РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

25 юли 2008 година *

По дело C-142/07

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 234 ЕО от Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº22 de Madrid (Испания) с акт от 23 януари 2007 г., постъпил в Съда на 12 март 2007 г., в рамките на производство по дело

Ecologistas en Acción-CODA

срещу

Ayuntamiento de Madrid,

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: г-н A. Rosas, председател на състав, г-н U. Lõhmus (докладчик), г-н J. Klučka, г-жа P. Lindh и г-н Ал. Арабаджиев, съдии,

* Език на производството: испански.

генерален адвокат: г-жа J. Kokott,
секретар: г-жа M. Ferreira, главен администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 2 април 2008 г.,

като има предвид становищата, представени:

— за Ecologistas en Acción-CODA, от адв. J. Doreste Hernández, abogado,

— за Ayuntamiento de Мадрид, от г-н I. Madroñero Peloche, в качеството на представител, подпомаган от адв. A. Sánchez Cordero, abogada,

— за италианското правителство, от г-н I. M. Braguglia, в качеството на представител, подпомаган от г-н G. Fiengo, avvocato dello Stato,

— за Комисията на Европейските общности, от г-жа A. Alcover San Pedro и г-н J.-B. Laignelot, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 30 април 2008 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на Директива 85/337/ЕИО на Съвета от 27 юни 1985 година относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда (ОВ L 175, стр. 40; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 1, стр. 174), изменена с Директива 97/11/ЕО на Съвета от 3 март 1997 година (ОВ L 73, стр. 5; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 3, стр. 254, наричана по-нататък „изменената директива“).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между сдружението Ecologistas en Acción-CODA (наричано по-нататък „CODA“) и Ayuntamiento de Madrid (Кметство Мадрид) по повод на административен акт за одобряване на различни проекти в рамките на реконструкцията и модернизацията на почти целия високоскоростен околовръстен път на Мадрид.

Правна уредба

Общностна правна уредба

3 Директива 85/337 е приета с цел хармонизиране на принципите за оценка на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда, на основните задължения на възложителите и на съдържанието на оценката на това въздействие. В приложение I към нея се изброяват проектите, които

трябва да са предмет на такава оценка, докато в приложение II се посочват онези проекти, за които съгласно член 4, параграф 2 от тази директива държавите-членки могат да предвидят такава оценка, ако считат, че характеристиките на съответните проекти изискват това.

4 Направените с Директива 97/11 изменения на Директива 85/337 се отнасят главно до разпоредбите във връзка с това, че проектите, които биха могли да окажат съществено въздействие върху околната среда, трябва да са предмет на процедура за издаване на разрешение и на оценка относно това въздействие, както и до хармонизирането на критериите, които държавите-членки трябва да прилагат, за да определят дали проектите от една от посочените в приложение II категории трябва да са предмет на такава оценка или не. Тези критерии понастоящем са изброени в приложение III към изменената директива.

5 Член 1, параграф 2 от изменената директива съдържа следните определения:

„„проект“ означава:

— извършването на строителни работи или изграждане на инсталации или схеми [другаде в текста: „обекти“],

— друга намеса в естествената околна среда и ландшафта, […]

„възложител“ означава:

подател на молбата за издаване на разрешение за осъществяване на частен проект или обществен орган, който инициира проекта;

„разрешение за осъществяване“ означава:

решението на компетентния орган или власти, което дава право на възложителя да развива проекта.“

6 Член 2, параграф 1 от изменената директива гласи:

„Държавите-членки приемат всички необходими мерки, за да гарантират, че преди да бъдат одобрени, проектите, които биха могли да окажат съществено въздействие върху околната среда, inter alia поради своя характер, мащаби или местоположение, са предмет на изискването за получаване на съгласие за предприемачески дейности [другаде в текста: „предмет на процедура за издаване на разрешение“] и на оценка относно тяхното въздействие. […]“

7 Член 3 от изменената директива предвижда:

„Оценката на въздействието върху околната среда определя, описва и оценява по подходящ начин, в светлината на всеки отделен случай и в съответствие с членове 4—11, прякото и непрякото въздействие на даден проект върху следните фактори:

— хората, флората и фауната;

— почвата, водата, въздуха, климата и природната среда;

— материалните придобивки и културното наследство;

— взаимодействието между факторите, споменати в първо, второ и трето тире.“

8 По смисъла на член 4, параграф 1 от изменената директива проектите, изброени в приложение I към нея, са предмет на оценка освен в изключителните случаи на неприлагане на тази разпоредба на основание на член 2, параграф 3 от тази директива.

9 Съгласно член 4, параграфи 2 и 3 от изменената директива всяка държава-членка — чрез разглеждане на всеки отделен случай или чрез прагове или критерии, определени от нея при отчитане на съответните критерии за подбор, посочени в приложение III — взема решение дали проектите, изброени в приложение II към посочената директива, трябва да бъдат предмет на оценка.

10 В точка 7, буква б) от приложение I към изменената директива са посочени проектите за „[с]троителство на автомагистрали и високоскоростни пътища“, а в точка 7, буква в) — проектите за „[с]троителство на нов път с четири или повече платна, или изместване на трасе и/или разширяване на съществуващ път с две или по-малко платна до четири или повече платна, когато новият път, изместването на трасе и/или разширението на съществуващия път е с обща дължина 10 и повече километра“.

11 За определянето на понятието „високоскоростни пътища“ посочената точка 7, буква б) препраща към определението в Европейската спогодба за международните автомагистрали от 15 ноември 1975 г. (наричана по-нататък „Спогодбата“).

12 В озаглавената „Инфраструктурни проекти“ точка 10, буква б) от приложение II към изменената директива са посочени „проекти за обекти с обществено предназначение“, а в буква д) — „строителство на пътища […] (проекти, невключени в приложение I)“.

13 Точка 13, първо тире от посоченото приложение II се отнася до „[в]сяка промяна или удължаване на проектите, изброени в приложение I или приложение II, които вече имат разрешително [другаде в текста: „разрешение“] или които са изпълнени или са в процес на изпълнение, ако тази промяна може да има съществено отрицателно въздействие върху околната среда“.

Спогодбата

14 Само седем държави-членки не са ратифицирали Спогодбата. Сред тях е Кралство Испания.

15 В озаглавения „Категории международни пътища“ дял II от приложение 2 към Спогодбата се съдържат по-специално следните определения:

„II.2 Автомагистрали

Терминът „автомагистрала“ означава път, специално предвиден и построен за автомобилно движение, който не обслужва крайпътните имоти и който:

i) с изключение на специални места или временно има за двете посоки на движението отделни пътни платна, разделени едно от друго чрез разграничителна лента, непредназначена за движение или по изключение чрез други средства;

ii) не пресича на едно ниво нито път, нито железопътно или трамвайно платно, нито път за движение на пешеходци;

iii) специално е означен като автомагистрала.

II.3 Скоростни пътища

Пътища, предназначени за автомобилно движение, достъпни само чрез възли или регулирани кръстовища, на които спирането и паркирането са изрично забранени.“

Спорът по главното производство и преюдициалните въпроси

16 С решение от 17 януари 2005 г. Concejala del Área de Gojierno de Urbanisme, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid (общински съветник по въпросите на градоустройството, жилищното настаняване и инфраструктурата към Кметство Мадрид) одобрява различни проекти за реконструкция и модернизация на градския високоскоростен околовръстен път на Мадрид, обозначен с номер M-30.

17 Тези проекти в частност се отнасят до преустройството на M-30 чрез изграждане на тунели между Marquès de Monistrol и Puente de Segovia, между Puente de Segovia и Puente de San Isidro, между Puente de San Isidro и Puente de Praga, както и между Puente de Praga и Nudo Sur, от една страна, а от друга — от Avenida de Portugal до кръстовище с кръгово движение San Vicente. Според становището на CODA, което по този въпрос не е оспорено, M-30 е път, предназначен изключително за движение на автомобили, неснабден със светофарни уредби, без тротоар или банкет за пешеходци и без автобусни спирки и стоянки за таксиметрови автомобили.

18 Тези проекти са част от сложен инженерно-строителен обект, който включва модернизация и реконструкция на почти целия високоскоростен околовръстен път на Мадрид. Според становището на Ayuntamiento de Madrid предназначението на този обект, известен още като „Madrid calle 30“, е да се намали натоварването на пътищата и опасността от произшествия, а не да се увеличи пропускателната способност на този път.

19 След като административната му жалба от 17 януари 2005 г. срещу посоченото по-горе решение е отхвърлена с решение от 23 май 2005 г., CODA сезира препращащата юрисдикция с жалба за отмяна на последното решение. Както в административната жалба, така и в жалбата за отмяна правното основание е изведено от нарушение на приложимата към посочените проекти национална правна уредба относно оценката на въздействието върху околната среда — уредба, която отчасти произтича от изменената директива.

20 От акта за препращане следва, че общинският съвет на Мадрид е разделил посочения по-горе общ проект „Madrid calle 30“ на петнадесет самостоятелни подпроекта, разглеждани отделно, само един от които се отнася до промяната или преустройството на съществуващо пътно трасе с дължина над пет километра — праг, над който приложимата национална правна уредба предвижда, че проектът трябва да бъде предмет на оценка на въздействието върху околната среда, докато разгледан в своята цялост, общият проект значително надхвърля този праг. Освен това от разясненията на препращащия съд е видно, че според някои прогнозни изчисления изпълнението на общия обект ще доведе до увеличение на движението с близо 25 % и ще наложи извършването на строителни работи от различно естество в градските крайпътни зони на M-30.

21 Предвид големината на този обект и неговите последствия препращащият съд иска да установи дали съгласно изменената директива този обект не трябва задължително да бъде предмет на оценка на неговото въздействие върху околната среда.

22 Пред препращащата юрисдикция Ayuntamiento de Madrid твърди, че изобщо не е имало намерение да се противопоставя на прилагането на изменената директива, и отбелязва, че спорът произтича от тълкуване, което приемат всички национални органи, упражнили контрол за законосъобразност върху съответните проекти. Освен това то поддържа, че ако в случая съдебната практика от Решение на Съда от 16 март 2006 г. по дело Комисия/Испания (C-332/04) се приложи към други хипотези, различни от разглежданата по делото, по което е постановено посоченото решение, това прилагане ще изисква подробна обосновка.

23 Препращащият съд излага и становището на Communidad autónoma de Madrid (Автономна общност Мадрид), според която имало обърквање между производство по преюдициално запитване и иск за установяване на неизпълнение на задължения от държава-членка, тъй като обсъжданията се отнасяли по-скоро до евентуални нарушения на общностното право.

24 При тези условия националната юрисдикция решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Предвидената от [изменената директива] задължителна процедура за оценка на въздействието върху околната среда към проекти за строителни работи прилага ли се във връзка с градски пътища поради характера и обхвата на тези проекти или когато те засягат райони с голяма гъстота на населението или ландшафти с историческо, културно или археологическо значение?

2) Предвидената от [изменената директива] задължителна процедура за оценка на въздействието върху околната среда прилага ли се към разглежданите в настоящото съдебно-административно производство проекти поради техния характер и характера на предвидените за тяхното изпълнение условия, поради техните особености, мащаби, отражение върху околната среда, поради гъстотата на населението и поради евентуалното разделяне на един общ проект за подобни строителни работи по същия път?

3) Критериите, определени от Съда [...] в точки 69—88 от Решение [по дело Комисия/Испания, посочено по-горе], приложими ли са към разглежданите в настоящото производство проекти поради характера [на тези проекти] и характера на предвидените за тяхното изпълнение условия, поради техните особености, мащаби, отражение върху околната среда и поради евентуалното разделяне на един общ проект за подобни строителни работи по същия път и трябва ли по тази причина тези проекти да бъдат предмет на задължителна процедура за екологична оценка?

4) С оглед на административната преписка, и по-конкретно на съдържащите се в нея проучвания и доклади, изпълнили ли са испанските органи своите задължения по [изменената директива] във връзка с екологичната оценка на разглежданите в настоящото производство проекти, макар и формално проектът да не е бил предмет на въведената с тази директива задължителна процедура за екологична оценка?“

По преюдициалните въпроси

По първите три въпроса

25 С първите си три въпроса, които следва да се разгледат заедно, препращащата юрисдикция иска по същество да се установи дали изменената директива трябва да се тълкува в смисъл, че проекти за реконструкция и модернизация на почти цялото трасе на високоскоростен градски околовръстен път трябва да бъдат предмет на оценка на въздействието върху околната среда, предвид по-специално характера на тези проекти, вида на разглеждания път, характеристиките и мащабите на посочените проекти, както и предвид последиците от тях за районите с голяма гъстота на населението или за ландшафтите с историческо, културно или археологическо значение и предвид обстоятелството, че те са резултат от разделянето на един общ проект за изпълнението на съвкупност от подобни строителни работи по същия път.

26 По силата на член 4, параграф 1 от изменената директива изброените в приложение I към нея проекти са предмет на оценка на въздействието им върху околната среда. Съгласно параграф 2 от същия член и предвидените в него условия, държавите-членки вземат решение — при отчитане на предвидените в тази разпоредба условия — кои са изброените в приложение II към посочената директива проекти, които трябва да бъдат предмет на такава оценка.

27 Според Ayuntamiento de Madrid разглежданият в главното производство околовръстен път е градски път. Този вид пътища обаче не се посочвали в приложения I и II към изменената директива, в които се споменавали само магистралите, високоскоростните пътища и пътищата. Тези термини обаче нямали определения, с изключение на понятието за високоскоростен път, за което се препраща към определението, дадено в Спогодбата. Според ответника в главното производство при липсата на уточняване на тези термини испанската правна уредба, с която е транспонирана изменената директива, възпроизвежда точните термини от тази директива. Тъй като в нея не се посочват градски пътища, той имал основание да смята, че проектите за промяна на такъв път не попадат в приложното поле на изменената директива и следователно не трябва да бъдат предмет на оценка на въздействието върху околната среда.

28 Тази теза не може да бъде приета. Всъщност в началото следва да се напомни, че Съдът неколкократно е посочвал, че приложното поле на Директива 85/337 и на изменената директива е много широко (вж. в този смисъл Решение от 24 октомври 1996 г. по дело Kraaijeveld и др., C-72/95, Recueil, стр. I-5403, точка 31, Решение от 16 септември 1999 г. по дело WWF и др., C-435/97, Recueil, стр. I-5613, точка 40, както и Решение от 28 февруари 2008 г. по дело Abraham и др., C-2/07, все още непубликувано в Сборника, точка 32). Следователно изключването на проектите за градски пътища от приложното поле на изменената директива единствено по съображението, че сред изброените в приложения I и II към тази директива проекти не се посочват проектите за този вид пътища, би било в противоречие със самата цел на посочената директива.

29 Важно е да се отбележи, че в точка 7, букви б) и в) от приложение I към изменената директива сред проектите, които трябва да са предмет на оценка на въздействието върху околната среда, се посочват „магистрали“ и „високоскоростни пътища“, както и „строителство на нов път с четири или повече платна, или изместване на трасе и/или разширяване на съществуващ път с две или по-малко платна до четири или повече платна, когато новият път, изместването на трасе и/или разширението на съществуващия път е с обща дължина 10 и повече километра“. В точка 10, буква д) и точка 13, първо тире от приложение II се споменават съответно „строителството на пътища“ и „всяка промяна или удължаване на проектите, изброени в приложение I или приложение II, които вече имат разрешително или които са изпълнени или са в процес на изпълнение, ако тази промяна може да има съществено отрицателно въздействие върху околната среда“, като проекти, за които съгласно член 4, параграф 2 от тази директива държавите-членки могат да предвидят извършване на оценка на въздействието върху околната среда. В това отношение от една страна, следва да се уточни, както правилно поддържа Комисията на Европейските общности, че съдържащите се в посочените приложения понятия са понятия от общностното право, които трябва да бъдат тълкувани самостоятелно, а от друга страна, трябва да се отбележи, че не е изключена възможността посочените в тях видове пътища да се намират както в границите на урбанизираните територии, така и извън тях.

30 Изменената директива не дава определение на посочените по-горе понятия с изключение на понятието „високоскоростни пътища“, за което се препраща към Спогодбата, като по този начин се има предвид съдържащото се в нея определение на понятието „скоростен път“. Тъй като не всички държави-членки са страни по тази спогодба, препращането се отнася до редакцията на Спогодбата, която е в сила към момента на приемането на Директива 85/337, т.е. редакцията от 15 ноември 1975 г.

31 По смисъла на приложение 2 към Спогодбата скоростен път е всеки път, предназначен за автомобилно движение, достъпен само чрез възли или регулирани кръстовища, на които спирането и паркирането са изрично забранени. От това определение не следва, че пътищата в градските райони a priori са изключени. Напротив, следва да се приеме, че при липсата на изрично изключване на пътищата в границите на урбанизираните територии терминът „скоростен път" обхваща и градските пътища, които отговарят на предвидените в това приложение характеристики.

32 Следва също така да се отбележи, че същата спогодба определя понятието за автомагистрала като означаващо именно път, специално предвиден и построен за автомобилно движение, който не обслужва крайпътните имоти и който не пресича на едно ниво нито път, нито железопътно или трамвайно платно, нито път за движение на пешеходци и който е специално означен като автомагистрала. Следователно макар че изменената директива не препраща изрично към това определение, Спогодбата може да е полезен инструмент за тълкуването на сходното понятие, съдържащо се в приложение I към тази директива.

33 От вече трайно установената съдебна практика следва, че държавите-членки трябва да изпълняват изменената директива, както и Директива 85/337 по начин, който отговаря на предвидените в нея изисквания, като се отчита основната ѝ цел, която, видно от член 2, параграф 1, е проектите, които биха могли да окажат съществено въздействие върху околната среда, inter alia поради своя характер, мащаби или местоположение, преди да бъдат одобрени, да бъдат предмет на процедура за издаване на разрешение и на оценка относно тяхното въздействие (вж. в този смисъл по-специално Решение от 19 септември 2000 г. по дело Linster, C-287/98, Recueil, стр. I-6917, точка 52 и Решение от 23 ноември 2006 г. по дело Комисия/Италия, C-486/04, Recueil, стр. I-11025, точка 36).

34 Ето защо следва да се приеме, че проектите за градски пътища попадат в приложното поле на изменената директива.

35 Както личи от становището на CODA, което по този въпрос не е оспорено, разглежданите в главното производство проекти са за път, предназначен изключително за движение на автомобили, без светофарни уредби, без тротоар

или банкет за пешеходци и без автобусни спирки и стоянки за таксиметрови автомобили. Препращащата юрисдикция трябва да установи фактите, които дават възможност да се проверят тези твърдения, за да определи, предвид указанията в точки 30—33 от настоящото решение, дали тези проекти попадат в обхвата на съдържащите се в приложение I към изменената директива понятия и следователно трябва да са предмет на оценка на въздействието им върху околната среда.

36 За тази цел е необходимо да се уточни, че фактът, че точка 7, букви б) и в) от приложение I към изменената директива се отнася до проекти за „строителство“ на посочените видове пътища, докато делото по главното производство се отнася до проекти за реконструкция и модернизация на съществуващ път, не означава, че последните проекти са изключени от приложното поле на изменената директива. Всъщност проект за реконструкция на път, който по своята големина и условия е равностоен на строителство, може да се разглежда като проект за строителство по смисъла на посоченото приложение (вж. в този смисъл Решение от 16 септември 2004 г. по дело Комисия/Испания, C-227/01, Recueil, стр. I-8253, точка 46 и Решение по дело Abraham и др., посочено по-горе, точка 32).

37 Ако се окаже, че разглежданите в делото по главното производство проекти не са за магистрали или високоскоростни пътища по смисъла на точка 7, буква б) от приложение I към изменената директива, нито за проекти по буква в) от посочената точка 7, отново препращащият съд трябва да провери дали разглежданите в главното производство проекти попадат в приложното поле на приложение II към тази директива или на основание на точка 10, буква д) от него, доколкото става дума за строителство на път, или на основание на точка 13, първо тире от него във връзка с точка 10, буква д) от приложение II към посочената директива, доколкото става дума за промяна на проект за пътно строителство.

38 По този въпрос е необходимо да се напомни, че макар подобно на член 4, параграф 2 от Директива 85/337 същата разпоредба от изменената директива да предоставя на държавите-членки свобода на преценка да вземат решение дали даден проект от изброените в приложение II към последната директива категории трябва да бъде предмет на оценка на въздействието върху околната среда, тази свобода е ограничена от предвиденото в член 2, параграф 1 от изменената директива задължение да се предвидят проучвания на отражението на проектите, които биха могли да окажат съществено въздействие върху околната среда, inter alia поради своя характер, мащаби или местоположение (по отношение на Директива 85/337 вж. Решение по дело Kraaijeveld и др., посочено по-горе, точка 50, както и Решение по дело Abraham и др., посочено по-горе, точка 37). В рамките на упражняването на своята свобода на преценка държавите-членки трябва да отчетат

всеки от тези критерии, за да вземат решение дали определени проекти биха могли да окажат въздействие върху околната среда (Решение от 16 март 2006 г. по дело Комисия/Испания, посочено по-горе, точка 77).

39 В това отношение е необходимо да се установи, че по същия начин като Директива 85/337 изменената директива предвижда обща преценка на въздействието на проектите или на промените в тях върху околната среда. Би било омаловажаващо и в противоречие с този подход, ако при оценката на въздействието на един проект или на промените в него върху околната среда се вземат предвид само преките последици от самите планирани строителни работи, без да се отчете въздействието върху околната среда, което може да бъде причинено от използването или експлоатацията на обекта, който е резултат от тези строителни работи (по отношение на Директива 85/337 вж. Решение по дело Abraham и др., посочено по-горе, точки 42 и 43).

40 В този смисъл що се отнася до местоположението на проектите, в точка 2, букви ж) и з) от приложение III към изменената директива гъсто населените райони, както и ландшафтите с историческа, културна или археологическа стойност се посочват като критерии за подбор, които съгласно член 4, параграф 3 от посочената директива държавите-членки трябва да отчитат при разглеждането на всеки отделен случай или при определянето на предвидените в параграф 2 от този член прагове или критерии, за да вземат решение дали даден проект трябва да бъде предмет на оценка. Възможно е обаче тези критерии за подбор да се отнасят и до проекти за градски пътища (вж. в този смисъл Решение от 16 март 2006 г. по дело Комисия/Испания, посочено по-горе, точка 79).

41 За сметка на това изтъкнатото от Ayuntamiento de Madrid обстоятелство, че разглежданите в главното производство проекти трябвало да имат благоприятни последици за околната среда, е без значение при преценката на необходимостта посочените проекти да бъдат предмет на оценка на екологичното им въздействие.

42 Впрочем изброяването както в член 3 от Директива 85/337, така и в член 3 от изменената директива на елементите, които следва да бъдат взети предвид, като въздействието на проекта по-конкретно върху хората, флората и фауната, почвата, водата, въздуха или културното наследство, показва само по себе си, че въздействието върху околната среда, чиято оценка изменената директива има

за цел да позволи, е не само въздействието на планираните строителни работи, но и преди всичко въздействието от проекта, който ще бъде осъществен (вж. в този смисъл Решение по дело Abraham и др., посочено по-горе, точка 44).

43 Както правилно отбелязва генералният адвокат в точка 28 от заключението си, проектите за пътища могат да окажат многобройни последици за околната среда както в градските райони, така и извън тях, като се има предвид, че тези райони са особено чувствителни от гледна точка на гъстотата на населението, съществуващото замърсяване, а и предвид евентуалното наличие на места с историческа, културна или археологическа стойност (вж. в този смисъл Решение от 16 март 2006 г. по дело Комисия/Испания, посочено по-горе, точка 81).

44 Накрая следва да се подчертае, както Съдът вече е посочил във връзка с Директива 85/337, че целта на изменената директива не може да бъде заобиколена чрез разделянето на един проект и че липсата на отчитане на съвкупните последици от няколко проекта не трябва да води на практика до освобождаването на всички проекти от задължението за оценка, след като, взети заедно, те биха могли да окажат съществено въздействие върху околната среда по смисъла на член 2, параграф 1 от изменената директива (по отношение на Директива 85/337 вж. Решение от 21 септември 1999 г. по дело Комисия/Ирландия, C-392/96, Recueil, стр. I-5901, точка 76 и Решение по дело Abraham и др., посочено по-горе, точка 27).

45 Що се отнася до разглежданите в главното производство проекти, от акта за препращане следва, че всички те са част от общия проект „Madrid calle 30“. Препращащата юрисдикция следва да провери дали те трябва да се разглеждат заедно в частност поради географската си близост, приликите и взаимодействията помежду си.

46 Следователно на първите три поставени въпроса трябва да се отговори, че изменената директива трябва да се тълкува в смисъл, че предвижда оценка на въздействието върху околната среда на проектите за реконструкция и модернизация на градски пътища, когато става дума или за проекти, посочени в точка 7, буква б) или в) от приложение I към тази директива, или за проекти, посочени в точка 10, буква д) или точка 13, първо тире от приложение II към посочената директива, които биха могли да окажат съществено въздействие върху околната среда поради своя характер, мащаби или местоположение и евентуално предвид тяхното взаимодействие с други проекти.

По четвъртия въпрос

47 С четвъртия си въпрос препращащата юрисдикция иска по същество да се установи дали направените проучвания и изготвените доклади във връзка с разглежданите в главното производство проекти отговарят на предвиденото в изменената директива изискване за оценка на въздействието върху околната среда.

48 В рамките на производство по член 234 ЕО, основано на ясно разделение на правомощията между националните юрисдикции и Съда, националният съд е компетентен да извърши всяка преценка на обстоятелствата по делото. Следователно Съдът е оправомощен единствено да се произнася по тълкуването или действителността на дадена общностна разпоредба с оглед на фактите, които са му посочени от националната юрисдикция (вж. по-специално Решение от 16 юли 1998 г. по дело Dumon и Froment, C-235/95, Recueil, стр. I-4531, точка 25, както и Решеине от 28 септември 2006 г. по дело Gasparini и др., C-467/04, Recueil, стр. I-9199, точка 41).

49 С настоящия въпрос обаче от Съда се иска да вземе становище по определени фактически обстоятелства, които са в основата на спора по главното производство, а именно да установи дали извършените от националните органи проучвания, изслушвания и анализи представляват оценка на въздействието на разглежданите проекти върху околната среда по смисъла на изменената директива.

50 Всъщност националната юрисдикция трябва да направи такава проверка, като има предвид, че формалната оценка може да бъде заменена с равностойни мерки, стига те да удовлетворяват минималните изисквания по член 3, както и по членове 5—10 от изменената директива.

51 Следователно не е необходимо да се отговаря на четвъртия въпрос.

По съдебните разноски

52 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред препращащата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (трети състав) реши:

1) Директива 85/337/ЕИО на Съвета от 27 юни 1985 година относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда, изменена с Директива 97/11/ЕО на Съвета от 3 март 1997 година, трябва да се тълкува в смисъл, че предвижда оценка на въздействието върху околната среда на проектите за реконструкция и модернизация на градски пътища, когато става дума или за проекти, посочени в точка 7, буква б) или в) от приложение I към тази директива, или за проекти, посочени в точка 10, буква д) или точка 13, първо тире от приложение II към посочената директива, които биха могли да окажат съществено въздействие върху околната среда поради своя характер, мащаби или местоположение и евентуално предвид своето взаимодействие с други проекти.

Подписи