdãos de 19 de Setembro de 2000, Linster, C-287/98, Colect., p. I-6917, n.º 52, e de 23 de Novembro de 2006, Comissão/Itália, C-486/04, Colect., p. I-11025, n.º 36).

34 Por conseguinte, há que considerar que os projectos de vias urbanas fazem parte do âmbito de aplicação da directiva alterada.

35 Como resulta das observações da CODA, não contrariadas a este respeito, os projectos em causa no processo principal têm por objecto uma via destinada exclusivamente à circulação de veículos automóveis, não equipada de semáforos, desprovida

de passeios ou bermas para os peões e sem paragens de autocarro ou estações de táxis. Compete ao órgão jurisdicional de reenvio proceder ao apuramento dos factos que permita verificar estes elementos a fim de determinar se, tendo em conta as indicações especificadas nos n.os 30 a 33 do presente acórdão, esses projectos são abarcados por um dos conceitos constantes do anexo I da directiva alterada e devem, por isso, ser sujeitos a uma avaliação do seu impacte ambiental.

36 Para este efeito, há que precisar que o facto de o anexo I, ponto 7, alíneas b) e c), da directiva alterada referir projectos que têm por objecto a «construção» dos tipos de vias que são mencionadas, quando o litígio no processo principal diz respeito a projectos que têm por objecto a transformação e o melhoramento de uma via existente, não significa que estes últimos estão excluídos do âmbito de aplicação da directiva alterada. Com efeito, pode considerar-se que um projecto que tem por objecto a transformação de uma via equiparável, pela sua dimensão e as suas modalidades, a uma construção tem por objecto uma construção na acepção do referido anexo (v., neste sentido, acórdãos de 16 de Setembro de 2004, Comissão/Espanha, C-227/01, Colect., p. I-8253, n.º 46, e Abraham e o., já referido, n.º 32).

37 Na hipótese de se concluir que os projectos em causa no processo principal não têm por objecto auto-estradas ou vias rápidas na acepção do anexo I, ponto 7, alínea b), da directiva alterada ou projectos mencionados no referido ponto 7, alínea c), competirá ainda ao órgão jurisdicional de reenvio apreciar se os mesmos são abarcados pelo anexo II dessa directiva, a título do seu ponto 10, alínea e), na medida em que se trata de uma construção de estradas, ou do seu ponto 13, primeiro travessão, lido em conjugação com o anexo II, ponto 10, alínea e), da referida directiva, na medida em que se trata de uma alteração de um projecto de construção de estradas.

38 A este respeito, há que recordar que, embora, à semelhança do artigo 4.º, n.º 2, da Directiva 85/337, a mesma disposição da directiva alterada confira aos Estados-Membros uma margem de apreciação para determinar se um projecto incluído nas categorias enumeradas no anexo II dessa directiva deve ser sujeito a uma avaliação do seu impacte ambiental, essa margem de apreciação tem como limite a obrigação, enunciada no artigo 2.º, n.º 1, da directiva alterada, de sujeitar a um estudo de impactes os projectos que possam ter um impacte significativo no ambiente, nomeadamente pela sua natureza, dimensão ou localização (v., no que se refere à Directiva 85/337, acórdãos, já referidos, Kraaijeveld e o., n.º 50, e Abraham e o., n.º 37). No âmbito do exercício da sua margem de apreciação, os Estados-Membros

devem ter em conta cada um desses critérios para determinar se os projectos podem ter um impacte ambiental (acórdão de 16 de Março de 2006, Comissão/Espanha, já referido, n.º 77).

39 A este respeito, há que observar que, tal como a Directiva 85/337, a directiva alterada adopta uma apreciação global do impacte ambiental dos projectos ou da sua alteração. Seria redutor e contrário a este entendimento se, na avaliação do impacte ambiental de um projecto ou da sua alteração, fossem unicamente tidos em conta os efeitos directos das próprias obras planeadas, sem ter em consideração os efeitos no ambiente susceptíveis de serem provocados pela utilização e a exploração do resultado final dessas obras (v., no que se refere à Directiva 85/337, acórdão Abraham e o., já referido, n.ºs 42 e 43).

40 Assim, no que diz respeito à localização dos projectos, o anexo III, ponto 2, alíneas g) e h), da directiva alterada menciona zonas de forte densidade demográfica, bem como as paisagens importantes do ponto de vista histórico, cultural ou arqueológico como critérios de selecção que os Estados-Membros devem ter em conta, nos termos do artigo 4.º, n.º 3, da referida directiva, para a análise caso a caso ou para a fixação dos limiares ou critérios, previstos no n.º 2 desse artigo, a fim de determinar se um projecto deve ser sujeito a uma avaliação. Ora, esses critérios de selecção podem igualmente dizer respeito a projectos de vias urbanas (v., neste sentido, acórdão de 16 de Março de 2004, Comissão/Espanha, já referido, n.º 79).

41 Pelo contrário, a circunstância, invocada pelo Ayuntamiento de Madrid, de que os projectos em causa no processo principal terão efeitos benéficos no ambiente não é relevante no âmbito da apreciação da necessidade de sujeitar os referidos projectos a uma avaliação do seu impacte ambiental.

42 De resto, tal como a contida no artigo 3.º da Directiva 85/337, a enumeração feita no artigo 3.º da directiva alterada dos elementos a ter em conta, como o efeito do projecto, designadamente no homem, na fauna e na flora, no solo, na água, no ar ou no património cultural, revela, por si só, que o impacte ambiental, que a directiva alterada tem por objecto permitir avaliar não é apenas o das obras planeadas mas

também, e sobretudo, o do projecto a realizar (v., neste sentido, acórdão Abraham e o., já referido, n.º 44).

43 Como a advogada-geral recordou com razão no n.º 28 das suas conclusões, os projectos de estradas podem ter vários efeitos no ambiente, tanto nas zonas urbanas como fora delas, sendo estas zonas particularmente sensíveis do ponto de vista da densidade populacional, da poluição existente, mas também dada a presença eventual de sítios de importância histórica, cultural ou arqueológica (v., neste sentido, acórdão de 16 Março de 2004, Comissão/Espanha, já referido, n.º 81).

44 Importa, por último, salientar que, tal como o Tribunal de Justiça já declarou relativamente à Directiva 85/337, o objectivo da directiva alterada não pode ser iludido através de um fraccionamento dos projectos e que a não tomada em consideração do efeito cumulativo de vários projectos não pode ter como resultado prático subtrai-los, na sua totalidade, à obrigação de avaliação quando, considerados no seu conjunto, são susceptíveis de ter efeitos significativos no ambiente na acepção do artigo 2.º, n.º 1, da Directiva 85/337 (v., no que se refere à Directiva 85/337, acórdãos de 21 de Setembro de 1999, Comissão/Irlanda, C-392/96, Colect., p. I-5901, n.º 76, e Abraham e o., já referido, n.º 27).

45 No que diz respeito aos projectos em causa no processo principal, resulta da decisão de reenvio que os mesmos fazem todos parte do projecto conjunto «Madrid calle 30». Compete ao órgão jurisdicional de reenvio verificar se os mesmos devem ser tratados conjuntamente em razão, designadamente, da sua proximidade geográfica, das suas semelhanças e das suas interacções.

46 Por conseguinte, há que responder às três primeiras questões que a directiva alterada deve ser interpretada no sentido de que prevê a avaliação do impacte ambiental dos projectos de transformação e de melhoramento de vias urbanas, quer quando estejam em causa projectos referidos no anexo I, ponto 7, alíneas b) ou c), dessa directiva quer quando estejam em causa projectos referidos no anexo II, pontos 10, alínea e), ou 13, primeiro travessão, da referida directiva, que, pela sua natureza, dimensão ou localização, e, se for esse o caso, tendo em conta a sua interacção com outros projectos, possam ter um impacte significativo no ambiente.

Quanto à quarta questão

47 Através da sua quarta questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, no essencial, se os estudos realizados e os relatórios elaborados a propósito dos projectos em causa no processo principal satisfazem a exigência de avaliação do impacte ambiental, tal como prevista na directiva alterada.

48 No âmbito do processo previsto no artigo 234.º CE, que se baseia numa nítida separação de funções entre os órgãos jurisdicionais nacionais e o Tribunal de Justiça, toda e qualquer apreciação dos factos da causa se inscreve na competência do juiz nacional. Assim, o Tribunal de Justiça só tem competência para se pronunciar sobre a interpretação ou a validade de um diploma comunitário com base nos factos que lhe são indicados pelo órgão jurisdicional nacional (v., designadamente, acórdãos de 16 de Julho de 1998, Dumon e Froment, C-235/95, Colect., p. I-4531, n.º 25, bem como de 28 de Setembro de 2006, Gasparini e o., C-467/04, Colect., p. I-9199, n.º 41).

49 Ora, a presente questão convida o Tribunal de Justiça a tomar posição sobre determinados elementos de facto que estão na base do litígio do processo principal, a saber, determinar se as investigações, as audições e as análises realizadas pelas autoridades nacionais constituem, relativamente aos projectos em causa, uma avaliação do impacte ambiental na acepção da directiva alterada.

50 É ao órgão jurisdicional nacional que compete fazer essa apreciação, tendo presente que uma avaliação formal pode ser substituída por medidas equivalentes, quando estas satisfaçam as exigências mínimas enunciadas no artigo 3.º, bem como nos artigos 5.º a 10.º da directiva alterada.

51 Consequentemente, não há que responder à quarta questão.

Quanto às despesas

52 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional nacional, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efectuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Terceira Secção) declara:

A Directiva 85/337/CEE do Conselho, de 27 de Junho de 1985, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projectos públicos e privados no ambiente, na redacção que lhe foi dada pela Directiva 97/11/CE do Conselho, de 3 de Março de 1997, deve ser interpretada no sentido de que prevê a avaliação do impacte ambiental dos projectos de transformação e de melhoramento de vias urbanas, quer quando estejam em causa projectos referidos no anexo I, ponto 7, alíneas b) ou c), dessa directiva quer quando estejam em causa projectos referidos no anexo II, pontos 10, alínea e), ou 13, primeiro travessão, da referida directiva, que, pela sua natureza, dimensão ou localização, e, se for esse o caso, tendo em conta a sua interacção com outros projectos, possam ter um impacte significativo no ambiente.

Assinaturas