A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2008. július 25. *

A C-142/07. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 22 de Madrid (Spanyolország) a Bírósághoz 2007. március 12-én érkezett, 2007. január 23-i határozatával terjesztett elő az előtte

az **Ecologistas en Acción-CODA**

és

az **Ayuntamiento de Madrid**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: A. Rosas tanácselnök, U. Lõhmus (előadó), J. Klučka, P. Lindh és A. Arabadjiev bírák,

* Az eljárás nyelve: spanyol.

főtanácsnok: J. Kokott,
hivatalvezető: M. Ferreira főtanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2008. április 2-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– az Ecologistas en Acción-CODA képviseletében J. Doreste Hernández abogado,

– az Ayuntamiento de Madrid képviseletében I. Madroñero Peloche, meghatalmazotti minőségben, segítője: A. Sánchez Cordero abogada,

– az olasz kormány képviseletében I. M. Braguglia, meghatalmazotti minőségben, segítője: G. Fiengo, avvocato dello Stato,

– az Európai Közösségek Bizottsága képviseletében A. Alcover San Pedro és J.-B. Laignelot, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2008. április 30-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az 1997. március 3-i 97/11/EK tanácsi irányelvvel (HL L 73., 5. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 3. kötet, 151. o.) módosított, az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló, 1985. június 27-i 85/337/EGK tanácsi irányelv (HL L 175., 40. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 1. kötet, 248. o.; a továbbiakban: a módosított irányelv) értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet az Ecologistas en Acción-CODA egyesülés (a továbbiakban: CODA) és az Ayuntamiento de Madrid (madridi önkormányzat) között a Madridot elkerülő gyorsforgalmi út szinte teljes egészét érintő átalakítási és korszerűsítési munkálatok keretébe tartozó különböző projektek jóváhagyásáról szóló közigazgatási aktus tárgyában folyamatban lévő eljárásban terjesztették elő.

Jogi háttér

A közösségi szabályozás

3 A 85/337 irányelvet az egyes köz- és magánprojektek környezeti hatásvizsgálatára vonatkozó alapelveknek, a projektgazda főbb kötelezettségeinek és e hatásvizsgálatok tartalmának harmonizálása céljából fogadták el. Az irányelv I. melléklete tartalmazza azokat a projekteket, amelyekre vonatkozóan ilyen hatásvizsgálatot kell készíteni,

míg II. melléklete – ezen irányelv 4. cikke (2) bekezdésének megfelelően – azokat a projekteket, amelyeket a tagállamok ilyen vizsgálatnak vethetnek alá, amennyiben úgy ítélik meg, hogy az érintett projektek jellemzői ezt megkövetelik.

4 A 97/11 irányelv által a 85/337 irányelvre vonatkozóan bevezetett módosítások főként a környezetre várhatóan hatást gyakorló projektek engedélyezési eljárásnak és hatásvizsgálatnak történő alávetését, valamint azon szempontok harmonizálását érintik, amelyeket a tagállamoknak annak meghatározásakor kell alkalmazniuk, hogy a II. mellékletben meghatározott valamely kategóriába tartozó projektre vonatkozóan kell-e vagy sem ilyen hatásvizsgálatot végezni. E szempontokat ezentúl a módosított irányelv III. melléklete tartalmazza.

5 A módosított irányelv 1. cikkének (2) bekezdése a következő meghatározásokat tartalmazza:

„»projekt«:

– épületek vagy egyéb létesítmények kivitelezése,

– egyéb beavatkozások a természetes környezetbe és tájba, […]

»projektgazda«:

egy magánprojektre vonatkozó engedély kérelmezője vagy egy projektet kezdeményező állami hatóság;

»engedély«:

a hatáskörrel rendelkező hatóság vagy hatóságok olyan döntése, amely feljogosítja a projektgazdát a projekt elvégzésére;”

6 A módosított irányelv 2. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A tagállamok meghoznak minden olyan intézkedést, amely ahhoz szükséges, hogy az engedély megadása előtt többek között a jellegüknél, méretüknél vagy elhelyezkedésüknél fogva a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló projektek engedélyezése kötelező legyen, és esetükben hatásvizsgálatot végezzenek. […]"

7 A módosított irányelv 3. cikke előírja:

„A környezeti hatásvizsgálat minden egyedi esetre vonatkozóan a 4–11. cikkel összhangban megfelelő módon azonosítja, leírja és értékeli az egyes projektek közvetlen és közvetett hatásait a következő tényezőkre vonatkozóan:

– emberek, állat- és növényvilág;

– talaj, víz, levegő, éghajlat és a táj;

– anyagi javak és a kulturális örökség;

– az első, a második és a harmadik francia bekezdésben említett tényezők közötti kölcsönhatás."

8 A módosított irányelv 4. cikkének (1) bekezdése értelmében az annak I. mellékletében felsorolt projekteket vizsgálatnak vetik alá az ezen irányelv 2. cikkének (3) bekezdése alapján kivételesen mentesített esetek kivételével.

9 A módosított irányelv 4. cikke (2) és (3) bekezdésének megfelelően a tagállamok határozzák meg esetenkénti vizsgálattal, vagy a tagállamok által az ezen irányelv III. mellékletében felsorolt kiválasztási szempontok figyelembe vételével megállapított küszöbértékek vagy szempontok alapján, hogy az említett irányelv II. mellékletében felsorolt projektet alá kell-e vetni ilyen vizsgálatnak.

10 A módosított irányelv I. melléklete 7. pontjának b) alpontja említi azokat a projekteket, amelyeknek a tárgya „[a]utópályák és gyorsforgalmi utak építése" és c) alpontja azokat a projekteket, amelyeknek a tárgya „[n]égy vagy ennél több sávos új utak építése vagy meglévő, egy vagy két sávos utak áthelyezése és/vagy kiszélesítése négy vagy több sávossá, akkor ha az új vagy átalakított vagy kiszélesített útszakasz egybefüggően legalább 10 km hosszú".

11 Az említett 7. pont b) alpontja a „gyorsforgalmi út" fogalma vonatkozásában az 1975. november 15-én kelt, a nemzetközi forgalmú nagy utakról szóló európai megállapodás (a továbbiakban: megállapodás) szerinti meghatározásra hivatkozik.

12 A módosított irányelv II. melléklete „Infrastrukturális projektek" című 10. pontjának b) alpontjában kerülnek említésre a „Városfejlesztési projektek" és e) alpontjában az „[u]tak […] építése (az I. mellékletben nem szereplő projektek)".

13 Az említett II. melléklet 13. pontjának első franciabekezdése vonatkozik „[a]z I. és II. mellékletben felsorolt már engedélyezett, kivitelezett vagy kivitelezés alatt lévő projektek bármely olyan megváltoztatás[ára] vagy bővítés[ére], amelynek jelentős ártalmas hatása van a környezetre."

A megállapodás

14 A megállapodást valamennyi tagállam ratifikálta, hét kivételével. A Spanyol Királyság ez utóbbiak közé tartozik.

15 A megállapodás II. melléklete a „Nemzetközi utak kategóriája" című II. cím alatt a következő meghatározásokat tartalmazza:

„II.2. Autópályák

Az »autópálya« olyan, kifejezetten gépjárműforgalomra tervezett és épített út, amely nem csatlakozik út menti ingatlanokhoz, és amely:

i. a forgalom mindkét irányában – sajátos helyek vagy ideiglenes helyzetek kivételével – külön pályával rendelkezik, amelyeket a forgalomtól elzárt földsávval, vagy kivételes esetben más eszközzel választanak el egymástól;

ii. szintben nem kereszteződik más úttal, vasúttal, villamossínekkel, vagy a gyalogosok közlekedését szolgáló úttal;

iii. kifejezetten autópályaként kerül megjelölésre.

II.3. Gyorsforgalmi utak

Kizárólag gépjárműforgalomra szolgáló utak, amelyek csak forgalmi csomópontokon vagy szabályozott keresztezéseken keresztül érhetők el, és amelyeken tilos többek között a megállás és a várakozás.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

16 A 2005. január 17-i határozatával a Concejala del Área de Gobierno de Urbanisme, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid (a madridi önkormányzat városrendezésért, lakásügyért és infrastruktúráért felelős városi tanácsosa) a Madridot elkerülő M-30-as számú városi gyorsforgalmi út átalakítási és korszerűsítési munkálatainak keretébe tartozó különböző projekteket hagyott jóvá.

17 E projektek konkrétan az M-30 alagúttá történő átalakítására vonatkoznak egyfelől a Marqués de Monistrol és Puente de Segovia közötti, a Puente de Segovia és Puente de San Isidro közötti, a Puente de San Isidro és Puente de Praga közötti, valamint a Puente de Praga és Nudo Sur közötti szakaszon, másfelől az Avenida de Portugaltól a San Vicente körforgalomig. A CODA – e tekintetben nem vitatott – észrevételei szerint az M-30 kizárólag gépjármű-forgalomra szánt út, amely közlekedési lámpákkal nincs felszerelve, amelyen nincs járda és útszegély a gyalogosoknak, valamint buszmegállóhely és taxiállomás.

18 E projektek a Madridot elkerülő gyorsforgalmi út szinte teljes egészének átalakítására és korszerűsítésére irányuló összetett építészeti projekt keretébe tartoznak. E projekt, amelyet „Madrid calle 30”-nak is hívnak, az Ayuntamiento de Madrid észrevételei szerint a forgalmi dugók és a baleseti kockázatok csökkentését célozza, és nem ezen út forgalom-kapacitásának növelését.

19 Miután a fent említett 2005. január 17-i határozat ellen a határozatot hozó szervhez benyújtott fellebbezését a 2005. május 23-i határozattal elutasították, a CODA ez utóbbi határozattal szemben keresetett terjesztett elő a kérdést előterjesztő bírósághoz. A határozatot hozó szervhez benyújtott fellebbezéséhez hasonlóan e megsemmisítés iránti keresetben is többek között az említett projektekre alkalmazandó, és részben a módosított irányelvből eredő, környezeti hatásvizsgálatokra vonatkozó nemzeti szabályozás megsértésére alapított jogalapra hivatkozik.

20 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a madridi városi tanács a „Madrid calle 30" globális projektet tizenöt független, külön kezelt alprojektre bontotta, amelyek közül egyetlen egy vonatkozik egy már létező nyomvonal öt kilométert meghaladó szakaszon történő módosítására vagy átalakítására vonatkozik, amely küszöbértéktől az alkalmazandó regionális szabályozás a projektek vonatkozásában környezeti hatásvizsgálat elvégzését írja elő, míg e globális projekt egészében véve jelentősen meghaladja e küszöbértéket. A kérdést előterjesztő bíróság magyarázataiból megállapítható, hogy egyes becslések szerint a globális projekt közel 25%-os forgalom-növekedést fog generálni, és az M-30 városi övezeteiben különböző jellegű munkálatokat von maga után.

21 E projekt nagyságára és hatásaira figyelemmel a kérdést előterjesztő bíróság azt a kérdést teszi fel, hogy a módosított irányelvnek megfelelően nem kellene-e ahhoz kötelezően környezeti hatásvizsgálatot készíteni.

22 A kérdést előterjesztő bíróság előtt az Ayuntamiento de Madrid – miközben kijelentette, hogy nem állt szándékában a módosított irányelv alkalmazásától eltekinteni – hangsúlyozta, hogy az ellentmondás valamennyi, az érintett projektek jogszerűségét ellenőrző nemzeti hatóság egyhangú értelmezésének eredménye. Másfelől álláspontja szerint a Bíróság C-332/04. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2006. március 16-án hozott ítéletében foglalt ítélkezési gyakorlatnak az ezen ítélet alapjául szolgáló tényállástól eltérő tényállásokra történő kiterjesztése a Bíróság részéről történő részletes érvelést igényelne.

23 A kérdést előterjesztő bíróság a Communidad autónoma de Madrid (madridi autonóm közösség) által előterjesztett azon észrevételt is rögzíti, amely szerint az előzetes döntéshozatali kérelmet és a kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetet összekeverték egymással, mivel a viták inkább a közösségi jog esetleges megsértésére vonatkoznak.

24 E körülmények között a nemzeti bíróság az eljárást felfüggesztéséről határozott, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1) A kötelező környezeti hatásvizsgálat [módosított irányelvből] eredő követelménye alkalmazható-e városi utakat érintő kivitelezési projektekre, a projekt jellegére és méretére, valamint a nagy népsűrűséggel rendelkező területek vagy történelmi, kulturális vagy régészeti jelentőségű tájak érintettségére figyelemmel?

2) A kötelező környezeti hatásvizsgálat [módosított irányelvből] eredő követelménye alkalmazható-e a jelen közigazgatási kereset tárgyát képező projektekre tekintettel a projektek, valamint az azok tárgyát képező utak jellegére, jellemzőire, méretére, környezetre gyakorolt hatására, a népsűrűségre, a projektek költségvetésére és az ugyanazon az úton végzett hasonló munkálatokra vonatkozó globális projekthez képest történő esetleges felosztására?

3) A […] Bíróság [fent hivatkozott Bizottság kontra Spanyolország ügyben] hozott ítéletének 69–88. pontjában megállapított követelményeket alkalmazni kell-e a jelen eljárás tárgyát képező projektekre tekintettel a projektek, valamint az azok tárgyát képező utak jellegére, jellemzőire, méretére, környezetre gyakorolt hatására, a projektek költségvetésére és az ugyanazon az úton végzett hasonló munkálatokra vonatkozó globális projekthez képest történő esetleges felosztására, és emiatt e projekteket alá kellett volna-e vetni a kötelező környezeti hatásvizsgálatnak?

4) A [módosított irányelvből] eredő, az ezen eljárás tárgyát képező projektek környezeti hatásvizsgálatával kapcsolatos kötelezettségeket a spanyol hatóságok teljesítették-e vagy sem – tekintettel a közigazgatási iratokra és konkrétan az abban foglalt tanulmányokra és jelentésekre –, jóllehet formálisan a projektet nem vetették az ezen irányelvben foglalt kötelező környezeti hatásvizsgálat alá?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első három kérdésről

25 A kérdést előterjesztő bíróság első három kérdésével – amelyeket együtt kell megvizsgálni – lényegében arra vár választ, hogy a módosított irányelvet úgy kell-e értelmezni, hogy a valamely városi elkerülő gyorsforgalmi út szinte teljes egészét érintő átalakítási és korszerűsítési munkálatokra vonatkozó projekteket környezeti hatásvizsgálatnak kell alávetni figyelemmel többek között e projektek jellegére, az érintett út típusára, az említett projektek jellemzőire és nagyságára, valamint azoknak a nagy népsűrűségű területekre vagy a történelmi, kulturális vagy régészeti jelentőségű tájakra gyakorolt hatásaira és arra a körülményre, hogy e projektek az ugyanazon az úton végzett munkálatok egészének megvalósítására vonatkozó globális projekt felosztásának eredményeként jöttek létre.

26 A módosított irányelv 4. cikkének (1) bekezdése értelmében az annak I. mellékletben felsorolt projekteket környezeti hatásvizsgálatnak vetik alá. Ugyanezen cikk (2) bekezdése szerint a tagállamok – figyelembe véve az e rendelkezés által meghatározott feltételeket – meghatározzák, hogy melyek azok az említett irányelv II. mellékletében meghatározott projektek, amelyeket ilyen vizsgálatnak kell alávetni.

27 Az Ayuntamiento de Madrid álláspontja szerint az alapügy tárgyát képező elkerülő út városi út. Márpedig a módosított irányelv I. és II. melléklete – amelyek csak az autópályákat, gyorsforgalmi utakat és utakat említik – az ilyen típusú utakra nem vonatkozik. E fogalmakat másfelől – a gyorsforgalmi út fogalmán kívül – nem a megállapodás által adott meghatározásra történő hivatkozással határozzák meg. Az alapeljárás alperese szerint az e fogalmakra vonatkozó meghatározás hiányában a módosított irányelvet átültető spanyol jogszabály az ezen irányelv által használt terminológiát szó szerint átvette. Mivel a városi út abban nem szerepel, úgy gondolhatta, hogy az ilyen utak átalakítására vonatkozó projektek nem tartoznak a módosított irányelv hatálya alá, és következésképpen azokat nem kell környezeti hatásvizsgálatnak alávetni.

28 Ez az érvelés nem fogadható el. Emlékeztetni kell ugyanis arra, hogy a Bíróság számos alkalommal megállapította, hogy a 85/337 irányelv és a módosított irányelv alkalmazási köre kiterjedt (lásd ebben az értelemben a C-72/95. sz., Kraaijeveld és társai ügyben 1996. október 24-én hozott ítélet [EBHT 1996., I-5403. o.] 31. pontját; a C-435/97. sz., WWF és társai ügyben 1999. szeptember 16-án hozott ítélet [EBHT 1999., I-5613. o.] 40. pontját, valamint a C-2/07. sz., Abraham és társai ügyben 2008. február 28-án hozott ítélet [EBHT 2008., I-1197. o.] 32. pontját). Ennélfogva a módosított irányelv céljával is ellentétes lenne az, ha kivonnánk alkalmazási köréből a városi utakra vonatkozó projekteket, kizárólag arra való hivatkozással, hogy ezen irányelv az I. és II. mellékletében felsorolt projektek között kifejezetten nem említi meg az ilyen típusú utakra vonatkozókat.

29 Hangsúlyozni kell, hogy a módosított irányelv I. melléklete 7. pontjának b) és c) alpontja azon projektek között, amelyeket környezeti hatásvizsgálatnak kell alávetni, felsorolja az „autópályákat" és a „gyorsforgalmi utakat", valamint a „négy vagy ennél több sávos új utak építését, vagy meglévő, egy vagy két sávos utak áthelyezését és/vagy kiszélesítését négy vagy több sávossá, akkor ha az új vagy átalakított vagy kiszélesített útszakasz egybefüggően legalább 10 km hosszú, vagy annál hosszabb". Az irányelv II. melléklete 10. pontjának e) alpontjában, illetve 13. pontjának első franciabekezdésében említi az „utak építését" és „az I. és II. mellékletben felsorolt már engedélyezett, kivitelezett vagy kivitelezés alatt lévő projektek bármely olyan megváltoztatását vagy bővítését, amelynek jelentős ártalmas hatása van a környezetre" azon projektek között, amelyek vonatkozásában a környezeti hatásvizsgálat végzéséről a tagállamok dönthetnek ezen irányelv 4. cikkének (2) bekezdésének megfelelően. E tekintetben egyfelől meg kell jegyezni, hogy – amint arra az Európai Közösségek Bizottsága jogosan hivatkozik – az említett mellékletekben szereplő fogalmak közösségi jogi fogalmak, amelyeket önállóan kell értelmezni, másfelől hangsúlyozni kell, hogy nem kizárt, hogy az ott említett úttípusok mind lakott területen belül, mind azon kívül elhelyezkedhetnek.

30 A módosított irányelv nem határozza meg a fent említett fogalmakat a „gyorsforgalmi utak" kivételével, amely vonatkozásában a megállapodásra hivatkozik az abban foglalt „gyorsforgalmi út" fogalmára történő utalással. Mivel nem minden tagállam részese ezen megállapodásnak, e hivatkozás annak a 85/337 irányelv elfogadásának idején hatályos – azaz az 1975. november 15-i – változatára vonatkozik.

31 A megállapodás II. melléklete értelmében a gyorsforgalmi út kizárólag gépjárműforgalomra szolgáló út, amely csak forgalmi csomópontokon vagy szabályozott kereszteződéseken keresztül érhető el, és amelyen tilos a megállás és a várakozás. E meghatározásból nem következik, hogy abból a városi területen található utak eleve ki lennének zárva. Ellenkezőleg, meg kell állapítani, hogy a lakott területen fekvő utakra vonatkozó kifejezett kizárás hiányában a „gyorsforgalmi utak" fogalma magában foglalja azokat a városi utakat is, amelyek megfelelnek az e mellékletben előírt jellemzőknek.

32 Azt is hangsúlyozni kell, hogy ugyanezen megállapodás – többek között – úgy határozza meg az „autópálya" fogalmát, hogy az olyan, kifejezetten gépjárműforgalomra tervezett és épített út, amely nem csatlakozik út menti ingatlanokhoz, és amely szintben nem kereszteződik más úttal, vasúttal, villamossínekkel vagy a gyalogosok közlekedését szolgáló úttal, és amelyet kifejezetten autópályaként jelölnek meg. Márpedig még ha a módosított irányelv e meghatározásra kifejezetten nem is hivatkozik, a megállapodás hasznos eszköze lehet az ezen irányelv I. mellékletében foglalt hasonló fogalom értelmezésének.

33 Az immár következetessé vált ítélkezési gyakorlatból következik, hogy a tagállamoknak úgy kell végrehajtaniuk mind a módosított irányelvet, mind a 85/337 irányelvet, hogy az teljesen megfeleljen az irányelv követelményeinek figyelemmel annak 2. cikke (1) bekezdéséből következő azon lényeges céljára, hogy az engedély megadása előtt a többek között a jellegüknél, méretüknél vagy elhelyezkedésüknél fogva a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló projektek esetében hatásvizsgálatot végezzenek (lásd ebben az értelemben különösen a C-287/98. sz. Linster-ügyben 2000. szeptember 19-én hozott ítélet [EBHT 2000., I-6917. o.] 52. pontját és a C-486/04. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2006. november 23-án hozott ítélet [EBHT 2006., I-11025. o.] 36. pontját).

34 Következésképpen meg kell állapítani, hogy a városi utakra vonatkozó projektek a módosított irányelv hatálya alá tartoznak.

35 Amint az a CODA – e tekintetben nem vitatott – észrevételeiből következik, az alapügy tárgyát képező út kizárólag gépjárműforgalomra szánt út, amely közlekedési lámpákkal nincs felszerelve, amelyen nincs járda és útszegély a gyalogosoknak,

valamint buszmegállóhely és taxiállomás. A kérdést előterjesztő bíróság feladata azon tények megállapítása, amelyek lehetővé teszik e jellemzők ellenőrzését annak meghatározása érdekében, hogy – figyelembe véve a jelen ítélet 30–33. pontjában kifejtett szempontokat – e projektek a módosított irányelv I. mellékletében foglalt valamely fogalomba tartoznak-e és ennélfogva környezeti hatásvizsgálat alá kell-e vetni azokat.

36 E célból hangsúlyozni kell, hogy az, hogy a módosított irányelv I. melléklete 7. pontjának b) és c) alpontja az ott említett típusú utak „építésére" irányuló projektekre vonatkozik, míg az alapügy tárgya egy már létező út átalakítására és korszerűsítésére irányuló projekt, nem jelenti azt, hogy ez utóbbi nem tartozik a módosított irányelv hatálya alá. A valamely út átalakítására vonatkozó olyan projekt ugyanis, amely nagyságát és kivitelezésének módját tekintve egyenértékű egy útépítéssel, az említett melléklet értelmében vett építésnek tekinthető (lásd ebben az értelemben a C-227/01. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2004. szeptember 16-án hozott ítélet [EBHT 2004., I-8253. o.] 46. pontját, valamint a fent hivatkozott Abraham és társai ügyben hozott ítélet 32. pontját).

37 Amennyiben megállapítható, hogy az alapügy tárgyát képező projektek nem a módosított irányelv I. melléklete 7. pontjának b) alpontja értelmében vett autópályákra vagy gyorsforgalmi utakra vonatkoznak, vagy azok nem az említett 7. pont c) alpontja szerinti projektek, annak megvizsgálása is a kérdést előterjesztő bíróság feladata, hogy az alapügy tárgyát képező projektek ezen irányelv II. mellékletének hatálya alá tartoznak-e, akár 10. pontjának e) alpontja alapján, amennyiben útépítésről van szó, akár 13. pontjának – az említett irányelv II. melléklete 10. pontjának e) alpontjával összefüggésben értelmezett – első franciabekezdése alapján, amennyiben valamely útépítési projekt módosításáról van szó.

38 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy ugyan a 85/337 irányelv 4. cikke (2) bekezdéséhez hasonlóan a módosított irányelv ugyanezen rendelkezése mérlegelési mozgásteret biztosít a tagállamoknak annak meghatározásában, hogy valamely, ez utóbbi irányelv II. mellékletében felsorolt kategóriákba tartozó projektet alá kell-e vetni környezeti hatásvizsgálatnak, e mérlegelési mozgásteret korlátozza a módosított irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében szereplő azon kötelezettség, hogy a jellegüknél, méretüknél vagy elhelyezkedésüknél fogva a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló projektek esetében hatásvizsgálatot végezzenek (lásd a 85/337 irányelvre vonatkozóan a fent hivatkozott Kraaijeveld és társai ügyben hozott ítélet 50. pontját, valamint a fent hivatkozott Abraham és társai ügyben hozott ítélet 37. pontját). Mérlegelési mozgásterük gyakorlása során a tagállamoknak e

szempontok mindegyikét figyelembe kell venniük annak meghatározásakor, hogy a projektek várhatóan gyakorolnak-e hatást a környezetre (a fent hivatkozott Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2006. március 16-án hozott ítélet 77. pontja).

39 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a 85/337 irányelvhez hasonlóan a módosított irányelv is a projektek vagy módosításaik átfogó környezeti hatásvizsgálatát foglalja magában. Egyszerűsítésnek minősülne és e megközelítéssel ellentétes lenne, ha valamely projekt vagy módosítása környezeti hatásvizsgálata során kizárólag maguknak a tervezett munkálatoknak a közvetlen hatásait vennénk figyelembe, anélkül hogy számolnánk azokkal a környezeti hatásokkal, amelyek az e munkálatok révén megvalósított létesítmények használatából és üzemeltetéséből adódhatnak (lásd a 85/337 irányelvre vonatkozóan a fent hivatkozott Abraham és társai ügyben hozott ítélet 42. és 43. pontját).

40 Ehhez hasonlóan a projektek elhelyezkedését illetően a módosított irányelv III. melléklete 2. pontjának g) és h) alpontja a sűrűn lakott térségeket, valamint a történelmi, kulturális vagy régészeti jelentőségű tájakat említi, mint olyan kiválasztási szempontokat, amelyeket a tagállamoknak az említett irányelv 4. cikke (3) bekezdésének megfelelően figyelembe kell venniük az esetenkénti vizsgálat, vagy az e cikk (2) bekezdésében előírt küszöbértékek vagy szempontok megállapítása során annak meghatározása érdekében, hogy valamely projektet alá kell-e vetni hatásvizsgálatnak. Márpedig e kiválasztási szempontok városi utakra vonatkozó projekteket is érinthetnek (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2006. március 16-án hozott ítélet 79. pontját).

41 Ezzel szemben az Ayuntamiento de Madrid által hivatkozott körülmény, miszerint az alapügy tárgyát képező projektek feltehetően jótékony hatással lesznek a környezetre, nem releváns annak megítélése szempontjából, hogy szükséges-e az említett projekteket környezeti hatásvizsgálatnak alávetni.

42 Továbbá csakúgy, mint a 85/337 irányelv 3. cikke alapján, a módosított irányelv 3. cikke alapján figyelembe veendő elemek felsorolása is – mint a projektnek a többek között az emberekre, az állat- és növényvilágra, a talajra, a vízre, a levegőre vagy a kulturális örökségre gyakorolt hatása – önmagában azt mutatja, hogy a környezeti hatás esetében, amelynek a vizsgálatát a 85/337 irányelv lehetővé kívánja

tenni, nemcsak a tervezett munkálatok hatásáról van szó, hanem emellett és főként a megvalósítandó projekt hatásáról is (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Abraham és társai ügyben hozott ítélet 44. pontját).

43 Amint a főtanácsnok indítványának 28. pontjában helyesen megjegyezte, az utakra vonatkozó projekteknek számos hatása lehet a környezetre mind a városi területeken, mind azokon kívül, mivel e területek a népsűrűségre, a meglévő szennyezettségre, valamint a történelmi, kulturális vagy régészeti jelentőségű területek esetleges jelenlétére tekintettel rendkívül érzékenyek (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2006. március 16-án hozott ítélet 81. pontját).

44 Végül emlékeztetni kell arra, hogy – amint azt a Bíróság a 85/337 irányelv vonatkozásában már kifejtette – a módosított irányelv célja nem kerülhető meg a projekt felosztása által, és hogy a több projekt halmozott hatása figyelembevételének elmulasztása nem járhat azzal a következménnyel, hogy projekteket összességükben kivonják a hatásvizsgálat kötelezettsége alól, miközben azok együtt, a módosított irányelv 2. cikkének (1) bekezdése értelmében a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorolnak (lásd a 85/337 irányelvre vonatkozóan a C-392/96. sz., Bizottság kontra Írország ügyben 1999. szeptember 21-én hozott ítélet [EBHT 1999., I-5901. o.] 76. pontját, valamint a fent hivatkozott Abraham és társai ügyben hozott ítélet 27. pontját).

45 Az alapeljárás tárgyát képező projekteket illetően az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból következik, hogy azok mindegyike a „Madrid calle 30” globális projektbe tartozik. A kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata, hogy azokat többek között földrajzi közelségük, hasonlóságaik és kölcsönhatásaik miatt együttesen kell-e kezelni.

46 Következésképpen az első három kérdésre azt a választ kell adni, hogy a módosított irányelvet úgy kell értelmezni, hogy az a városi utak átalakítására és korszerűsítésére irányuló projektekre vonatkozóan környezeti hatásvizsgálat végzését írja elő mind az ezen irányelv I. melléklete 7. pontjának b) vagy c) alpontja szerinti projektek, mind az említett irányelv II. melléklete 10. pontjának e) alpontja vagy 13. pontjának első franciabekezdése szerinti projektek esetében, amelyek jellegük, méretük vagy elhelyezkedésük miatt, és adott esetben figyelembe véve a más projektekkel való kölcsönhatásukat, jelentős hatást gyakorolhatnak a környezetre.

A negyedik kérdésről

47 Negyedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy az alapügy tárgyát képező projektekkel kapcsolatban készített tanulmányok és jelentések kielégítik-e a környezeti hatásvizsgálatnak a módosított irányelvben előírt követelményét.

48 Az EK 234. cikkben említett eljárás keretében, amely a nemzeti bíróságok és a Bíróság feladatainak világos szétválasztásán alapul, az ügy konkrét tényállásának megítélése a nemzeti bíróság hatáskörébe tartozik. Következésképpen a Bíróság kizárólag a közösségi jogszabály értelmezéséről vagy érvényességéről jogosult határozni a nemzeti bíróság által közölt tényállás alapulvételével (lásd különösen a C-235/95. sz., Dumon és Froment ügyben 1998. július 16-án hozott ítélet [EBHT 1998., I-4531. o.] 25. pontját, valamint a C-467/04. sz., Gasparini és társai ügyben 2006. szeptember 28-án hozott ítélet [EBHT 2006., I-9199. o.] 41. pontját).

49 Márpedig a jelen kérdés azt igényli a Bíróságtól, hogy egyes, az alapeljárásban felmerült ténybeli kérdésekben foglaljon állást, nevezetesen annak meghatározásában, hogy a vizsgálatok, meghallgatások és elemzések, amelyeket a nemzeti hatóságok az érintett projektek vonatkozásában végeztek, a módosított irányelv értelmében környezeti hatásvizsgálatnak minősülnek-e.

50 Az ilyen vizsgálat elvégzése a nemzeti bíróság feladata annak figyelembe vételével, hogy a formális hatásvizsgálat helyettesíthető olyan egyenértékű intézkedésekkel, amelyek megfelelnek a módosított irányelv 3. cikkében és 5–10. cikkében meghatározott minimális követelményeknek.

51 Ennélfogva a negyedik kérdésre nem kell válaszolni.

A költségekről

52 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (harmadik tanács) a következőképpen határozott:

Az 1997. március 3-i 97/11/EK tanácsi irányelvvel módosított, az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló, 1985. június 27-i 85/337/EGK tanácsi irányelvet úgy kell értelmezni, hogy az a városi utak átalakítására és korszerűsítésére irányuló projektekre vonatkozóan környezeti hatásvizsgálat végzését írja elő mind az ezen irányelv I. melléklete 7. pontjának b) vagy c) alpontja szerinti projektek, mind az említett irányelv II. melléklete 10. pontjának e) alpontja vagy 13. pontjának első franciabekezdése szerinti projektek esetében, amelyek jellegük, méretük vagy elhelyezkedésük miatt, és adott esetben figyelembe véve a más projektekkel való kölcsönhatásukat, jelentős hatást gyakorolhatnak a környezetre.

Aláírások