DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

den 25 juli 2008 *

I mål C-142/07,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 234 EG, framställd av Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 22 de Madrid (Spanien) genom beslut av den 23 januari 2007, som inkom till domstolen den 12 mars 2007, i målet

Ecologistas en Acción-CODA

mot

Ayuntamiento de Madrid,

meddelar

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden A. Rosas samt domarna U. Lõhmus (referent), J. Klučka, P. Lindh och A. Arabadjiev,

* Rättegångsspråk: spanska.

generaladvokat: J. Kokott,
justitiesekreterare: förste handläggaren M. Ferreira,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 2 april 2008,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

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

— Ayuntamiento de Madrid, genom I. Madroñero Peloche, i egenskap av ombud, biträdd av A. Sánchez Cordero, abogada,

— Italiens regering, genom I.M. Braguglia, i egenskap av ombud, biträdd av G. Fiengo, avvocato dello Stato,

— Europeiska gemenskapernas kommission, genom A. Alcover San Pedro och J.-B. Laignelot, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 30 april 2008 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av rådets direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt (EGT L 175, s. 40; svensk specialutgåva, område 15, volym 6, s. 226), i dess lydelse enligt rådets direktiv 97/11/EG av den 3 mars 1997 (EGT L 73, s. 5) (nedan kallat direktivet i ändrad lydelse).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan föreningen Ecologistas en Acción-CODA (nedan kallad CODA) och Ayuntamiento de Madrid (Madrids stad). Målet rör ett förvaltningsbeslut om godkännande av ett antal projekt inom ramen för ombyggnaden och förbättringen av nästan hela ringleden runt Madrid.

Tillämpliga bestämmelser

De gemenskapsrättsliga bestämmelserna

3 Direktiv 85/337 antogs i syfte att harmonisera principerna för en bedömning av miljöpåverkan av vissa offentliga och privata projekt, exploatörens huvudsakliga skyldigheter och innehållet i bedömningen. I direktivets bilaga 1 har de projekt upptagits som ska underställas en sådan bedömning. I direktivets bilaga 2 har de projekt angetts

som medlemsstaterna, enligt artikel 4.2 i nämnda direktiv, kan göra till föremål för en sådan bedömning, när de anser att detta krävs på grund av projektens karaktär.

4 De genom direktiv 97/11 införda ändringarna av direktiv 85/337 innebar i huvudsak att projekt som kan antas ha en miljöpåverkan blir föremål för krav på tillstånd och underställs en bedömning av deras miljöpåverkan (miljökonsekvensbedömning). Vidare harmoniseras de urvalskriterier som medlemsstaterna ska använda för att avgöra huruvida ett projekt, som faller inom en av de kategorier som avses i bilaga 2, ska bli föremål för en sådan bedömning. Urvalskriterierna räknas upp i bilaga 3 till direktivet i ändrad lydelse.

5 Artikel 1.2 i direktivet i ändrad lydelse, innehåller följande definitioner:

”Projekt:

— utförande av byggnads- eller anläggningsarbeten eller andra installationer eller arbeten,

— andra ingrepp i den naturliga omgivningen och i landskapet, …

Exploatör:

den som ansöker om tillstånd för ett privat projekt eller den offentliga myndighet som tar initiativ till ett projekt.

Tillstånd:

den ansvariga myndighetens eller de ansvariga myndigheternas beslut, som ger exploatören rätt att genomföra projektet.”

6 I artikel 2.1 i direktivet i ändrad lydelse föreskrivs följande:

”Medlemsstaterna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att projekt som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan bland annat på grund av sin art, storlek eller lokalisering blir föremål för krav på tillstånd och en bedömning av deras påverkan innan tillstånd ges …”

7 I artikel 3 i direktivet i ändrad lydelse föreskrivs följande:

”Miljökonsekvensbedömningen skall i varje enskilt fall och i enlighet med artiklarna 4–11 på ett lämpligt sätt identifiera, beskriva och bedöma de direkta och indirekta effekterna av ett projekt beträffande

— människor, fauna och flora,

— mark, vatten, luft, klimat och landskap,

— materiella tillgångar och kulturarv.

— samspelet mellan faktorerna i första, andra och tredje strecksatserna.”

8 Enligt artikel 4.1 i direktivet i ändrad lydelse ska projekt som upptagits i bilaga 1 till direktivet bli föremål för miljökonsekvensbedömning, om inte annat följer av undantagen i artikel 2.3 i direktivet.

9 Enligt artikel 4.2 och 4.3 i direktivet i ändrad lydelse ska medlemsstaterna, genom granskning från fall till fall eller mot bakgrund av gränsvärden eller kriterier som fastställs av medlemsstaterna med beaktande av de urvalskriterier som anges i bilaga 3 till direktivet, bestämma om de projekt som avses i bilaga 2 ska bli föremål för miljökonsekvensbedömning.

10 I punkt 7 b i bilaga 1 till direktivet i ändrad lydelse nämns projekt för ”[a]nläggning av motorvägar och motortrafikleder”. I punkt 7 c i samma bilaga nämns projekt för ”[a]nläggning av en ny väg med fyra eller fler körfält, eller uträtning och/eller breddning av en befintlig väg med två eller färre körfält så att den får fyra eller fler körfält, där en sådan ny väg eller uträtad och/eller breddad sträcka av en väg skulle ha en oavbruten längd av 10 km eller mer.”

11 För definitionen av begreppet ”motortrafikleder” hänvisas i nämnda punkt 7 b till den definition härav som getts i Europeiska överenskommelsen av den 15 november 1975 om trafik på internationella huvudvägar (nedan kallad överenskommelsen).

12 Punkt 10 i bilaga 2 till direktivet i ändrad lydelse har rubriken ”Infrastrukturprojekt”. I punkt 10 b nämns ”[p]rojekt för tätortsbebyggelse” och i punkt 10 e nämns projekt för ”[b]yggande av vägar … (projekt som inte omfattas av bilaga 1).”

13 I punkt 13 första strecksatsen i bilaga 2 till direktivet i ändrad lydelse avses ”[a]lla förändringar eller utvidgningar av projekt som förtecknas i bilaga 1 eller bilaga 2, vilka redan har godkänts, utförts eller håller på att utföras och vilka kan få betydande negativ inverkan på miljön”.

Överenskommelsen

14 Överenskommelsen har ratificerats av samtliga medlemsstater utom sju. Konungariket Spanien tillhör dessa sju.

15 I avdelning II i överenskommelsen, som har rubriken ”Kategorier av internationella vägar”, ges bland annat följande definitioner:

”II.2 Motorvägar

Med motorväg avses en väg som särskilt utformats och byggts för motortrafik, som inte utgör vägförbindelse för egendom och anläggningar invid den, och som

i) utom vid särskilda ställen eller tillfälligt, har två separata körbanor för trafikens båda riktningar, åtskilda från varandra antingen av en mittremsa som inte är avsedd för trafik eller, undantagsvis, på annat sätt,

ii) inte korsar någon väg, järnväg, spårväg eller gångväg samt

iii) är särskilt skyltad som motorväg.

II.3 Motortrafikleder

En motortrafikled är en väg som är förbehållen biltrafik och som endast kan nås från trafikplatser eller övervakade korsningar och där bland annat förbud råder för stopp och parkering.”

Tvisten vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

16 Genom beslut av den 17 januari 2005 godkände Concejala del Área de Gobierno de Urbanisme, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid (den ledamot i kommunledningen för Madrids stad som ansvarar för stadsplanering, bostäder och infrastruktur) ett antal projekt för förbättring och ombyggnad av den ringled runt Madrid som har beteckningen M-30.

17 Konkret avsåg de nämnda projekten ombyggnaden av M-30 till en underjordisk trafikled dels mellan Marquès de Monistrol och Puente de Segovia, Puente de Segovia och Puente de San Isidro, Puente de San Isidro och Puente de Praga samt Puente de Praga och Nudo Sur, dels från Avenida de Portugal till cirkulationsplatsen San Vicente. Enligt yttrandena från CODA, som inte har bestritts i denna del, är M-30 en väg som är helt förbehållen biltrafik och som saknar trafikljus, trottoarer eller sidoavsnitt för fotgängare och inte har några busshållplatser eller taxistationer.

18 De nämnda projekten utgjorde en del av ett komplext anläggningsarbete för att förbättra och bygga om nästan hela ringleden runt Madrid. Enligt yttrandena från Ayuntamiento de Madrid syftar detta arbete, som även kallas ”Madrid calle 30”, till att minska trafikstockningar och olycksrisker, och inte till att öka ledens trafikkapacitet.

19 Efter att ha begärt omprövning av det nämnda beslutet av den 17 januari 2005, och efter att ha fått avslag på denna begäran genom beslut av den 23 maj 2005, väckte CODA talan vid den hänskjutande domstolen om att sistnämnda beslut skulle upphävas. Som grund för sin talan anförde CODA, i likhet med vid sin begäran om omprövning, bland annat att de nationella bestämmelser om miljökonsekvensbedömning som är tillämpliga på nämnda projekt, och som delvis följer av direktivet i ändrad lydelse, blivit åsidosatta.

20 Av beslutet om hänskjutande framgår att Madrids kommunledning delat upp det övergripande projektet ”Madrid calle 30” i femton självständiga och separat handlagda delprojekt. Endast ett av dessa avser ombyggnad eller iordningställande av en befintlig vägsträcka vars längd överskrider fem kilometer, vilket är den gräns vid vilken ett projekt, enligt de tillämpliga regionala bestämmelserna, ska bli föremål för en miljökonsekvensbedömning. Det övergripande projektet överskrider däremot, betraktat i sin helhet, avsevärt denna gräns. Av förklaringarna från den hänskjutande domstolen framgår även att genomförandet av det övergripande projektet, enligt vissa bedömningar, beräknas medföra en ökning av trafiken på vägen med ungefär 25 procent. Det nödvändiggör också en mängd olika åtgärder i den stadsbebyggelse som omger M-30.

21 Med hänsyn till omfattningen och följderna av detta övergripande projekt önskar den hänskjutande domstolen få klarhet i huruvida projektet, enligt direktivet i ändrad lydelse, måste bli föremål för en bedömning av dess miljöpåverkan.

22 Ayuntamiento de Madrid har vid den hänskjutande domstolen anfört att staden aldrig haft för avsikt att motsätta sig tillämpningen av direktivet i ändrad lydelse och att tvisten uppkommit som en följd av den tolkning som är gemensam för samtliga de nationella myndigheter som kontrollerat lagenligheten av de berörda projekten. Att i förevarande fall utvidga domstolens rättspraxis i dom av den 16 mars 2006 i mål C-332/04, kommissionen mot Spanien (REG 2006, s. I-40), till att omfatta andra situationer än de i det ärende som föranledde domen i det målet kräver enligt Ayuntamiento de Madrid ett detaljerat resonemang från domstolen.

23 Den hänskjutande domstolen har även hänvisat till yttrandena av Communidad autónoma de Madrid (autonoma regionen Madrid), enligt vilken förfarandet för förhandsavgörande har förväxlats med talan om fördragsbrott, eftersom tvisten snarast avser eventuella överträdelser av gemenskapsrätten.

24 Mot denna bakgrund har den hänskjutande domstolen beslutat att vilandeförklara målet och att ställa följande tolkningsfrågor till domstolen:

”1) Är det obligatoriska förfarande enligt vilket en miljökonsekvensbedömning ska göras, som föreskrivs i [direktivet i ändrad lydelse], tillämpligt på projekt som avser stadsgator, med hänsyn till projektens art och storlek, inverkan på områden med hög befolkningstäthet eller på landskap med historisk, kulturell eller arkeologisk betydelse?

2) Är det obligatoriska förfarande enligt vilket en miljökonsekvensbedömning ska göras, som föreskrivs i [direktivet i ändrad lydelse], tillämpligt på de projekt som det aktuella målet avser, med hänsyn till deras art och den typ av väg som projekten avser, deras beskaffenhet, storlek, inverkan på miljön, befolkningstäthet, budget och eventuella uppdelning i förhållande till ett övergripande projekt som innefattar liknande åtgärder på samma väg?

3) Är de kriterier som anges i domstolens dom [i det ovannämnda målet kommissionen mot Spanien], punkterna 69–88, tillämpliga på de projekt som det aktuella målet avser, med hänsyn till deras art och den typ av väg som projekten avser, deras beskaffenhet, storlek, inverkan på miljön, budget och eventuella uppdelning i förhållande till ett övergripande projekt som innefattar liknande åtgärder på samma väg, och ska projekten därmed prövas inom ramen för det föreskrivna obligatoriska förfarandet för miljökonsekvensbedömning?

4) Kan de spanska myndigheterna, med avseende på de projekt som det aktuella målet avser, i praktiken anses ha uppfyllt de skyldigheter avseende bedömningen av miljöpåverkan som följer av [direktivet i ändrad lydelse], mot bakgrund av vad som framgår av den administrativa ärendeakten, närmare bestämt de studier och rapporter som ingår i den, trots att projekten inte formellt har prövats inom ramen för det föreskrivna obligatoriska förfarandet för miljökonsekvensbedömning?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första, den andra och den tredje frågan

25 Den hänskjutande domstolen har ställt de tre första frågorna, vilka bör prövas tillsammans, för att få klarhet i om direktivet i ändrad lydelse ska tolkas på så sätt att projekt för förbättring och ombyggnad av nästan hela ringleden runt en stad ska bli föremål för en miljökonsekvensbedömning, med hänsyn bland annat till projektens art, vilken typ av väg det är fråga om, projektens karakteristiska egenskaper, deras omfattning samt deras inverkan på områden med hög befolkningstäthet eller på landskap med historisk, kulturell eller arkeologisk betydelse och den omständigheten att projekten är resultatet av en uppdelning av att ett övergripande projekt, som avser genomförandet av en mängd liknande arbeten på samma vägsträcka.

26 Enligt artikel 4.1 i direktivet i ändrad lydelse ska de projekt som upptagits i dess bilaga 1 bli föremål för en miljökonsekvensbedömning. Enligt direktivets artikel 4.2 bestämmer medlemsstaterna, med hänsyn till de i bestämmelsen angivna villkoren, vilka av de projekt som upptagits i bilaga 2 till nämnda direktiv som ska bli föremål för en sådan bedömning.

27 Ayuntamiento de Madrid har anfört att den ringled som är i fråga i målet vid den nationella domstolen är en stadsgata och att detta är en vägtyp som inte avses i bilagorna 1 och 2 till direktivet i ändrad lydelse. I bilagorna 1 och 2 nämns endast motorvägar, motortrafikleder och vägar. Dessa begrepp är för övrigt inte, bortsett från begreppet motortrafikled, definierade genom en hänvisning till överenskommelsen. Enligt Ayuntamiento de Madrid har begreppen, i avsaknad av precisering, återgetts i sin ordagranna lydelse i den spanska lagstiftning som införlivat direktivet i ändrad lydelse. Eftersom inte stadsgata nämns däri, har Ayuntamiento de Madrid haft uppfattningen att projekt som rör ombyggnad av en sådan gata inte omfattas av direktivet i ändrad lydelse och att sådana projekt därmed inte ska bli föremål för miljökonsekvensbedömning.

28 Enligt domstolen kan denna uppfattning inte godtas. Domstolen har vid ett flertal tillfällen slagit fast att tillämpningsområdet för direktiv 85/337, och för direktivet i ändrad lydelse, är mycket vidsträckt (se, för ett liknande resonemang, dom av den 24 oktober 1996 i mål C-72/95, Kraaijeveld m.fl., REG 1996 s. I-5403, punkt 31, av den 16 september 1999 i mål C-435/97, WWF m.fl., REG 1999, s. I-5613, punkt 40, och av den 28 februari 2008 i mål C-2/07, Abraham m.fl., REG 2008 s. I-1197, punkt 32). Det skulle därmed strida mot själva syftet med direktivet i ändrad lydelse att från dess tillämpningsområde undanta varje projekt som avser en stadsgata, endast på grund av att denna typ av väg inte uttryckligen nämns i bilagorna 1 och 2 till detta direktiv.

29 Som projekt som måste bli föremål för en miljökonsekvensbedömning nämns, i punkt 7 b och c i bilaga 1 till direktivet i ändrad lydelse, bland annat ”motorvägar”, ”motortrafikleder” och ”anläggningen av en ny väg med fyra eller flera körfält, eller uträtning och/eller breddning av en befintlig väg med två eller färre körfält så att den får fyra eller fler körfält, där en sådan ny väg eller uträtad och/eller breddad sträcka av en väg skulle ha en oavbruten längd av 10 km eller mer”. Som projekt för vilka medlemsstaterna, enligt artikel 4.2 i direktivet i ändrad lydelse, kan avgöra om en miljökonsekvensbedömning ska göras nämns, i punkterna 10 e och 13 första strecksatsen i bilaga 2 till nämnda direktiv, ”anläggning av vägar” respektive ”[a]lla förändringar eller utvidgningar av projekt som förtecknas i bilaga 1 eller bilaga 2, vilka redan har godkänts, utförts eller håller på att utföras och vilka kan få betydande negativ inverkan på miljön”. I detta hänseende ska det noteras, vilket helt riktigt påpekats av Europeiska gemenskapernas kommission, att de begrepp som används i nämnda bilagor är gemenskapsrättsliga begrepp som ska ges en självständig tolkning och att det inte kan uteslutas att de typer av vägar som anges i bilagorna är lokaliserade såväl i som utanför tättbebyggt område.

30 I direktivet i ändrad lydelse ges det inte några definitioner av de ovannämnda begreppen, med undantag för begreppet ”motortrafikled”. För definitionen av sistnämnda begrepp hänvisas det i direktivet till definitionen av begreppet ”motortrafikled” enligt överenskommelsen. Eftersom inte samtliga medlemsstater ratificerat överenskommelsen, avses här överenskommelsen i den version som gällde när direktiv 85/337 antogs, det vill säga versionen av den 15 november 1975.

31 Enligt bilaga 2 i överenskommelsen avses med begreppet motortrafikled en väg som är förbehållen biltrafik och som endast kan nås från trafikplatser eller övervakade korsningar och där förbud råder för stopp och parkering. Av nämnda definition följer inte a priori att vägar inom stadsområden skulle vara undantagna. I avsaknad av uttryckligt undantag för vägar inom tättbebyggt område är det tvärtom så att begreppet ”motortrafikled” omfattar stadsgator, om dessa har de karakteristiska egenskaper som föreskrivits i den aktuella bilagan.

32 Vidare definieras begreppet ”motorväg” i överenskommelsen bland annat som en väg som särskilt utformats och byggts för motortrafik, som inte utgör vägförbindelse för egendom och anläggningar invid den och som inte korsar någon väg, järnväg, spårväg eller gångväg och som är särskilt skyltad som motorväg. Även om det inte, i direktivet i ändrad lydelse, uttryckligen hänvisas till denna definition i överenskommelsen, kan överenskommelsen tjäna till vägledning för förståelsen av det liknande begrepp som upptagits i bilaga 1 till detta direktiv.

33 Det framgår av fast rättspraxis att medlemsstaterna ska genomföra direktivet i ändrad lydelse, liksom direktiv 85/337, på ett sätt som till fullo uppfyller de krav som ställs mot bakgrund av dess huvudsakliga syfte, vilket enligt artikel 2.1 i direktivet är att projekt som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, bland annat på grund av sin art, storlek eller lokalisering, ska bli föremål för en bedömning av denna påverkan innan tillstånd ges (se, för ett liknande resonemang, bland annat dom av den 19 september 2000 i mål C-287/98, Linster, REG 2000, s. I-6917, punkt 52, och av den 23 november 2006 i mål C-486/04, kommissionen mot Italien, REG 2006, s. I-11025, punkt 36).

34 Domstolen finner följaktligen att de projekt som avser stadsgator omfattas av tillämpningsområdet för direktivet i ändrad lydelse.

35 Som framgår av CODA:s yttrande, vilket inte har bestritts i denna del, avser projekten som är i fråga vid den nationella domstolen en väg som är helt förbehållen motorfordonstrafik och som saknar trafikljus, trottoarer eller sidoavsnitt för fotgängare och

inte har några busshållplatser eller taxistationer. Det ankommer på den hänskjutande domstolen att, genom att fastställa de faktiska omständigheterna, kontrollera uppgifterna i dessa delar, detta för att avgöra om projekten i fråga, mot bakgrund av den vägledning som getts i punkterna 30–33 i förevarande dom, omfattas av ett av de begrepp som finns upptagna i bilaga 1 till direktivet i ändrad lydelse och därmed ska bli föremål för en miljökonsekvensbedömning.

36 Att de projekt som avses i punkterna 7 b och c i bilaga 1 till direktivet i ändrad lydelse är projekt för ”anläggning” av däri angivna vägtyper medan de projekt som är i fråga vid den nationella domstolen är projekt som avser förbättring och ombyggnad av en befintlig väg innebär inte att de senare projekten är undantagna från tillämpningsområdet för detta direktiv. Ett projekt som avser ombyggnad av en befintlig väg och som till sin omfattning och utformning motsvarar en anläggning av väg kan anses vara ett projekt för anläggning i den mening som avses i nämnda bilaga (se, för ett liknande resonemang, dom av den 16 september 2004 i mål C-227/01, kommissionen mot Spanien, REG 2004, s. I-8253, punkt 46, och domen i det ovannämnda målet Abraham m.fl., punkt 32).

37 För det fall det skulle visa sig att de projekt som är i fråga vid den nationella domstolen inte omfattar motorvägar eller motortrafikleder, i den mening som avses i punkt 7 b i bilaga 1 till direktivet i ändrad lydelse, eller omfattar projekt som avses i nämnda punkt 7 c, ankommer det på den hänskjutande domstolen att pröva om de projekt som är i fråga vid den nationella domstolen omfattas av bilaga 2 till detta direktiv, antingen av punkt 10 e i denna bilaga, i den utsträckning det är fråga om en anläggning av väg, eller av punkt 13 första strecksatsen jämförd med punkt 10 e i samma bilaga, i den utsträckning det är fråga om en förändring av projekt avseende anläggning av vägar.

38 Domstolen erinrar i detta avseende om att även om medlemsstaterna i enlighet med artikel 4.2 i direktivet i ändrad lydelse, liksom enligt samma bestämmelse i direktiv 85/337, tilldelas en befogenhet att företa en skönsmässig bedömning för att avgöra om ett projekt som faller under en av de kategorier som uppräknas i bilaga 2 till detta direktiv ska bli föremål för en bedömning av dess miljöpåverkan, begränsas denna befogenhet av skyldigheten enligt artikel 2.1 i detta direktiv att göra en miljökonsekvensbedömning för projekt som, bland annat på grund av deras art, storlek eller lokalisering, kan medföra en betydande miljöpåverkan (se, beträffande direktiv 85/337, domarna i de ovannämnda målen Kraaijeveld m.fl., punkt 50, och Abraham m.fl., punkt 37). Medlemsstaterna måste, inom ramen för den skönsmässiga

bedömningen, ta hänsyn till vart och ett av dessa kriterier, för att avgöra om ett projekt kan antas ha en miljöpåverkan (se domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Spanien, punkt 77).

39 Direktivet i ändrad lydelse förutsätter, på samma sätt som direktiv 85/337, en helhetsbedömning av den miljöpåverkan som projekt eller förändringen av dessa har. Det skulle vara alltför förenklande och strida mot denna utgångspunkt att, för att bedöma den miljöpåverkan som ett projekt eller förändringen av detta har, endast beakta de direkta effekterna av de planerade arbetena i sig, utan att beakta den miljöpåverkan som skulle kunna uppstå genom användandet och utnyttjandet av de konstruktioner som uppstår genom dessa arbeten (se, beträffande direktiv 85/337, domen i det ovannämnda målet Abraham m.fl., punkterna 42 och 43).

40 Vad avser projektens lokalisering anges således, i punkt 2 g och h i bilaga 3 till direktivet i ändrad lydelse, tätbefolkade områden och historiskt, kulturellt eller arkeologiskt betydelsefulla markområden som urvalskriterier som medlemsstaterna, enligt artikel 4.3 i nämnda direktiv, måste beakta vid granskning från fall till fall eller vid fastställande av gränsvärden eller kriterier enligt artikel 4.2 för att avgöra om ett projekt ska bli föremål för en miljökonsekvensbedömning. Dessa urvalskriterier kan även gälla projekt som avser stadsgator (se, för ett liknande resonemang, domen av den 16 mars 2006 i det ovannämnda målet kommissionen mot Spanien, punkt 79).

41 Att de projekt som är i fråga vid den nationella domstolen kan ha gynnsamma miljöeffekter, vilket åberopats av Ayuntamiento de Madrid, saknar relevans för prövningen av huruvida det är nödvändigt att göra nämnda projekt till föremål för en bedömning av deras miljöpåverkan.

42 Uppräkningen i artikel 3 i direktivet i ändrad lydelse, liksom i artikel 3 i direktiv 85/337, av de detaljer som ska beaktas – såsom ett projekts inverkan på bland annat människa, fauna och flora, mark, vatten, luft eller kulturarv – visar för övrigt i sig att den bedömning av miljöpåverkan som direktivet i ändrad lydelse syftar till att möjliggöra inte endast avser påverkan av de planerade arbetena, utan även, och

framför allt, miljöpåverkan av de projekt som ska genomföras (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet Abraham m.fl., punkt 44).

43 Såsom generaladvokaten helt riktigt angett i punkt 28 i sitt förslag till avgörande, kan vägprojekt få många miljöeffekter både i och utanför stadsområden, då de senare är särskilt känsliga med avseende på befolkningstäthet och redan existerande miljöförorening, men även med hänsyn till förekomsten av eventuella platser av historisk, kulturell eller arkeologisk betydelse (se, för ett liknande resonemang, domen av den 16 mars 2006 i det ovannämnda målet kommissionen mot Spanien, punkt 81).

44 Såsom redan fastslagits vad avser direktiv 85/337 kan inte syftet med bestämmelserna i direktivet i ändrad lydelse kringgås genom att ett projekt delas upp. Underlåtenheten att ta hänsyn till den kumulativa effekten av flera projekt får inte heller leda till att dessa i praktiken i alla delar undantas från kravet på att underställas en bedömning av deras miljöpåverkan, då projekten sammantagna, kan medföra en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i artikel 2.1 i direktivet i ändrad lydelse (se, beträffande direktiv 85/337, dom av den 21 september 1999 i mål C-392/96, kommissionen mot Irland, REG 1999, s. I-5901, punkt 76, och domen i det ovannämnda målet Abraham m.fl., punkt 27).

45 Vad avser de projekt som är i fråga i målet vid den nationella domstolen, framgår det av beslutet om hänskjutande att samtliga dessa utgör delar av det övergripande projektet ”Madrid calle 30”. Det ankommer på den hänskjutande domstolen att kontrollera om projekten i fråga ska prövas tillsammans mot bakgrund, bland annat, av deras geografiska närhet, likheter och ömsesidiga påverkan.

46 Av det anförda följer att de tre första frågorna ska besvaras enligt följande. Direktivet i ändrad lydelse ska tolkas på så sätt att det däri föreskrivs att en miljökonsekvensbedömning ska ske av projekt som avser ombyggnad eller förbättringar av stadsgator, om projekten antingen är sådana som avses i punkt 7 b eller c i bilaga 1 till nämnda direktiv, eller är sådana som avses i punkt 10 e eller punkt 13 första strecksatsen i bilaga 2 till nämnda direktiv, och om de, med hänsyn till sin art, omfattning eller lokalisering samt, om så är fallet, ömsesidiga påverkan på andra projekt, kan ha en betydande miljöpåverkan.

Den fjärde frågan

47 Den hänskjutande domstolen har ställt sin fjärde fråga för att få klarhet i huruvida de genomförda studier och de rapporter som sammanställts om de projekt som är i fråga i målet vid den nationella domstolen uppfyller villkoren för en sådan miljökonsekvensbedömning som föreskrivits i direktivet i ändrad lydelse.

48 I ett förfarande enligt artikel 234 EG, vilken grundar sig på en tydlig funktionsfördelning mellan de nationella domstolarna och EG-domstolen, är det den nationella domstolen som ska bedöma omständigheterna i målet. Domstolen är alltså endast behörig att uttala sig om tolkningen eller giltigheten av en gemenskapsrättsakt på grundval av de uppgifter som den nationella domstolen har lämnat (se, bland annat, dom av den 16 juli 1998 i mål C-235/95, Dumon och Froment, REG 1998, s. I-4531, punkt 25, och av den 28 september 2006 i mål C-467/04, Gasparini m.fl., REG 2006, s. I-9199, punkt 41).

49 Genom förevarande fråga har emellertid domstolen uppmanats att ta ställning till vissa av de faktiska omständigheter som är i fråga i målet vid den nationella domstolen, det vill säga pröva om den skriftliga och muntliga utredningen och de analyser som de nationella myndigheterna genomfört, vad avser de projekt som är i fråga vid den nationella domstolen, utgör en miljökonsekvensbedömning i den mening som avses i direktivet i ändrad lydelse.

50 Det ankommer på den nationella domstolen att göra en sådan prövning. Domstolen erinrar om att en miljökonsekvensbedömning i formell mening kan ersättas av ett annat likvärdigt förfarande, om förfarandet uppfyller minimikraven i artiklarna 3 och 5–10 i direktivet i ändrad lydelse.

51 Det saknas mot denna bakgrund skäl att besvara den fjärde frågan.

Rättegångskostnader

52 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (tredje avdelningen) följande:

Rådets direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt, i dess lydelse enligt rådets direktiv 97/11/EG av den 3 mars 1997, ska tolkas på så sätt att det däri föreskrivs att en miljökonsekvensbedömning ska ske av projekt som avser ombyggnad eller förbättring av stadsgator om projekten antingen är sådana som avses i punkt 7 b eller c i bilaga 1 till nämnda direktiv eller är sådana som avses i punkt 10 e eller punkt 13 första strecksatsen i bilaga 2 till nämnda direktiv, och om de, med hänsyn till sin art, omfattning eller lokalisering samt, om så är fallet, ömsesidiga påverkan på andra projekt, kan ha en betydande miljöpåverkan.

Underskrifter