ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

25. července 2008 *

Ve věci C-142/07,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 234 ES, podaná rozhodnutím Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 22 de Madrid (Španělsko) ze dne 23. ledna 2007, došlým Soudnímu dvoru dne 12. března 2007, v řízení

Ecologistas en Acción-CODA

proti

Ayuntamiento de Madrid,

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení A. Rosas, předseda senátu, U. Lõhmus (zpravodaj), J. Klučka, P. Lindh a A. Arabadžev, soudci,

* Jednací jazyk: španělština.

generální advokátka: J. Kokott,
vedoucí soudní kanceláře: M. Ferreira, vrchní rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 2. dubna 2008,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za Ecologistas en Acción-CODA J. Doreste Hernándezem, abogado,

– za Ayuntamiento de Madrid I. Madroñero Pelochem, jako zmocněncem, ve spolupráci s A. Sánchez Cordero, abogada,

– za italskou vládu I. M. Bragugliou, jako zmocněncem, ve spolupráci s G. Fiengem, avvocato dello Stato,

– za Komisi Evropských společenství A. Alcover San Pedro a J.-B. Laignelotem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generální advokátky na jednání konaném dne 30. dubna 2008,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu směrnice Rady 85/337/EHS ze dne 27. června 1985 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (Úř. věst. L 175, s. 40; Zvl. vyd. 15/01, s. 248), ve znění směrnice Rady 97/11/ES ze dne 3. března 1997 (Úř. věst. L 73, s. 5; Zvl. vyd. 15/03, s. 151, dále jen „pozměněná směrnice“).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi občanským sdružením Ecologistas en Acción-CODA (dále jen „CODA“) a Ayuntamiento de Madrid (magistrát města Madridu), jehož předmětem je správní akt schvalující různé záměry týkající se přestavby a zdokonalení téměř celého rychlostního silničního obchvatu Madridu.

Právní rámec

Právní úprava Společenství

3 Směrnice 85/337 byla přijata s cílem uvést do souladu zásady ve věcech posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, hlavní povinnosti oznamovatelů a obsah posuzování těchto vlivů. Její příloha I zahrnuje záměry, které podléhají takovému posouzení, zatímco její příloha II uvádí ty, které podle čl. 4

odst. 2 této směrnice mohou členské státy tomuto posouzení podrobit, usoudí-li, že to povaha dotyčného záměru vyžaduje.

4 Změny, které směrnice 97/11 do směrnice 85/337 vnesla, se týkají převážně povinnosti podrobit záměry, které mohou mít vliv na životní prostředí, řízení o žádosti o povolení a posouzení těchto vlivů, jakož i sladění kritérií, která jsou členské státy povinny používat za účelem určení, zda záměr z některé z kategorií uvedených v příloze II musí být podroben takovému posouzení, nebo ne. Tato kritéria jsou nadále vypočtena v příloze III pozměněné směrnice.

5 Článek 1 odst. 2 pozměněné směrnice uvádí, že pro účely této směrnice se rozumí:

„‚záměrem‘:

– provádění stavebních prací nebo výstavba jiných zařízení nebo děl,

– jiné zásahy do přírodního prostředí a krajiny […];

‚oznamovatelem‘:

žadatel o povolení soukromého záměru nebo orgán veřejné moci, který dá podnět k záměru;

‚povolením‘:

rozhodnutí příslušného orgánu nebo orgánů, které opravňuje oznamovatele k uskutečnění záměru.“

6 Článek 2 odst. 1 pozměněné směrnice stanoví:

„Členské státy přijmou všechna opatření nezbytná k zajištění, aby ještě před vydáním povolení byly záměry, které mohou mít významný vliv na životní prostředí mimo jiné v důsledku své povahy, rozsahu nebo umístění, posouzeny z hlediska svých vlivů. […]“

7 Článek 3 pozměněné směrnice stanoví:

„Posuzování vlivů na životní prostředí vhodným způsobem určí, popíše a posoudí v každém jednotlivém případě a v souladu s články 4 až 11 přímé a nepřímé vlivy záměru na tyto faktory:

– člověka, faunu a flóru,

– půdu, vodu, ovzduší, podnebí a krajinu,

– hmotné statky a kulturní dědictví,

– vzájemné působení mezi faktory uvedenými v první a druhé odrážce.“

8 Podle čl. 4 odst. 1 pozměněné směrnice podléhají záměry z kategorií uvedených v příloze I posouzení, s výhradou případů, které jsou z těchto ustanovení výjimečně vyňaty podle čl. 2 odst. 3 pozměněné směrnice.

9 V souladu s čl. 4 odst. 2 a 3 pozměněné směrnice určí každý členský stát na základě přezkoumání každého jednotlivého případu nebo na základě jím stanovených prahových hodnot nebo kritérií, s přihlédnutím k odpovídajícím kritériím výběru uvedeným v příloze III pozměněné směrnice, zda záměry uvedené v příloze II pozměněné směrnice podléhají posouzení.

10 Bod 7 přílohy I pozměněné směrnice uvádí pod písm. b) záměry „[v]ýstavb[y] dálnic a rychlostních silnic“ a pod písm. c) záměry „[v]ýstavb[y] nové čtyřproudé nebo víceproudé silnice nebo rekonstrukce nebo rozšíření již existující dvouproudé nebo méněproudé silnice na čtyřproudou nebo víceproudou, jestliže tato nová silnice nebo část rekonstruované nebo rozšířené silnice má minimální souvislou délku 10 kilometrů“.

11 Uvedený bod 7 písm. b) odkazuje, pokud jde o definici pojmu „rychlostní silnice“, na definici uvedenou v Evropské dohodě o hlavních silnicích s mezinárodním provozem ze dne 15. listopadu 1975 (dále jen „dohoda“).

12 V bodě 10 přílohy II pozměněné směrnice, který je nazván „Záměry v oblasti infrastruktury“, jsou pod písm. b) uvedeny „[z]áměry rozvoje měst“ a pod písm. e) záměry „[v]ýstavba silnic […] (záměry neuvedené v příloze I)“.

13 Bod 13 první odrážky uvedené přílohy II zahrnuje „[jakoukoli] změn[u] nebo rozšíření záměrů uvedených v příloze I nebo v příloze II, které jsou již povoleny, uskutečněny nebo jsou právě uskutečňovány, které by mohly mít závažný negativní vliv na životní prostředí“.

Dohoda

14 Dohoda byla ratifikována všemi členskými státy s výjimkou sedmi, mezi něž patří Španělské království.

15 Pod hlavou II, s názvem „Třídy mezinárodních silnic“, obsahuje příloha II dohody zejména následující definice:

„II. 2. Dálnice

‚Dálnice‘ znamená speciálně navrženou a vystavěnou silnici pro provoz [motorových vozidel], která neobsluhuje pozemky u ní ležící a která:

i) je opatřena – s výjimkou zvláštních míst nebo dočasně – oddělenými jízdními pásy pro oba jízdní směry, oddělenými od sebe navzájem buď dělicím pruhem, který není určen pro provoz, nebo výjimečně jinými prostředky;

ii) nesmí křižovat v úrovni jinou silnici, železniční nebo pouliční trať nebo cestu pro pěší;

iii) je speciálně označena jako dálnice.

II. 3. Rychlostní silnice

Silnice [vyhrazené] pro automobilovou dopravu, [přístupné] pouze z mimoúrovňových křižovatek nebo z řízených přípojek, na kterých je zejména zakázáno zastavení a parkování.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

16 Rozhodnutím ze dne 17. ledna 2005 schválila Concejala del Área de Gobierno de Urbanisme, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid (městská radní odpovědná za urbanismus, bydlení a infrastrukturu na magistrátu města Madridu) různé záměry přestavby a zdokonalení městské rychlostní silnice tvořící obchvat Madridu, která je označena číslem M-30.

17 Tyto záměry se týkají konkrétně přestavby jednak M-30 mezi Marquès de Monistrol a Puente de Segovia, mezi Puente de Segovia a Puente de San Isidro, mezi Puente de San Isidro a Puente de Praga, jakož i mezi Puente de Praga a Nudo Sur, a jednak Avenida de Portugal až ke kruhovému náměstí San Vicente na podzemní silnici. Podle vyjádření CODA, v tomto ohledu nesporného, je M-30 silnicí vyhrazenou pro automobilovou dopravu, nevybavenou signalizačními světly, bez chodníků či krajnic pro chodce, která nezahrnuje autobusové zastávky ani stanoviště taxi.

18 Tyto záměry jsou součástí komplexního stavebně-inženýrského díla, které spočívá ve zlepšení a přestavbě prakticky celé rychlostní silnice tvořící silniční obchvat Madridu. Cílem tohoto díla, nazývaného rovněž „Madrid calle 30“, je podle vyjádření Ayuntamiento de Madrid omezit přetíženost těchto silnic a nebezpečí nehod, a nikoli zvýšit objem provozu na této silnici.

19 Poté, co bylo jeho odvolání v rámci autoremedury proti výše uvedenému rozhodnutí ze dne 17. ledna 2005 zamítnuto rozhodnutím ze dne 23. května 2005, obrátilo se CODA na předkládající soud s návrhem na zrušení posledně uvedeného rozhodnutí. Podobně jako odvolání je návrh na zrušení rozhodnutí založen zejména na důvodu, který vychází z porušení vnitrostátní právní úpravy ve věcech posuzování vlivů na životní prostředí, použitelné na uvedené záměry a částečně vyplývající z pozměněné směrnice.

20 Z předkládacího rozhodnutí plyne, že městská správa Madridu rozdělila výše uvedený celkový záměr „Madrid calle 30" na patnáct navzájem nezávislých podzáměrů, projednávaných odděleně, z nichž jediný se týká změn nebo úprav existující silniční trasy na úseku přesahujícím pět kilometrů, tedy hranice, od níž použitelná vnitrostátní právní úprava podrobuje záměr posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí, zatímco celkový záměr tento rozsah mnohonásobně překračuje. Z vysvětlení předkládajícího soudu mimo jiné vyplývá, že podle určitých odhadů přinese provedení celého díla zvýšení provozu na této silnici až o 25 % a povede k provedení prací různého druhu na území města přiléhajícím k M-30.

21 S přihlédnutím k rozsahu a důsledkům tohoto díla si předkládající soud klade otázku, zda v souladu s pozměněnou směrnicí nemusí být toto dílo povinně předmětem posouzení z hlediska svých vlivů na životní prostředí.

22 Ayuntamiento de Madrid před předkládajícím soudem prohlásil, že se nikdy nezamýšlel stavět proti použití pozměněné směrnice, a uvedl, že spor vyplývá ze společného výkladu všech vnitrostátních orgánů, které přezkoumávaly zákonnost dotyčných záměrů. Mimo jiné tvrdil, že vztáhnout daném případě judikaturu vyplývající z rozsudku Soudního dvora ze dne 16. března 2006, Komise v. Španělsko (C-332/04), na jiné předpoklady, než je ten, o který šlo ve věci, v níž byl vydán uvedený rozsudek, by ze strany Soudního dvora vyžadovalo podrobnou argumentaci.

23 Předkládající soud poukazuje rovněž na vyjádření předložená Communidad autónoma de Madrid (autonomní společenství Madrid), podle nichž zde došlo k záměně mezi řízením o předběžné otázce a žalobou pro nesplnění povinnosti, neboť diskutováno je spíše možné porušení práva Společenství.

24 Za těchto podmínek se vnitrostátní soud rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Vztahují se požadavky na předepsané řízení o posouzení vlivů na životní prostředí, vyplývající z [pozměněné] směrnice, na stavební záměry týkající se městských silnic s ohledem na povahu a rozsah daných záměrů, jakož i na jejich vliv na hustě osídlené oblasti nebo krajiny významné z hlediska historického, kulturního nebo archeologického?

2) Vztahují se požadavky na předepsané řízení o posouzení vlivů na životní prostředí, vyplývající z [pozměněné] směrnice, na záměry, které jsou předmětem této žaloby, s ohledem na jejich povahu a na povahu silnice, jíž se týkají, na jejich vlastnosti, rozsah a vliv na okolí, na hustotu osídlení, na rozpočet záměrů a na jejich případné rozdělení oproti celkovému záměru, který zahrnuje podobné dílčí činnosti na téže silnici?

3) Vztahují se kritéria, která Soudní dvůr […] vymezil v rozsudku [Komise v. Španělsko, uvedený výše] v bodech 69 až 88, na záměry, které jsou předmětem tohoto soudního řízení, s ohledem na jejich povahu a na povahu silnice, jíž se týkají, na jejich vlastnosti, rozsah a vliv na okolí, na hustotu osídlení, na rozpočet záměrů a na jejich případné rozdělení oproti celkovému záměru, který zahrnuje podobné dílčí činnosti na téže silnici, a bylo z tohoto důvodu nezbytné, aby byly tyto záměry podrobeny předepsanému řízení o posouzení vlivů na životní prostředí?

4) Vyplývá ze správního spisu, a konkrétně ze studií a zpráv, které jsou jeho součástí, že španělské orgány v praxi splnily povinnosti vyplývající z [pozměněné] směrnice, pokud jde o posouzení vlivů záměrů, které jsou předmětem tohoto řízení, na životní prostředí, přestože formálně nebyl záměr podroben předepsanému řízení o posouzení vlivů na životní prostředí, které stanoví uvedená směrnice, či nikoliv?“

K předběžným otázkám

K prvním třem otázkám

25 Podstatou prvních tří otázek předkládajícího soudu, které je třeba posuzovat společně, je, zda má být pozměněná směrnice vykládána v tom smyslu, že záměry spočívající v přestavbě a zdokonalení téměř celého rychlostního silničního obchvatu města podléhají posouzení z hlediska svých vlivů na životní prostředí, s přihlédnutím zejména k povaze těchto záměrů, druhu dotčené silnice, vlastnostem a rozsahu uvedených záměrů, jakož i k jejich vlivu na velmi hustě osídlené oblasti nebo krajiny významné z hlediska historického, kulturního nebo archeologického a k okolnosti, že jsou výsledkem rozdělení celkového záměru týkajícího se provedení souboru podobných prací na stejné silnici.

26 Na základě čl. 4 odst. 1 pozměněné směrnice podléhají záměry z kategorií uvedených v její příloze I posouzení z hlediska svých vlivů na životní prostředí. Podle odstavce 2 stejného článku určí členské státy s přihlédnutím k podmínkám vymezeným v tomto ustanovení, které ze záměrů uvedených v příloze II pozměněné směrnice podléhají takovému posouzení.

27 Podle Ayuntamiento de Madrid je silniční obchvat dotčený v původním řízení městskou silnicí. Pozměněná směrnice přitom podle jeho názoru ve svých přílohách I a II, které uvádí pouze dálnice, rychlostní silnice a silnice, tento typ silnic nepokrývá. Tyto pojmy ostatně nejsou definovány, s výjimkou odkazu na definici uvedenou v dohodě, pokud jde o pojem „rychlostní silnice“. Podle žalovaného v původním řízení při nedostatku upřesnění, pokud jde o tyto pojmy, převzalo španělské právo v rámci transpozice pozměněné směrnice její přesné znění. Jelikož městská silnice tam uvedena nebyla, žalovaný mohl mít za to, že na záměry týkající se změny takové silnice se směrnice nevztahuje, a v důsledku toho tyto záměry nepodléhají posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí.

28 Tento názor nemůže být přijat. Je totiž třeba připomenout, že Soudní dvůr již mnohokrát poukázal na to, že oblast působnosti směrnice 85/337, jakož i pozměněné směrnice, je velmi široká (viz v tomto smyslu rozsudky ze dne 24. října 1996, Kraaijeveld a další, C-72/95, Recueil, s. I-5403, bod 31; ze dne 16. září 1999, WWF a další, C-435/97, Recueil, s. I-5613, bod 40, jakož i ze dne 28. února 2008, Abraham a další, C-2/07, Sb. rozh. s. I-1197, bod 32). Bylo by tedy v rozporu se samotným cílem pozměněné směrnice vyloučit z oblasti její působnosti každý záměr týkající se městské silnice pouze z toho důvodu, že tato směrnice mezi záměry vyjmenovanými ve svých přílohách I a II výslovně neuvádí ty, které se týkají tohoto druhu silnic.

29 Je třeba podotknout, že bod 7 písm. b) a c) přílohy I pozměněné směrnice uvádí mezi záměry, které podléhají posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí, „dálnice“ a „rychlostní silnice“, jakož i „[v]ýstavb[u] nové čtyřproudé nebo víceproudé silnice nebo rekonstrukc[i] nebo rozšíření již existující dvouproudé nebo méněproudé silnice na čtyřproudou nebo víceproudou, jestliže tato nová silnice nebo část rekonstruované nebo rozšířené silnice má minimální souvislou délku 10 kilometrů“. Co se týká její přílohy II, uvádí v bodu 10 písm. e) a v první odrážce bodu 13, pokud jde o záměry, v jejichž případě může být o provedení posouzení vlivů na životní prostředí rozhodnuto členskými státy na základě čl. 4 odst. 2 pozměněné směrnice, „[v]ýstavb[u] silnic“ a „[jakoukoli] změn[u] nebo rozšíření záměrů uvedených v příloze I nebo v příloze II, které jsou již povoleny, uskutečněny nebo jsou právě uskutečňovány, které by mohly mít závažný negativní vliv na životní prostředí“. V tomto ohledu je třeba jednak upřesnit, jak správně tvrdí Komise Evropských společenství, že pojmy obsažené v uvedených přílohách jsou pojmy práva Společenství, které je třeba vykládat autonomně, a jednak podotknout, že není vyloučeno, že druhy silnic, které tam jsou uvedeny, se nachází jak v městských oblastech, tak mimo ně.

30 Pozměněná směrnice nedefinuje výše uvedené pojmy s výjimkou pojmu „rychlostní silnice“ („voies rapides“), ohledně něhož odkazuje na dohodu, směřujíc takto k definici pojmu „rychlostní silnice“ („route expresse“), která je v ní obsažena. Protože ne všechny členské státy jsou smluvními stranami této dohody, týká se tento odkaz její verze platné k okamžiku přijetí směrnice 85/337, tedy ke dni 15. listopadu 1975.

31 Podle přílohy II dohody je rychlostní silnice silnicí vyhrazenou pro automobilovou dopravu, přístupnou pouze z mimoúrovňových křižovatek nebo z řízených přípojek, na které je zejména zakázáno zastavení a parkování. Z této definice nevyplývá, že by silnice, které se nachází v městských oblastech, byly *a priori* vyloučeny. Naopak, je důvodné, při nedostatku výslovného vyloučení silnic nacházejících se v zastavěné oblasti, považovat pojem „rychlostní silnice" za pojem zahrnující městské silnice, které odpovídají parametrům uvedeným v této příloze.

32 Je nutno rovněž zmínit, že tatáž dohoda definuje pojem „dálnice" zejména jako speciálně navrženou a vystavěnou silnici pro provoz motorových vozidel, která neobsluhuje pozemky u ní ležící, která nekřižuje v úrovni jinou silnici, železniční nebo pouliční trať nebo cestu pro pěší a která je jako dálnice speciálně označena. Přitom ačkoli pozměněná směrnice na tuto definici výslovně neodkazuje, může být dohoda užitečným nástrojem pro pochopení podobného pojmu obsaženého v příloze I pozměněné směrnice.

33 Z ustálené judikatury vyplývá, že členské státy musejí provést pozměněnou směrnici, stejně jako směrnici 85/337, tak, aby její provedení plně odpovídalo požadavkům, které klade, s přihlédnutím k jejímu základnímu cíli, jímž, jak vyplývá z jejího čl. 2 odst. 1, je to, aby ještě před vydáním povolení byly záměry, které mohou mít významný vliv na životní prostředí mimo jiné v důsledku své povahy, rozsahu nebo umístění, posouzeny z hlediska svých vlivů (viz v tomto smyslu zejména rozsudky ze dne 19. září 2000, Linster, C-287/98, Recueil, s. I-6917, bod 52, a ze dne 23. listopadu 2006, Komise v. Itálie, C-486/04, Sb. rozh. s. I-11025, bod 36).

34 Záměry městských silnic je tudíž třeba považovat za spadající do oblasti působnosti pozměněné směrnice.

35 Jak vyplývá z vyjádření CODA, které v tomto ohledu není popíráno, týkají se záměry dotčené v hlavním řízení silnic vyhrazených pro automobilovou dopravu, nevybavených signalizačními světly, bez chodníků nebo krajnic pro chodce, které nezahrnují

autobusové zastávky ani stanoviště taxi. Předkládajícímu soudu přísluší provést zjištění skutkového stavu, které dovolí ověřit tyto prvky, za účelem určení, s přihlédnutím k údajům uvedeným v bodech 30 až 33 tohoto rozsudku, zda záměry spadají pod některý z pojmů uvedených v příloze I pozměněné směrnice, a tedy podléhají posouzení z hlediska svých vlivů na životní prostředí.

36 Za tímto účelem je třeba upřesnit, že skutečnost, že bod 7 písm. b) a c) přílohy I pozměněné směrnice zahrnuje záměry týkající se „výstavby" tam uvedených druhů silnic, zatímco věc v původním řízení se dotýká záměrů týkajících se přestavby a zdokonalení existující silnice, neznamená, že posledně jmenované silnice jsou vyloučeny z oblasti působnosti pozměněné směrnice. Záměr týkající se přestavby silnice, která by byla rovnocenná z hlediska svého rozsahu a svých vlastností výstavbě, může být totiž považován za týkající se výstavby ve smyslu uvedené přílohy (viz v tomto smyslu rozsudky ze dne 16. září 2004, Komise v. Španělsko, C-227/01, Sb. rozh. s. I-8253, bod 46, a výše uvedený Abraham a další, bod 32).

37 V případě, kdy by se ukázalo, že se záměry dotčené v hlavním řízení netýkají dálnic nebo rychlostních silnic ve smyslu bodu 7 písm. b) přílohy I pozměněné směrnice nebo záměrů zahrnutých pod již zmíněným bodem 7 písm. c), by předkládajícímu soudu příslušelo ještě přezkoumat, zda jsou záměry dotčené v hlavním řízení pokryty přílohou II pozměněné směrnice, a to na základě buď jejího bodu 10 písm. e) v rozsahu, v němž se jedná o výstavbu silnice, nebo jejího bodu 13 první odrážky, ve spojení s bodem 10 písm. e) přílohy II uvedené směrnice, v rozsahu, v němž se jedná o změnu záměru výstavby silnic.

38 K tomu je třeba připomenout, že po vzoru čl. 4 odst. 2 směrnice 85/337 sice stejné ustanovení pozměněné směrnice svěřuje členským státům určitý prostor pro uvážení při určování, zda záměr z některé z kategorií uvedených v příloze II pozměněné směrnice podléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí, avšak tento prostor pro uvážení je omezen povinností, stanovenou v čl. 2 odst. 1 pozměněné směrnice, podrobit záměry, které mohou mít významný vliv na životní prostředí mimo jiné v důsledku své povahy, rozsahu nebo umístění, studii o dopadu na životní prostředí (pokud jde o směrnici 85/337, viz výše uvedený rozsudek Kraaijeveld a další, bod 50, jakož i Abraham a další, bod 37). V rámci využití svého prostoru pro uvážení musí

členské státy při určování, zda jsou záměry způsobilé mít vliv na životní prostředí, přihlédnout ke každému z těchto kritérií (výše uvedený rozsudek ze dne 16. března 2006, Komise v. Španělsko, bod 77).

39 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že stejným způsobem jako směrnice 85/337 se pozměněná směrnice zaměřuje na celkové posouzení vlivů záměrů nebo jejich změn na životní prostředí. Vzít při posouzení vlivů záměru nebo jeho změny na životní prostředí v úvahu pouze přímé účinky zamýšlených samotných stavebních prací, aniž by byly zohledněny vlivy na životní prostředí, které mohou být vyvolány používáním nebo provozem stavebních děl, které jsou výsledkem těchto prací, by bylo zjednodušující a v rozporu s tímto přístupem (pokud jde o směrnici 85/337, viz výše uvedený rozsudek Abraham a další, body 42 a 43).

40 Co se tedy týká umístění záměrů, uvádí bod 2 písm. g) a h) přílohy III pozměněné směrnice hustě osídlené oblasti nebo krajiny významné z hlediska historického, kulturního nebo archeologického jakožto kritéria výběru, k nimž mají členské státy povinnost přihlížet v souladu s čl. 4 odst. 3 pozměněné směrnice při přezkoumávání každého jednotlivého případu nebo při stanovení kritérií nebo prahových hodnot podle odstavce 2 tohoto článku za účelem určení, zda určitý záměr podléhá posouzení. Tato kritéria výběru jsou přitom způsobilá vztahovat se rovněž na záměry městských silnic (v tomto smyslu viz výše uvedený rozsudek ze dne 16. března 2006, Komise v. Španělsko, bod 79).

41 Naproti tomu okolnost, které se dovolává Ayuntamiento de Madrid, že záměry dotčené v hlavním řízení musí podle jeho názoru přinést příznivé účinky na životní prostředí, není, v rámci posuzování nutnosti podrobit uvedené záměry posouzení z hlediska jejich vlivů na životní prostředí, významná.

42 Ostatně výčet faktorů, které je třeba vzít v úvahu, jako je vliv záměru zejména na člověka, faunu a flóru, půdu, vodu, ovzduší nebo kulturní dědictví, uvedený v článku 3 pozměněné směrnice, stejně jako výčet obsažený v článku 3 směrnice 85/337, sám o sobě ukazuje, že vliv na životní prostředí, jehož posouzení má pozměněná směrnice za cíl umožnit, není jen vliv zamýšlených stavebních prací,

nýbrž také a zejména vliv záměru, který má být proveden (viz, v tomto smyslu, výše uvedený rozsudek Abraham a další, bod 44).

43 Jak správně připomněla generální advokátka v bodě 28 svého stanoviska, mohou mít záměry týkající se silnic řadu vlivů na životní prostředí jak uvnitř, tak vně městských oblastí, jelikož tyto oblasti jsou obzvlášť citlivé s ohledem na hustotu osídlení, dosavadní znečištění životního prostředí, ale také vzhledem k případným lokalitám historického, kulturního nebo archeologického významu (viz v tomto smyslu výše uvedený rozsudek ze dne 16. března 2006 Komise v. Španělsko, bod 81).

44 A konečně je třeba zdůraznit, jak také Soudní dvůr již vyzdvihl stran směrnice 85/337, že cíl pozměněné směrnice nelze obejít rozdělením jednoho záměru a že nezohlednění kumulativního účinku více záměrů nesmí mít za praktický následek skutečnost, že všechny záměry uniknou povinnosti posouzení, když jako celek mohou mít významný vliv na životní prostředí ve smyslu čl. 2 odst. 1 pozměněné směrnice (pokud jde o směrnici 85/337, viz rozsudky ze dne 21. září 1999, Komise v. Irsko, C-392/96, Recueil, s. I-5901, bod 76, a výše uvedený Abraham a další, bod 27).

45 Pokud jde o záměry dotčené v hlavním řízení, vyplývá z předkládacího rozhodnutí, že všechny souvisí s celkovým záměrem „Madrid calle 30“. Předkládajícímu soudu přísluší ověřit, zda musí být projednávány společně zejména z důvodu jejich prostorové blízkosti, jejich stejnorodosti a jejich vzájemného působení.

46 Na první tři položené otázky je tedy třeba odpovědět tak, že pozměněná směrnice musí být vykládána v tom smyslu, že stanoví posuzování vlivů na životní prostředí u záměrů týkajících se přestavby a zdokonalení městských silnic, jedná-li se o záměry uvedené v bodě 7 písm. b) nebo c) přílohy I této směrnice nebo o záměry uvedené v bodě 10 písm. e) či bodě 13 první odrážce přílohy II uvedené směrnice, které jsou způsobilé, z důvodu své povahy, rozsahu nebo umístění, a případně s přihlédnutím k jejich spolupůsobení s jinými záměry, mít významný vliv na životní prostředí.

Ke čtvrté otázce

47 Podstatou čtvrté otázky předkládajícího soudu je, zda provedené studie a podkladové zprávy týkající se záměrů dotčených v hlavním řízení vyhovují požadavku posouzení vlivů na životní prostředí, jak je stanoví pozměněná směrnice.

48 V rámci řízení podle článku 234 ES založeného na jasné dělbě činností mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem spadá veškeré posouzení skutkových okolností věci do pravomoci vnitrostátního soudu. Soudní dvůr je tedy oprávněn pouze k rozhodnutí o výkladu nebo platnosti právního předpisu Společenství na základě skutkových zjištění, která jsou mu oznámena vnitrostátním soudem (viz zejména rozsudky ze dne 16. července 1998, Dumon a Froment, C-235/95, Recueil, s. I-4531, bod 25, jakož i ze dne 28. září 2006, Gasparini a další, C-467/04, Sb. rozh. s. I-9199, bod 41).

49 Tato otázka přitom vybízí Soudní dvůr k zaujetí postoje k určitým skutkovým okolnostem, jež jsou základem sporu v původním řízení, s cílem určit, zda šetření, slyšení a analýzy, k nimž vnitrostátní orgány přistoupily, představují pro dotčené záměry posouzení vlivů na životní prostředí ve smyslu pozměněné směrnice.

50 Provedení takového přezkumu přísluší vnitrostátnímu soudu, s vědomím toho, že formální posouzení může být nahrazeno rovnocennými opatřeními, jestliže vyhovují minimálním požadavkům uvedeným v článku 3, jakož i článcích 5 až 10 pozměněné směrnice.

51 Na čtvrtou otázku tedy není namístě odpovědět.

K nákladům řízení

52 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (třetí senát) rozhodl takto:

Směrnice Rady 85/337/EHS ze dne 27. června 1985 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, ve znění směrnice Rady 97/11/ES ze dne 3. března 1997, musí být vykládána v tom smyslu, že stanoví posuzování vlivů na životní prostředí u záměrů týkajících se přestavby a zdokonalení městských silnic, jedná-li se o záměry uvedené v bodě 7 písm. b) nebo c) přílohy I této směrnice nebo o záměry uvedené v bodě 10 písm. e) či bodě 13 první odrážce přílohy II uvedené směrnice, které jsou způsobilé, z důvodu své povahy, rozsahu nebo umístění, a případně s přihlédnutím k jejich spolupůsobení s jinými záměry, mít významný vliv na životní prostředí.

Podpisy.