ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (tretia komora)

z 25. júla 2008 *

Vo veci C-142/07,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 234 ES, podaný rozhodnutím Juzgado de lo Contencioso-Administrativo č. 22, Madrid (Španielsko) z 23. januára 2007 a doručený Súdnemu dvoru 12. marca 2007, ktorý súvisí s konaním:

Ecologistas en Acción-CODA

proti

Ayuntamiento de Madrid,

SÚDNY DVOR (tretia komora),

v zložení: predseda tretej komory A. Rosas, sudcovia U. Lõhmus (spravodajca), J. Klučka, P. Lindh a A. Arabadjiev,

* Jazyk konania: španielčina.

generálna advokátka: J. Kokott,
tajomník: M. Ferreira, hlavná referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 2. apríla 2008,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— Ecologistas en Acción-CODA, v zastúpení: J. Doreste Hernández, abogado,

— Ayuntamiento de Madrid, v zastúpení: I. Madroñero Peloche, splnomocnený zástupca, za právnej pomoci A. Sánchez Cordero, abogada,

— talianska vláda, v zastúpení: I. M. Braguglia, splnomocnený zástupca, za právnej pomoci G. Fiengo, avvocato dello Stato,

— Komisia Európskych spoločenstiev, v zastúpení: A. Alcover San Pedro a J.-B. Laignelot, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálnej advokátky na pojednávaní 30. apríla 2008,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu smernice Rady 85/337/EHS z 27. júna 1985 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie (Ú. v. ES L 175, s. 40; Mim. vyd. 15/001, s. 248), zmenenej a doplnenej smernicou Rady 97/11/ES z 3. marca 1997 (Ú. v. ES L 73, s. 5; Mim. vyd. 15/003, s. 151, ďalej len „zmenená smernica“).

2 Tento návrh bol predložený v rámci sporu medzi združením Ecologistas en Acción-CODA (ďalej len „CODA“) a Ayuntamiento de Madrid (správa mesta Madrid) týkajúcom sa správneho aktu, ktorým boli schválené viaceré projekty prestavby a skvalitnenia ciest prvej kategórie takmer celého cestného obchvatu mesta Madrid.

Právny rámec

Právna úprava Spoločenstva

3 Smernica 85/337 bola prijatá s cieľom zjednotiť zásady v oblasti posudzovania vplyvov určitých súkromných a verejných projektov na životné prostredie, hlavné povinnosti navrhovateľov a obsah posudzovania. Jej príloha I vymedzuje projekty, ktoré podliehajú takému posudzovaniu, zatiaľ čo jej príloha II uvádza projekty, ktoré členské štáty

môžu podľa článku 4 ods. 2 predložiť na posúdenie, pokiaľ sa domnievajú, že si to vyžaduje charakter týchto projektov.

4 Zmeny a doplnenia smernice 85/337, ktoré boli zavedené smernicou 97/11, sa týkajú predovšetkým povinnosti podrobiť projekty, ktoré pravdepodobne budú mať vplyv na životné prostredie, konaniu o udelenie povolenia a posúdeniu vplyvov, ako aj zjednotenia kritérií, ktoré členské štáty musia používať pri určovaní, či sa projekt patriaci do jednej z kategórií prílohy II musí podrobiť takému posúdeniu, alebo nie. Tieto kritériá sú teraz vymenované v prílohe III k zmenenej smernici.

5 Článok 1 ods. 2 zmenenej smernice obsahuje vymedzenie týchto pojmov:

„projekt znamená:

— realizácia stavieb alebo iných zariadení, alebo plánov,

— iné zásahy do prírodného prostredia a krajiny…

navrhovateľ znamená:

žiadateľ o povolenie súkromného projektu alebo verejný orgán, ktorý je iniciátorom projektu,

povolenie je:

rozhodnutie príslušného orgánu alebo orgánov, ktoré oprávňuje navrhovateľa realizovať projekt.“

6 Článok 2 ods. 1 zmenenej smernice stanovuje:

„Členské štáty prijmú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že pred udelením povolenia sa všetky projekty, ktoré pravdepodobne budú mať podstatný vplyv na životné prostredie z dôvodu, okrem iného, ich charakteru, veľkosti alebo umiestnenia, budú podliehať postupu povolenia a budú posúdené z hľadiska ich vplyvov….“

7 Článok 3 zmenenej smernice stanovuje:

„Posudzovanie dopadu na životné prostredie identifikuje, popíše a posúdi náležitým spôsobom, pri každom prípade jednotlivo a v súlade s článkami 4 až 11, priame a nepriame vplyvy projektu na nasledujúce faktory:

— ľudské bytosti, živočíšstvo a rastlinstvo,

— pôdu, vodu, vzduch, podnebie a krajinu,

— hmotný majetok a kultúrne dedičstvo,

— súčinnosť medzi faktormi uvedenými v prvej, druhej a tretej zarážke.“

8 Podľa článku 4 ods. 1 zmenenej smernice projekty uvedené v jej prílohe I podliehajú posúdeniu, pokiaľ článok 2 ods. 3 tejto smernice neustanovuje inak.

9 Podľa článku 4 ods. 2 a 3 zmenenej smernice každý členský štát určí na základe skúmania každého jednotlivého prípadu alebo prahov alebo kritérií, ktoré stanoví, či projekty uvedené v prílohe II uvedenej smernice budú podliehať posúdeniu, pričom zohľadní príslušné výberové kritériá uvedené v prílohe III k uvedenej smernici.

10 Pod písmenom b) bodu 7 prílohy I zmenenej smernice sú uvedené projekty, ktorých predmetom je „stavba diaľnic a ciest prvej kategórie“ a pod písmenom c) projekty, ktorých predmetom je „stavba nových štvor- a viacprúdových ciest, alebo vyrovnanie a/alebo rozšírenie existujúcej cesty s dvoma a menej prúdmi, kde by takáto nová cesta, alebo vyrovnaná a/alebo rozšírená časť cesty presahovala 10 km, alebo viac spojitej dĺžky“.

11 Uvedené písmeno b) bodu 7 odkazuje pri vymedzení pojmu „cesta prvej kategórie“ na definíciu uvedenú v Európskej dohode o hlavných medzinárodných dopravných ťahoch z 15. novembra 1975 (ďalej len „dohoda“).

12 V prílohe II bode 10 zmenenej smernice sú pod názvom „Infraštruktúrne projekty“ uvedené pod písmenom b) „projekty na rozvoj miest“ a pod písmenom e) projekty „výstavby ciest… (projekty neobsiahnuté v prílohe I)“.

13 V prílohe II bode 13 prvej zarážke sa stanovuje: „Akákoľvek zmena alebo rozšírenie projektov uvedených v prílohe I alebo prílohe II už autorizovaných, vykonaných, alebo v procese vykonávania, ktoré môžu mať podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie“.

Dohoda

14 Dohodu ratifikovali všetky členské štáty s výnimkou siedmich, medzi ktoré patrí aj Španielske kráľovstvo.

15 Príloha II v oddiele II pod názvom „Kategórie medzinárodných ciest“ vymedzuje najmä tieto pojmy:

„II.2 Diaľnice

Pojem ‚diaľnica‘ označuje cestu, ktorá je špeciálne navrhnutá a postavená pre premávku motorových vozidiel, na ktorú nie je priamy prístup z priľahlých pozemkov a ktorá:

i) je s výnimkou osobitných miest alebo dočasne, vybavená samostatnými jazdnými pruhmi v oboch smeroch, ktoré sú od seba oddelené buď deliacim pruhom, ktorý nie je určený na premávku, alebo výnimočne inými prostriedkami;

ii) sa úrovňovo nekrižuje s inou cestou, železničnou, alebo električkovou traťou alebo cestou pre chodcov;

iii) je osobitne označená ako diaľnica.

II.3 Cesty prvej kategórie

Cesta prvej kategórie je cesta vyhradená pre automobilovú dopravu, dostupná len z mimoúrovňových križovatiek alebo riadených križení, na ktorej je zakázané najmä zastavenie a parkovanie.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

16 Rozhodnutím zo 17. januára 2005 Concejala del Área de Gobierno de Urbanisme, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid (Rada pre urbanizmus, výstavbu bytov a infraštruktúru mesta Madrid) schválila niekoľko projektov týkajúcich sa prestavby a skvalitnenia ciest prvej kategórie cestného obchvatu mesta Madrid označovaného ako M-30.

17 Tieto projekty sa týkajú najmä podzemnej prestavby jednak úsekov cesty M-30 medzi Marquès de Monistrol a Puente de Segovia, medzi Puente de Segovia a Puente de San Isidro, medzi Puente de San Isidro a Puente de Praga, ako aj medzi Puente de Praga a Nudo Sur, a jednak cesty Avenida de Portugal po kruhový objazd San Vicente. Podľa pripomienok CODA, ktoré neboli v tomto ohľade spochybňované, pri M-30 ide o cestu, ktorá je určená výlučne na premávku motorových vozidiel bez svetelnej signalizácie, chodníkov alebo krajnice pre chodcov a bez zastávok autobusov alebo vozidiel taxislužby.

18 Tieto projekty sú časťou komplexného diela inžinierskeho staviteľstva na skvalitnenie a prestavbu ciest prvej kategórie prakticky celého obchvatu mesta Madrid. Účelom tohto diela, nazývaného aj „Madrid calle 30“, je podľa pripomienok Ayuntamiento de Madrid zníženie hustoty cestnej premávky a rizika nehôd, nie zvýšenie kapacity premávky na tejto ceste.

19 Po rozhodnutí z 23. mája 2005, ktorým bol zamietnutý opravný prostriedok podaný proti spomínanému rozhodnutiu zo 17. januára 2005, CODA podalo žalobu o zrušenie tohto rozhodnutia na vnútroštátny súd. Rovnako ako podaný opravný prostriedok je žaloba o zrušenie založená na dôvodoch porušenia vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré sa majú uplatňovať na uvedené projekty a ktoré vyplývajú najmä zo zmenenej smernice, v oblasti posudzovania vplyvov na životné prostredie.

20 Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že mestská rada projekt „Madrid calle 30" rozdelila na 15 rôznych, nezávislých projektov, oddelene prejednávaných, pričom iba jeden sa týka zmeny alebo úprav časti existujúcej cesty na úseku prekračujúcom päť kilometrov, čo podľa regionálnych predpisov predstavuje prah, pri ktorom projekt podlieha posudzovaniu vplyvu na životné prostredie, hoci rozsah celkového projektu túto hranicu prekračuje mnohonásobne. Z vysvetlení vnútroštátneho súdu tiež vyplýva, že podľa niektorých odhadov by realizácia celkového projektu mala priniesť nárast dopravy až o 25 % a bude vyžadovať práce rôzneho druhu na území mesta v okolí M-30.

21 Vzhľadom na rozsah a vplyv tohto projektu sa vnútroštátny súd pýta, či by sa v súlade so zmenenou smernicou nemal povinne posúdiť jeho vplyv na životné prostredie.

22 Pred vnútroštátnym súdom Ayuntamiento de Madrid tvrdil, že vôbec nemal v úmysle brániť uplatneniu zmenenej smernice a uviedol, že spor je skôr výsledkom jednotného výkladu, ktorý uplatňujú všetky vnútroštátne orgány dohľadu nad zákonnosťou projektu. Rovnako tvrdil, že uplatnenie judikatúry podľa rozsudku Súdneho dvora zo 16. marca 2006, Komisia/Španielsko (C-332/04), na iné prípady, ako bola vec, ktorá viedla k uvedenému rozsudku, by si vyžadovalo podrobnejšiu argumentáciu zo strany Súdneho dvora.

23 Vnútroštátny súd uvádza aj pripomienky, ktoré predložilo Communidad autónoma de Madrid (autonómne spoločenstvo Madridu), podľa ktorého došlo k zámene medzi prejudiciálnym konaním a konaním o žalobe o nesplnenie povinnosti, pretože pojednávanie sa týkalo najmä prípadných porušení práva Spoločenstva.

24 Za týchto okolností vnútroštátny súd rozhodol o prerušení konania a predložil Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Majú sa požiadavky stanoveného konania o posúdení vplyvov na životné prostredie, vyplývajúce zo [zmenenej smernice], uplatniť na projekty výstavby mestských ciest pri zohľadnení charakteru a rozsahu daných projektov, ako aj ich zásahu do husto obývaných oblastí alebo krajín s historickým, kultúrnym alebo archeologickým významom?

2. Majú sa požiadavky stanoveného konania o posúdení vplyvov na životné prostredie, vyplývajúce zo [zmenenej smernice], uplatniť na projekty, o ktoré ide v správnom konaní vo veci samej, so zreteľom na ich charakter a druh cesty, na ktorých sa majú vykonať, ich vlastnosti, rozsah, vplyv na okolie, hustotu osídlenia, rozpočet a prípadné rozdelenie celkového projektu s podobnými prácami na tej istej ceste?

3. Majú sa kritériá, ktoré stanovil Súdny dvor… v rozsudku [Komisia/Španielsko, citovanom vyššie] v bodoch 69 až 88, uplatniť na projekty, o ktoré ide v tomto konaní, so zreteľom na ich charakter a druh cesty, na ktorých sa majú vykonať, ich vlastnosti, rozsah, vplyv na okolie, rozpočet a prípadné rozdelenie celkového projektu s podobnými prácami na tej istej ceste, a preto bolo nutné tieto projekty podrobiť konaniu o posúdení vplyvov na životné prostredie?

4. So zreteľom na správny spis, a najmä na štúdie a správy, ktoré obsahuje, splnili si španielske orgány povinnosti, ktoré im vyplývajú zo [zmenenej smernice] v súvislosti s projektmi, o ktoré ide v tomto konaní, hoci projekt nebol formálne predložený na konanie o posúdení vplyvov na životné prostredie, ktoré upravuje uvedená smernica?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvých troch otázkach

25 Prvými troma otázkami, ktoré treba preskúmať súčasne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má zmenená smernica vykladať v tom zmysle, že projekty prestavby a skvalitnenia ciest prvej kategórie takmer celého mestského cestného obchvatu treba predložiť na posúdenie vplyvu na životné prostredie, ak vezmeme do úvahy najmä ich povahu, druh predmetných cestných komunikácií, ich vlastnosti, rozsah, ako aj ich vplyv na husto obývané oblasti alebo krajiny s historickým, kultúrnym alebo archeologickým významom, a skutočnosť, že sú výsledkom rozdelenia celkového projektu, ktorý sa týka realizácie komplexnej skupiny podobných prác na tej istej ceste.

26 Podľa článku 4 ods. 1 zmenenej smernice podliehajú projekty uvedené v jej prílohe I posúdeniu vplyvu na životné prostredie. Podľa odseku 2 toho istého článku a podmienok v ňom uvedených, členské štáty určia, s prihliadnutím na uvedené podmienky, ktoré projekty uvedené v prílohe II uvedenej smernice podliehajú takému posúdeniu.

27 Podľa Ayuntamiento de Madrid sporný cestný obchvat vo veci samej je mestskou cestou. V prílohách I a II zmenenej smernice sa pritom neuvádza taký druh cesty, ale spomínajú sa len diaľnice, cesty prvej kategórie a cesty. Tieto pojmy tam navyše nie sú vymedzené, s výnimkou cesty prvej kategórie, ktorej pojem je vymedzený odkazom na definíciu stanovenú v dohode. Podľa odporkyne v konaní vo veci samej, v situácii, keď neexistuje presné vymedzenie týchto pojmov, sa v španielskej právnej úprave, ktorou sa prebrala zmenená smernica, použili tie isté pojmy. Keďže táto právna úprava nespomína mestské cesty, odporkyňa dospela k názoru, že projekty týkajúce sa úpravy takej cesty nie sú upravené zmenenou smernicou, a preto nepodliehajú posúdeniu vplyvu na životné prostredie.

28 Toto tvrdenie nemožno prijať. Treba pripomenúť, že Súdny dvor už mnohokrát rozhodol, že pôsobnosť smernice 85/337 a zmenenej smernice je veľmi rozsiahla (pozri v tomto zmysle rozsudky z 24. októbra 1996, Kraaijeveld a i., C-72/95, Zb. s. I-5403, bod 31, a zo 16. septembra 1999, WWF a i., C-435/97, Zb. s. I-5613, bod 40, ako aj z 28. februára 2008, Abraham a i., C-2/07, Zb. s. I-1197, bod 32). Bolo by preto v rozpore so samotným cieľom zmenenej smernice, keby mohol akýkoľvek projekt mestskej cesty uniknúť jej pôsobnosti len z toho dôvodu, že medzi projektmi v prílohe I a II k tejto smernici nie je taký druh cesty výslovne uvedený.

29 Treba uviesť, že v bode 7 prílohy I zmenenej smernice sa pod písmenami b) a c) uvádzajú medzi projektmi, ktorých vplyv na životné prostredie sa musí posúdiť, aj „diaľnice“ a „cesty prvej kategórie“, ako aj „stavba nových štvor- a viacprúdových ciest, alebo vyrovnanie a/alebo rozšírenie existujúcej cesty s dvoma a menej prúdmi, kde by takáto nová cesta, alebo vyrovnaná a/alebo rozšírená časť cesty presahovala 10 km, alebo viac spojitej dĺžky“. V prílohe II bode 10 písm. e) a v bode 13 prvej zarážke sa uvádza „výstavba ciest“ a „akákoľvek zmena alebo rozšírenie projektov uvedených v prílohe I alebo prílohe II už autorizovaných, vykonaných, alebo v procese vykonávania, ktoré môžu mať podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie“ medzi projektmi, pri ktorých členské štáty môžu rozhodnúť podľa článku 4 ods. 2 uvedenej smernice, či podliehajú posúdeniu vplyvu na životné prostredie. V tomto ohľade treba po prvé upresniť, ako správne tvrdí Komisia Európskych spoločenstiev, že pojmy uvedené v týchto prílohách sú pojmami práva Spoločenstva, ktoré musia byť vykladané autonómne, a po druhé treba uviesť, že nie je vylúčené, že druhy ciest, ktoré sú v nich uvedené, sa nachádzajú na zastavaných územiach aj mimo nich.

30 Zmenená smernica nevymedzuje uvedené pojmy, okrem pojmu „cesta prvej kategórie“, pri ktorom odkazuje na dohodu, a tým aj na vymedzenie pojmu „cesta prvej kategórie“ v nej uvedenom. Vzhľadom na to, že zmluvnými stranami dohody sú len niektoré členské štáty, tento odkaz sa týka znenia dohody platného v momente prijatia smernice 85/337, teda znenia z 15. novembra 1975.

31 Podľa prílohy II dohody cesta prvej kategórie je cesta vyhradená pre automobilovú dopravu, dostupná len z mimoúrovňových križovatiek alebo riadených križení, na ktorej je zakázané najmä zastavenie a parkovanie. Z vymedzenia tohto pojmu nevyplýva, že mestské cesty by mali byť *a priori* vylúčené. Treba sa naopak pridŕžať takého výkladu, že pokiaľ cesty na zastavaných územiach nie sú výslovne vylúčené, pojem „cesty prvej kategórie" zahŕňa aj mestské cesty, ktoré spĺňajú vlastnosti stanovené v tejto prílohe.

32 Rovnako treba uviesť, že tá istá dohoda vymedzuje pojem „diaľnice" ako cesty, ktorá je špeciálne navrhnutá a postavená pre premávku motorových vozidiel, na ktorú nie je priamy prístup z priľahlých pozemkov a ktorá sa úrovňovo nekrižuje s inou cestou, železničnou, električkovou traťou alebo cestou pre chodcov a je osobitne označená ako diaľnica. Aj keď zmenená smernica neodkazuje výslovne na túto definíciu, dohoda môže byť užitočným nástrojom na pochopenie podobného pojmu, ktorý je obsiahnutý v prílohe I k uvedenej smernici.

33 Z ustálenej judikatúry vyplýva, že členské štáty musia zmenenú smernicu vykonať, rovnako ako smernicu 85/337, spôsobom plne zodpovedajúcim požiadavkám, ktoré stanovuje, berúc do úvahy jej základný cieľ, ktorým je, ako to vyplýva z jej článku 2 ods. 1, podriadiť projekty, ktoré môžu mať podstatný vplyv na životné prostredie najmä svojím charakterom, veľkosťou alebo umiestnením, posudzovaniu ich vplyvov, a to pred vydaním povolenia (pozri v tomto zmysle najmä rozsudky z 19. septembra 2000, Linster, C-287/98, Zb. s. I-6917, bod 52, a z 23. novembra 2006, Komisia/Taliansko, C-486/04, Zb. s. I-11025, bod 36).

34 V dôsledku toho treba projekty mestských ciest považovať za projekty, ktoré patria do pôsobnosti zmenenej smernice.

35 Ako vyplýva z pripomienok CODA, ktoré sa v tomto ohľade nespochybňujú, sporné projekty vo veci samej sa týkajú cesty, ktorá je určená výlučne na premávku motorových vozidiel bez svetelnej signalizácie, chodníkov alebo krajnice pre chodcov

a bez zastávok autobusov alebo vozidiel taxislužby. Je vecou vnútroštátneho súdu, aby urobil skutkové zistenia, ktoré mu umožnia preveriť uvedené skutočnosti, aby mohol určiť, berúc do úvahy usmernenia v bodoch 30 až 33 tohto rozsudku, či sporné projekty patria pod niektorý z pojmov v prílohe I zmenenej smernice, a preto sa musia podrobiť posúdeniu ich vplyvu na životné prostredie.

36 Na tento účel treba upresniť, že skutočnosť, že pod písmenami b) a c) v bode 7 prílohy I zmenenej smernice sa uvádzajú projekty týkajúce sa „stavby" uvedených druhov ciest, zatiaľ čo konanie vo veci samej sa týka projektov prestavby a skvalitnenia existujúcej cesty, neznamená, že tieto projekty sú vylúčené z pôsobnosti zmenenej smernice. Projekt prestavby cesty, ktorý sa svojím rozsahom a spôsobom realizácie rovná stavbe, možno v zmysle uvedenej prílohy považovať za stavebný projekt (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 16. septembra 2004, Komisia/Španielsko, C-227/01, Zb. s. I-8253, bod 46, ako aj Abraham a i., už citovaný, bod 32).

37 Za predpokladu, že sa ukáže, že pri sporných projektoch v konaní vo veci samej nejde o diaľnice alebo cesty prvej kategórie v zmysle písmena b) bodu 7 prílohy I zmenenej smernice alebo o projekty podľa písmena c) bodu 7, vnútroštátny súd má povinnosť preskúmať, či tieto projekty patria pod prílohu II zmenenej smernice, či už pod jej bod 10 písm. e), pokiaľ ide o výstavbu cesty, alebo pod jej bod 13 prvú zarážku v spojení s písmenom e) bodom 10 prílohy II tejto smernice, pokiaľ ide o zmenu projektu stavby cesty.

38 V tomto ohľade treba pripomenúť, že, podobne ako článok 4 ods. 2 smernice 85/337, to isté ustanovenie zmenenej smernice síce priznáva členským štátom priestor na voľnú úvahu, aby určili, či projekt patriaci do kategórií vymenovaných v prílohe II zmenenej smernice má byť posúdený z hľadiska jeho vplyvu na životné prostredie, ale táto miera voľnej úvahy je obmedzená povinnosťou podľa článku 2 ods. 1 zmenenej smernice, podľa ktorého projekty, ktoré pravdepodobne budú mať podstatný vplyv na životné prostredie najmä z dôvodu ich charakteru, veľkosti alebo umiestnenia, budú posúdené z hľadiska ich vplyvov na životné prostredie (pozri, pokiaľ ide o smernicu 85/337, rozsudky Kraaijeveld a i., už citovaný, bod 50, ako aj Abraham a i., už citovaný, bod 37). Pri uplatnení voľnej úvahy musia členské štáty všetky tieto kritériá

zohľadniť, aby určili, či projekty pravdepodobne budú mať vplyv na životné prostredie (rozsudok zo 16. marca 2006, Komisia/Španielsko, už citovaný, bod 77).

39 V tomto ohľade treba konštatovať, že rovnako ako smernica 85/337, aj zmenená smernica zohľadňuje celkové posudzovanie vplyvov projektov alebo ich zmien na životné prostredie. Zohľadniť pri posudzovaní vplyvu projektu na životné prostredie alebo jeho zmeny len priame účinky zamýšľaných stavebných prác bez toho, aby boli zohľadnené vplyvy na životné prostredie, ktoré môžu byť vyvolané používaním alebo prevádzkou stavebných diel, ktoré sú výsledkom týchto prác, by bolo zjednodušujúce a v rozpore s týmto prístupom (pozri, pokiaľ ide o smernicu 85/337, rozsudok Abraham a i., už citovaný, body 42 a 43).

40 Pokiaľ ide o umiestnenie projektov, zmenená smernica v prílohe III bode 2 písm. g) a h) stanovuje husto obývané oblasti a krajiny s historickým, kultúrnym alebo archeologickým významom ako výberové kritériá, ktoré členské štáty musia vziať do úvahy podľa článku 4 ods. 3 uvedenej smernice, pri skúmaní jednotlivých prípadov alebo prahov alebo kritérií stanovených v odseku 2 toho istého článku, aby mohli určiť, či sa vplyv projektu má posudzovať. Tieto výberové kritériá sa môžu týkať aj projektov mestských ciest (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 16. marca 2006, Komisia/Španielsko, už citovaný, bod 79).

41 Na druhej strane skutočnosť, z ktorej vychádzala Ayuntamiento de Madrid, že sporné projekty vo veci samej by mali mať priaznivý vplyv na životné prostredie, je irelevantná pri určení toho, či je potrebné posúdiť vplyv týchto projektov na životné prostredie.

42 Okrem toho výpočet faktorov, ktoré treba zohľadniť podľa článku 3 zmenenej smernice, rovnako ako podľa článku 3 smernice 85/337, a síce vplyv projektu najmä na ľudí, živočíšstvo a rastlinstvo, pôdu, vodu, ovzdušie alebo kultúrne dedičstvo, sám osebe poukazuje na to, že vplyv na životné prostredie, ktorý má byť podľa zmenenej smernice posúdený, nie je len vplyv zamýšľaných prác, ale najmä vplyv projektu,

ktorý sa má realizovať (pozri v tomto zmysle rozsudok Abraham a i., už citovaný, bod 44).

43 Ako správne uviedla generálna advokátka v bode 28 svojich návrhov, projekty týkajúce sa ciest môžu mať množstvo vplyvov na životné prostredie, ktoré sa môžu prejaviť tak v mestách, ako aj mimo miest, lebo mestá sú obzvlášť citlivé, najmä z dôvodu hustoty osídlenia, existujúceho znečistenia životného prostredia, ale aj vzhľadom na možnosť existencie miest s historickým, kultúrnym alebo archeologickým významom (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 16. marca 2006, Komisia/Španielsko, už citovaný, bod 81).

44 Napokon treba zdôrazniť, ako Súdny dvor už uviedol v súvislosti so smernicou 85/337, že cieľ zmenenej smernice nemožno obísť rozdelením projektu a že nezohľadnenie kumulatívneho účinku niekoľkých projektov nesmie v praxi znamenať, že všetky projekty uniknú povinnosti posudzovania, pokiaľ ako celok môžu mať v zmysle článku 2 ods. 1 zmenenej smernice podstatný vplyv na životné prostredie (pozri, pokiaľ ide o smernicu 85/337, rozsudky z 21. septembra 1999, Komisia/Írsko, C-392/96, Zb. s. I-5901, bod 76, ako aj Abraham a i., už citovaný, bod 27).

45 Pokiaľ ide o sporné projekty v konaní vo veci samej, z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že všetky patria do celkového projektu „Madrid calle 30“. Je vecou vnútroštátneho súdu, aby preveril, či sa z dôvodu, najmä ich priestorovej blízkosti, podobnosti a ich vzájomného spolupôsobenia majú posudzovať spoločne.

46 Na základe uvedeného treba na prvé tri prejudiciálne otázky odpovedať tak, že zmenená smernica sa má vykladať v tom zmysle, že v súvislosti s projektmi prestavby a skvalitnenia mestských ciest stanovuje posudzovanie vplyvu na životné prostredie, či už ide o projekty podľa písmena b) alebo c) bodu 7 prílohy I uvedenej smernice, podľa písmena e) bodu 10 prílohy II alebo prvej zarážky bodu 13 uvedenej smernice, ktoré pravdepodobne budú mať z dôvodu ich povahy, rozsahu alebo ich umiestnenia, a prípadne vzhľadom na ich spolupôsobenie s ostatnými projektmi, podstatný vplyv na životné prostredie.

O štvrtej otázke

47 Svojou štvrtou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či vykonané štúdie a priložené správy o sporných projektoch vo veci samej spĺňajú požiadavku posudzovania vplyvu na životné prostredie, ako je stanovená v zmenenej smernici.

48 V rámci konania podľa článku 234 ES, ktoré spočíva na jednoznačnom rozdelení úloh medzi vnútroštátnymi súdmi a Súdnym dvorom, je na posúdenie konkrétneho skutkového stavu príslušný vnútroštátny súd. Súdny dvor má teda len právomoc rozhodnúť o výklade a platnosti právnej normy Spoločenstva, a to na základe skutkových okolností, s ktorými ho oboznámil vnútroštátny súd (pozri najmä rozsudky zo 16. júla 1998, Dumon a Froment, C-235/95, Zb. s. I-4531, bod 25, ako aj z 28. septembra 2006, Gasparini a i., C-467/04, Zb. s. I-9199, bod 41).

49 Prostredníctvom tejto otázky bol pritom Súdny dvor požiadaný, aby sa vyjadril k určitým skutkovým okolnostiam, na ktorých spočíva konanie vo veci samej, to znamená, aby určil, či šetrenia, vypočutia a analýzy, ktoré vnútroštátne orgány vykonali, predstavujú, so zreteľom na dotknuté projekty, posúdenie vplyvu na životné prostredie v zmysle zmenenej smernice.

50 Také preskúmanie je vecou vnútroštátneho súdu, ktorý má mať znalosť o tom, že formálne posúdenie možno nahradiť rovnocennými opatreniami, pokiaľ vyhovujú minimálnym požiadavkám podľa článku 3, ako aj článkov 5 až 10 zmenenej smernice.

51 Na štvrtú otázku preto netreba odpovedať.

O trovách

52 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (tretia komora) rozhodol takto:

Smernica Rady 85/337/EHS z 27. júna 1985 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie, zmenená a doplnená smernicou 97/11/ES z 3. marca 1997, sa má vykladať v tom zmysle, že v súvislosti s projektmi prestavby a skvalitnenia mestských ciest stanovuje posudzovanie vplyvu na životné prostredie, či už ide o projekty podľa písmena b) alebo c) bodu 7 prílohy I uvedenej smernice, podľa písmena e) bodu 10 prílohy II alebo prvej zarážky bodu 13 uvedenej smernice, ktoré pravdepodobne budú mať z dôvodu svojho charakteru, rozsahu alebo umiestnenia, a prípadne vzhľadom na ich spolupôsobenie s ostatnými projektmi, podstatný vplyv na životné prostredie.

Podpisy