SODBA SODIŠČA (tretji senat)

z dne 25. julija 2008 *

V zadevi C-142/07,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 234 ES, ki ga je vložilo Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 22 de Madrid (Španija) z odločbo z dne 23. januarja 2007, ki je prispela na Sodišče 12. marca 2007, v postopku

Ecologistas en Acción-CODA

proti

Ayuntamiento de Madrid,

SODIŠČE (tretji senat),

v sestavi A. Rosas, predsednik senata, U. Lõhmus (poročevalec), J. Klučka, sodnika, P. Lindh, sodnica, in A. Arabadjiev, sodnik,

* Jezik postopka: španščina.

generalna pravobranilka: J. Kokott,
sodna tajnica: M. Ferreira, glavna administratorka,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 2. aprila 2008,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za Ecologistas en Acción-CODA J. Doreste Hernández, odvetnik,

– za Ayuntamiento de Madrid I. Madroñero Peloche, zastopnik, skupaj z A. Sánchez Cordero, odvetnica,

– za italijansko vlado I. M. Braguglia, zastopnik, skupaj z G. Fiengom, avvocato dello Stato,

– za Komisijo Evropskih skupnosti A. Alcover San Pedro in J.-B. Laignelot, zastopnika,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalne pravobranilke na obravnavi 30. aprila 2008

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago Direktive Sveta 85/337/EGS z dne 27. junija 1985 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje (UL L 175, str. 40), kot je bila spremenjena z Direktivo Sveta 97/11/ES z dne 3. marca 1997 (UL L 73, str. 5, v nadaljevanju: spremenjena direktiva).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med združenjem Ecologistas en Acción-CODA (v nadaljevanju: CODA) in Ayuntamiento de Madrid (mestna občina Madrid) glede upravnega akta, s katerim so bili odobreni različni projekti v okviru širitve in obnove skoraj celotne madridske obvoznice.

Pravni okvir

Skupnostna ureditev

3 Direktiva 85/337 je bila sprejeta z namenom uskladitve načel na področju presoje vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje, glavnih obveznosti nosilcev projektov in vsebine presoje teh vplivov. V njeni prilogi I so navedeni projekti, za katere se mora izvesti takšna presoja, medtem ko so v njeni prilogi II navedeni tisti,

za katere lahko države članice v skladu s členom 4(2) te direktive določijo, da se presodijo, če menijo, da se glede na njihove značilnosti to zahteva.

4 Spremembe Direktive 85/337, uvedene z Direktivo 97/11, se nanašajo predvsem na to, da so projekti, ki bodo verjetno vplivali na okolje, predmet zahteve za izdajo soglasja za izvedbo in presoje njihovih vplivov, in na uskladitev meril, ki jih morajo države članice uporabiti pri določanju, ali je glede projekta iz ene od skupin iz priloge II treba izvesti tako presojo. Ta merila so od tedaj našteta v prilogi III k spremenjeni direktivi.

5 Člen 1(2) spremenjene direktive vsebuje te opredelitve:

„‚projekt' pomeni:

– izvedbo gradbenih ali drugih instalacijskih del ali projektov,

– druge posege v naravno okolje in krajino, […];

‚nosilec projekta' pomeni:

prosilca za dovolitev zasebnega projekta, ali javni organ, ki da pobudo za projekt;

‚soglasje za izvedbo' pomeni:

odločitev pristojnega organa ali organov, ki dovoljuje nosilcu projekta izvedbo projekta."

6 V členu 2(1) spremenjene direktive je določeno:

„Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da so pred izdajo soglasja projekti, ki bodo verjetno pomembno vplivali na okolje, med drugim zaradi svoje narave, velikosti ali lokacije, predmet zahteve za izdajo soglasja za izvedbo in presojo njihovih vplivov. […]“

7 V členu 3 spremenjene direktive je določeno:

„Presoja vplivov na okolje na primeren način glede na vsak posamezni primer in skladno s členi 4 do 11 opredeli, opiše in presodi neposredne in posredne vplive projekta na naslednje dejavnike:

– ljudi, živalstvo in rastlinstvo;

– tla, vodo, zrak, podnebje in krajino;

– materialno lastnino in kulturno dediščino;

– medsebojne vplive dejavnikov, navedenih v prvi, drugi in tretji alineji.“

8 V skladu z besedilom člena 4(1) spremenjene direktive se presojajo projekti, ki so našteti v prilogi I k tej direktivi, ob upoštevanju, da so na podlagi člena 2(3) te direktive v izjemnih primerih določeni projekti izvzeti.

9 V skladu s členom 4(2) in (3) spremenjene direktive vsaka država članica s preverjanjem za vsak primer posebej ali s pragovi ali merili, ki jih postavi, ob upoštevanju izbirnih meril iz priloge III k tej direktivi odloči, ali se bodo projekti iz priloge II k navedeni direktivi presojali.

10 V prilogi I k spremenjeni direktivi so v točki 7 pod (b) navedeni projekti „[g]radnj[e] avtocest in hitrih cest“ in pod (c) projekti „[g]radnj[e] nove ceste s štirimi ali več pasovi ali nova razvrstitev pasov na obstoječi cesti in/ali širitev obstoječe ceste z dvema pasovoma ali manj, da bo imela štiri ali več pasov, z dolžino take nove ceste ali dela ceste z novo razvrstitvijo pasov in/ali razširjenega dela ceste 10 km ali več neprekinjenega poteka.“

11 V navedeni točki 7(b) je pojem „hitra cesta“ opredeljen s sklicevanjem na opredelitev iz Evropskega sporazuma o glavnih mednarodnih prometnih žilah z dne 15. novembra 1975 (v nadaljevanju: sporazum).

12 V prilogi II k spremenjeni direktivi so v točki 10, naslovljeni „Infrastrukturni projekti“, pod (b) navedeni „[u]rbanistični projekti“ in pod (e) „[g]radnja cest […] (projekti, ki niso vključeni v prilogo I)“.

13 V navedeni prilogi II se točka 13, prva alinea, nanaša na „[v]sak[o] sprememb[o] ali razširitev projektov, naštetih v Prilogi I in Prilogi II, ki so že dovoljeni, izvedeni ali v izvedbi in lahko imajo pomembne škodljive vplive na okolje“.

Sporazum

14 Sporazum so ratificirale vse države članice razen sedmih. Med slednjimi je Kraljevina Španija.

15 Priloga II, naslov II „[Kategorizacija mednarodnih cest]“, k sporazumu vsebuje te opredelitve:

„II.2 Avtoceste

Izraz ‚avtocesta‘ označuje cesto, ki je projektirana in zgrajena izključno za promet motornih vozil in se ne uporablja za druge namene in katera:

(i) ima, razen na posebnih mestih ali začasno, ločene vozne pasove za promet v dveh nasprotnih smereh, ki so med seboj fizično ločeni z ločilnim pasom, ki ni namenjen prometu, ali izjemoma z drugimi sredstvi;

(ii) se v nivoju ne križa z drugo cesto, železniško ali tramvajsko progo ali pešpotjo;

(iii) je posebej označena kot avtocesta.

II.3 Hitre ceste

Ceste, določene za avtomobilski promet, na katere je možen uvoz samo prek deteljic ali križišč, na katerih je promet reguliran in se je prepovedano zaustaviti ali stati.“

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

16 Concejala del Área de Gobierno de Urbanisme, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid (svetnik mestne občine Madrid, pristojen za urbanizem, stanovanjsko problematiko in infrastrukturo) je z odločbo z dne 17. januarja 2005 odobril različne projekte prenove in izboljšanja madridske mestne obvoznice z oznako M-30.

17 Ti projekti se konkretno nanašajo na vkop trase ceste pod površje, in sicer na eni strani ceste M-30 med Marquès de Monistrol in Puente de Segovia, med Puente de Segovia in Puente de San Isidro, med Puente de San Isidro in Puente de Praga ter med Puente de Praga in Nudo Sur ter na drugi strani ceste Avenida de Portugal do krožišča San Vicente. Glede na stališča združenja CODA, ki se jim glede tega ni ugovarjalo, je M-30 cesta, namenjena izključno prometu motornih vozil, brez semaforjev, pločnika ali pasu za pešce ter brez avtobusnih postaj in postajališč za taksije.

18 Ti projekti spadajo v okvir zapletenega projekta s področja gradbeništva o izboljšanju in prenovi skoraj celotne madridske obvoznice. Namen tega projekta, ki se imenuje tudi „Madrid calle 30“, je glede na stališča Ayuntamiento de Madrid zmanjšanje gneče na cestah ter tveganja za nesreče in ne povečanje prometne zmogljivosti te ceste.

19 Potem ko je bila pritožba zoper zgoraj navedeno odločbo z dne 17. januarja 2005 z odločbo z dne 23. maja 2005 zavrnjena, je združenje CODA s tožbo na razglasitev ničnosti te odločbe pri predložitvenem sodišču začelo upravni spor. Kot v primeru pritožbe ta ničnostna tožba med drugim temelji na tožbenem razlogu, da naj bi bila kršena nacionalna ureditev na področju presoje vplivov na okolje, ki velja za navedene projekte in ki deloma izhaja iz spremenjene direktive.

20 Iz predložitvene odločbe izhaja, da je madridski mestni svet zgoraj navedeni krovni projekt „Madrid calle 30“ razdelil na petnajst samostojnih podprojektov, ki jih je obravnaval posamezno in od katerih se le eden nanaša na spremembo ali obnovo trase obstoječe ceste, daljše od petih kilometrov, kar je prag, določen z veljavno regionalno ureditvijo za presojo vplivov projekta na okolje, medtem ko zadevni krovni projekt, obravnavan kot celota, znatno presega ta prag. Iz pojasnil predložitvenega sodišča izhaja, da naj bi po nekaterih predvidevanjih izvedba krovnega projekta povzročila povečanje prometa za skoraj 25 % in nujnost različnih del na mestnem območju okoli M-30.

21 Ob upoštevanju razsežnosti in posledic tega projekta se predložitveno sodišče sprašuje, ali ne bi bilo treba v skladu s spremenjeno direktivo obvezno presoditi njegovih vplivov na okolje.

22 Ayuntamiento de Madrid je pri predložitvenem sodišču kljub zatrjevanju, da ni nikoli imel namena nasprotovati uporabi spremenjene direktive, opozoril, da je spor posledica razlage, ki so jo uporabili vsi nacionalni organi, ki so preverili zakonitost zadevnih projektov. Poleg tega je poudaril, da bi bila za razširitev področja uporabe sodne prakse, ki izhaja iz sodbe Sodišča z dne 16. marca 2006 v zadevi Komisija proti Španiji (C-332/04, neobjavljena v ZOdl.), še na druge primere poleg tistega, ki je bil sporen v zadevi, v kateri je bila izrečena ta sodba, nujna podrobna obrazložitev Sodišča.

23 Predložitveno sodišče prav tako poudarja stališča, ki jih je predložila Communidad autónoma de Madrid (madridska avtonomna skupnost) in v skladu s katerimi naj bi nastala zmeda med postopkom predhodnega odločanja in tožbo zaradi neizpolnitve obveznosti, saj naj bi se razprava nanašala predvsem na morebitne kršitve prava Skupnosti.

24 V teh okoliščinah je nacionalno sodišče prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali se pravila postopka presoje vplivov na okolje, določena v [spremenjeni direktivi], uporabljajo za projekte del na mestnih cestah glede na vrsto in obseg teh projektov ali kadar vplivajo na gosto poseljena območja ali na območja zgodovinskega, kulturnega ali arheološkega pomena?

2. Ali se pravila postopka presoje vplivov na okolje, določena v [spremenjeni direktivi], uporabljajo za projekte, ki so predmet tega upravnega spora, glede na njihovo vrsto in vrsto ceste, na kateri se načrtuje njihova izvedba, značilnosti, razsežnosti, vpliv na okolico, gostoto poseljenosti, proračun in morebitno drobitev krovnega projekta podobnih del na isti cesti?

3. Ali se merila, ki jih je določilo Sodišče […] v [zgoraj navedeni] sodbi [Komisija proti Španiji], in sicer v točkah od 69 do 88 te sodbe, uporabljajo za projekte, ki so predmet tega postopka, glede na njihovo vrsto in vrsto ceste, na kateri se načrtuje njihova izvedba, značilnosti, razsežnosti, vpliv na okolico, proračun in morebitno drobitev krovnega projekta podobnih del na isti cesti, in ali se mora zato za te projekte izvesti postopek presoje vplivov na okolje?

4. Ali so glede na to, kar izhaja iz upravnega spisa in natančneje iz vanj vključenih študij in poročil, španske oblasti v zvezi s projekti, ki so predmet tega postopka, v praksi spoštovale obveznosti iz [spremenjene direktive] glede presoje vplivov na okolje, čeprav se za te projekte formalno ni uporabil postopek presoje vplivov na okolje, ki ga določa navedena direktiva?“

Vprašanja za predhodno odločanje

Prva tri vprašanja

25 S prvimi tremi vprašanji, ki jih je treba obravnavati skupaj, predložitveno sodišče v bistvu sprašuje, ali je treba spremenjeno direktivo razlagati tako, da je treba glede projektov prenove in izboljšanja skoraj celotne mestne obvoznice izvesti presojo njihovih vplivov na okolje ob upoštevanju, med drugim, vrste teh projektov, vrste ceste, značilnosti in razsežnosti navedenih projektov ter njihovih vplivov na gosto poseljena območja ali na območja zgodovinskega, kulturnega ali arheološkega pomena ter dejstva, da so ti projekti nastali z razdelitvijo krovnega projekta o izvedbi več podobnih del na isti cesti.

26 Na podlagi člena 4(1) spremenjene direktive je treba glede projektov, naštetih v njeni prilogi I, izvesti presojo njihovih vplivov na okolje. V skladu z odstavkom 2 istega člena pa določijo države članice ob upoštevanju pogojev iz te določbe, za katere projekte, ki so našteti v prilogi II k navedeni direktivi, je treba izvesti tako presojo.

27 Po mnenju Ayuntamiento de Madrid je obvoznica, ki se obravnava v postopku v glavni stvari, mestna cesta. Prilogi I in II k spremenjeni direktivi pa naj se ne bi nanašali na to vrsto ceste, saj so v njiju navedene le avtoceste, hitre ceste in ceste. Ti pojmi naj poleg tega ne bi bili opredeljeni, z izjemo pojma hitra cesta, ki je opredeljen s sklicevanjem na opredelitev iz sporazuma. Ker ti pojmi niso natančno opredeljeni, je bilo po mnenju tožene stranke iz postopka v glavni stvari v španske predpise, s katerimi je bila prenesena spremenjena direktiva, povzeto isto besedilo teh pojmov. Ker med njimi ni mestne ceste, je mestna občina menila, da se za projekte o spremembi take ceste spremenjena direktiva ne uporablja in torej glede njih ni treba izvesti presoje vplivov na okolje.

28 Te trditve ni mogoče sprejeti. Treba je spomniti, da je Sodišče večkrat poudarilo, da sta področji uporabe Direktive 85/337 in spremenjene direktive zelo široki (glej v tem smislu sodbe z dne 24. oktobra 1996 v zadevi Kraaijeveld in drugi, C-72/95, Recueil, str. I-5403, točka 31; z dne 16. septembra 1999 v zadevi WWF in drugi, C-435/97, Recueil, str. I-5613, točka 40; in z dne 28. februarja 2008 v zadevi Abraham in drugi, C-2/07, ZOdl., str. I-1197, točka 32). Bilo bi torej v nasprotju z namenom spremenjene direktive, če se ta direktiva za projekte o mestnih cestah ne bi uporabljala le zato, ker v njej projekti o tej vrsti ceste niso izrecno navedeni med projekti, naštetimi v njenih prilogah I in II.

29 Treba je poudariti, da so v prilogi I, točka 7(b) in (c), k spremenjeni direktivi med projekti, glede katerih je treba izvesti presojo vplivov na okolje, naštete „avtocest[e]“, „hitr[e] cest[e]“ in „[g]radnja nove ceste s štirimi ali več pasovi ali nova razvrstitev pasov na obstoječi cesti in/ali širitev obstoječe ceste z dvema pasovoma ali manj, da bo imela štiri ali več pasov, z dolžino take nove ceste ali dela ceste z novo razvrstitvijo pasov in/ali razširjenega dela ceste 10 km ali več neprekinjenega poteka“. Med projekti, glede katerih lahko države članice v skladu s členom 4(2) te direktive določijo, da se izvede presoja vplivov na okolje, sta v prilogi II, točki 10(e) in 13, prva alinea, navedeni „[g]radnja cest“ in „[v]saka sprememba ali razširitev projektov, naštetih v Prilogi I in Prilogi II, ki so že dovoljeni, izvedeni ali v izvedbi in lahko imajo pomembne škodljive vplive na okolje“. V zvezi s tem je treba na eni strani pojasniti, kot pravilno poudarja Komisija Evropskih skupnosti, da so pojmi iz navedenih prilog pojmi prava Skupnosti, ki jih je treba razlagati avtonomno, na drugi strani pa je treba poudariti, da ni izključeno, da vrste cest, navedene v teh določbah, potekajo v mestu in zunaj njega.

30 V spremenjeni direktivi zgoraj navedeni pojmi niso opredeljeni, z izjemo pojma „hitra cesta“, ki je opredeljen s sklicevanjem na sporazum in torej na njegovo opredelitev pojma „hitra cesta“. Ker vse države članice niso podpisnice tega sporazuma, se to sklicevanje nanaša na različico sporazuma, ki je veljala ob sprejetju Direktive 85/337, to je različico z dne 15. novembra 1975.

31 Hitra cesta je v skladu z besedilom priloge II k sporazumu cesta, določena za avtomobilski promet, na katero je uvoz mogoč samo skozi deteljice ali križišče, na kateri je promet reguliran in se je na njej prepovedano zaustaviti ali stati. Iz te opredelitve ne izhaja, da bi bile ceste v mestnih območjih *a priori* izključene. Nasprotno, ker ceste v mestih niso izrecno izključene, je treba domnevati, da pojem „hitre ceste“ zajema mestne ceste, ki imajo značilnosti, določene v tej prilogi.

32 Prav tako je treba opozoriti, da je v istem sporazumu opredeljen pojem „avtocesta“ kot cesta, ki je med drugim projektirana in zgrajena izključno za promet motornih vozil in se ne uporablja za druge namene, ki se v nivoju ne križa z drugo cesto, železniško ali tramvajsko progo ali pešpotjo in ki je posebej označena kot avtocesta. Čeprav v spremenjeni direktivi ni izrecnega sklicevanja na to opredelitev, je lahko sporazum koristen pripomoček za razumevanje podobnega pojma iz priloge I k tej direktivi.

33 Iz ustaljene sodne prakse izhaja, da morajo države članice spremenjeno direktivo, tako kot Direktivo 85/337, izvesti popolnoma v skladu z zahtevami, ki jih določa ob upoštevanju njenega bistvenega cilja, ki je, kot to izhaja iz člena 2(1), da se pred izdajo soglasja za izvedbo presodijo vplivi projektov, ki bodo, med drugim zaradi svoje narave, velikosti ali lokacije, verjetno pomembno vplivali na okolje (glej v tem smislu zlasti sodbi z dne 19. septembra 2000 v zadevi Linster, C-287/98, Recueil, str. I-6917, točka 52, in z dne 23. novembra 2006 v zadevi Komisija proti Italiji, C-486/04, ZOdl., str. I-11025, točka 36).

34 Zato je treba projekte del na mestnih cestah obravnavati kot projekte, za katere se uporablja spremenjena direktiva.

35 Kot izhaja iz stališč združenja CODA, ki se jim glede tega ni ugovarjalo, se projekti, obravnavani v postopku v glavni stvari, nanašajo na cesto, namenjeno izključno prometu motornih vozil, brez semaforjev, pločnika ali pasu za pešce ter brez

avtobusnih postaj in postajališč za taksije. Predložitveno sodišče mora ugotoviti dejstva, na podlagi katerih bo lahko preverilo te elemente, da bo ob upoštevanju napotkov iz točk od 30 do 33 te sodbe odločilo, ali spadajo ti projekti pod enega od pojmov iz priloge I k spremenjeni direktivi in je zato treba izvesti presojo njihovih vplivov na okolje.

36 V zvezi s tem je treba pojasniti, da to, da se priloga I, točka 7(b) in (c), k spremenjeni direktivi nanaša na projekte „gradnje“ vrste cest, ki so navedene, medtem ko se projekti, obravnavani v postopku v glavni stvari, nanašajo na prenovo in izboljšanje obstoječe ceste, ne pomeni, da se za slednje spremenjena direktiva ne uporablja. Projekt prenove ceste, ki bi bil glede na svojo razsežnost in način izvedbe enakovreden gradnji, se namreč lahko obravnava kot projekt gradnje v smislu navedene priloge (glej v tem smislu sodbo z dne 16. septembra 2004 v zadevi Komisija proti Španiji, C-227/01, ZOdl., str. I-8253, točka 46, in zgoraj navedeno sodbo Abraham in drugi, točka 32).

37 Če bi se izkazalo, da se projekti, obravnavani v postopku v glavni stvari, ne nanašajo na avtoceste ali hitre ceste v smislu priloge I, točka 7(b), k spremenjeni direktivi niti na projekte iz navedene točke 7(c), mora predložitveno sodišče prav tako preveriti, ali se za projekte, obravnavane v postopku v glavni stvari, uporablja priloga II k tej direktivi bodisi na podlagi njene točke 10(e), če gre za gradnjo ceste, bodisi na podlagi njene točke 13, prva alinea, v povezavi s prilogo II, točka 10(e), k navedeni direktivi, če gre za spremembo projekta gradnje cest.

38 V zvezi s tem je treba spomniti, da čeprav imajo države članice na podlagi iste določbe spremenjene direktive diskrecijsko pravico – kot so jo imele na podlagi člena 4(2) Direktive 85/337 – da določijo, ali je treba glede projekta iz ene od skupin, naštetih v prilogi II k spremenjeni direktivi, izvesti presojo vplivov na okolje, je ta diskrecijska pravica omejena z obveznostjo, določeno v členu 2(1) spremenjene direktive, da se presodijo vplivi projektov, ki bodo med drugim zaradi svoje narave, velikosti ali lokacije verjetno pomembno vplivali na okolje (glej v zvezi z Direktivo 85/337 zgoraj navedeni sodbi Kraaijeveld in drugi, točka 50, ter Abraham in drugi, točka 37). Pri izvajanju svoje diskrecijske pravice morajo države članice upoštevati vsakega od teh

meril, da bi odločile, ali bodo imeli projekti pomemben vpliv na okolje (zgoraj navedena sodba Komisija proti Španiji z dne 16. marca 2006, točka 77).

39 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da je cilj spremenjene direktive, enako kot Direktive 85/337, celostna presojo vplivov, ki jih imajo projekti ali njihove spremembe na okolje. Bilo bi poenostavljeno in v nasprotju s tem pristopom, če bi se v okviru presoje vplivov projekta ali njegove spremembe na okolje upoštevali zgolj neposredni vplivi načrtovanih del, ne pa vplivov na okolje, ki bi lahko nastali z uporabo in izrabljanjem objektov, ki nastanejo s temi deli (glej v zvezi z Direktivo 85/337 zgoraj navedeno sodbo Abraham in drugi, točki 42 in 43).

40 Glede lokacije projektov so v prilogi III, točka 2(g) in (h), k spremenjeni direktivi navedena gosto naseljena območja in zgodovinsko, kulturno ali arheološko pomembne krajine kot izbirna merila, ki jih morajo države članice upoštevati v skladu s členom 4(3) navedene direktive med preverjanjem za vsak primer posebej ali postavljanjem pragov ali meril, določenih v odstavku 2 tega člena, da bi odločile, ali je treba glede projekta izvesti presojo. Ta izbirna merila pa se lahko nanašajo tudi na projekte del na mestnih cestah (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Komisija proti Španiji z dne 16. marca 2006, točka 79).

41 Nasprotno, dejstvo, ki ga je navedel Ayuntamiento de Madrid, da naj bi imeli projekti, obravnavani v postopku v glavni stvari, ugodne vplive na okolje, se ne more upoštevati v okviru presoje, ali je treba glede navedenih projektov izvesti presojo njihovih vplivov na okolje.

42 Poleg tega iz seznama upoštevnih dejavnikov, navedenih v členu 3 spremenjene direktive, kot so vplivi, ki jih ima projekt med drugim na ljudi, živalstvo in rastlinstvo, na tla, vodo, zrak, podnebje ali kulturno dediščino – enako kot iz seznama iz člena 3 Direktive 85/337 – izhaja, da vpliv na okolje, katerega presojo naj bi omogočila spremenjena direktiva, ni le vpliv načrtovanih del, temveč tudi in predvsem vpliv del,

ki jih je treba izvesti (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Abraham in drugi, točka 44).

43 Kot je generalna pravobranilka pravilno opozorila v točki 28 sklepnih predlogov, imajo lahko cestni projekti veliko vplivov na okolje na mestnih območjih in zunaj njih, ker so ta območja posebej občutljiva zaradi gostote poseljenosti, obstoječe onesnaženosti, pa tudi zaradi morebitnih območij zgodovinskega, kulturnega ali arheološkega pomena (v tem smislu glej zgoraj navedeno sodbo Komisija proti Španiji z dne 16. marca 2006, točka 81).

44 Nazadnje je treba opozoriti na to – kot je Sodišče že poudarilo glede Direktive 85/337 – da se cilj spremenjene direktive ne sme zaobiti z razdrobitvijo projekta in da se zaradi neupoštevanje kumulativnih vplivov več projektov projekti ne smejo v celoti izogniti obveznosti presoje, če bi upoštevani skupaj lahko pomembno vplivali na okolje v smislu člena 2(1) spremenjene direktive (glej v zvezi z Direktivo 85/337 sodbo z dne 21. septembra 1999 v zadevi Komisija proti Irski, C-392/96, Recueil, str. I-5901, točka 76, in zgoraj navedeno sodbo Abraham in drugi, točka 27).

45 Glede projektov, obravnavanih v postopku v glavni stvari, iz predložitvene odločbe izhaja, da vsi spadajo pod krovni projekt „Madrid calle 30“. Predložitveno sodišče mora preveriti, ali jih je treba obravnavati skupaj zlasti zaradi njihove geografske bližine, podobnosti in sovplivanja.

46 Zato je treba na prva tri vprašanja odgovoriti, da je treba spremenjeno direktivo razlagati tako, da je treba glede projektov prenove in izboljšanja mestnih cest izvesti presojo vplivov na okolje, če gre za projekte iz priloge I, točka 7(b) ali (c), k tej direktivi ali če gre za projekte iz priloge II, točki 10(e) ali 13, prva alinea, k navedeni direktivi, ki bodo zaradi svoje narave, velikosti ali lokacije in – če je to potrebno – ob upoštevanju njihovega sovplivanja z drugimi projekti verjetno pomembno vplivali na okolje.

Četrto vprašanje

47 S četrtim vprašanjem predložitveno sodišče v bistvu sprašuje, ali je bila s študijami in poročili, ki so bila narejena glede projektov, obravnavanih v postopku v glavni stvari, izpolnjena zahteva, da se presodi vplive na okolje, kot je določeno s spremenjeno direktivo.

48 V okviru postopka, določenega v členu 234 ES, ki temelji na jasni ločitvi pristojnosti med nacionalnimi sodišči in Sodiščem, je za presojo zadevnih dejstev pristojno nacionalno sodišče. Sodišče je tako pristojno opredeliti se le o razlagi ali veljavnosti besedila Skupnosti na podlagi dejstev, ki mu jih je predložilo nacionalno sodišče (glej zlasti sodbi z dne 16. julija 1998 v zadevi Dumon in Froment, C-235/95, Recueil, str. I-4531, točka 25, in z dne 28. septembra 2006 v zadevi Gasparini in drugi, C-467/04, ZOdl., str. I-9199, točka 41).

49 Na podlagi tega vprašanja bi moralo Sodišče izraziti svoje mnenje o določenih dejstvih, na katerih temelji spor o glavni stvari, in sicer ali preiskave, obravnave in študije, ki so jih opravili nacionalni organi, glede projektov, obravnavanih v postopku v glavni stvari, pomenijo presojo vplivov na okolje v smislu spremenjene direktive.

50 Predložitveno sodišče je pristojno, da to preuči ob upoštevanju, da se formalna presoja lahko nadomesti z enakovrednimi ukrepi, če ti izpolnjujejo minimalne zahteve iz členov 3 in od 5 do 10 spremenjene direktive.

51 Zato ni treba odgovoriti na četrto vprašanje.

Stroški

52 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (tretji senat) razsodilo:

Direktivo Sveta 85/337/EGS z dne 27. junija 1985 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje, kot je bila spremenjena z Direktivo Sveta 97/11/ES, je treba razlagati tako, da je treba glede projektov prenove in izboljšanja mestnih cest izvesti presojo vplivov na okolje, če gre za projekte iz priloge I, točka 7(b) ali (c), k tej direktivi ali če gre za projekte iz priloge II, točki 10(e) in 13, prva alinea, k navedeni direktivi, ki bodo zaradi svoje narave, velikosti ali lokacije in – če je to potrebno – ob upoštevanju njihovega sovplivanja z drugimi projekti verjetno pomembno vplivali na okolje.

Podpisi