HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

25 iulie 2008 *

În cauza C-142/07,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº22 de Madrid (Spania), prin decizia din 23 ianuarie 2007, primită de Curte la 12 martie 2007, în procedura

Ecologistas en Acción-CODA

împotriva

Ayuntamiento de Madrid,

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul A. Rosas, președinte de cameră, domnii U. Lõhmus (raportor), J. Klučka, doamna P. Lindh și domnul A. Arabadjiev, judecători,

* Limba de procedură: spaniola.

avocat general: doamna J. Kokott,
grefier: doamna M. Ferreira, administrator principal,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 2 aprilie 2008,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru Ecologistas en Acción-CODA, de J. Doreste Hernández, abogado;

— pentru Ayuntamiento de Madrid, de domnul I. Madroñero Peloche, în calitate de agent, asistat de A. Sánchez Cordero, abogada;

— pentru guvernul italian, de domnul I. M. Braguglia, în calitate de agent, asistat de domnul G. Fiengo, avvocato dello Stato;

— pentru Comisia Comunităților Europene, de doamna A. Alcover San Pedro și de domnul J.-B. Laignelot, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 30 aprilie 2008,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea Directivei 85/337/CEE a Consiliului din 27 iunie 1985 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (JO L 175, p. 40, Ediție specială, 15/vol. 1, p. 174), astfel cum a fost modificată prin Directiva 97/11/CE a Consiliului din 3 martie 1997 (JO L 73, p. 5, Ediție specială, 15/vol. 3, p. 254, denumită în continuare „directiva modificată").

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între asociația Ecologistas en Acción-CODA (denumită în continuare „CODA"), pe de o parte, și Ayuntamiento de Madrid (Primăria Madrid), pe de altă parte, având ca obiect un act administrativ prin care se aprobă diferite proiecte de transformare și de ameliorare a celei mai mari părți a șoselei speciale de centură a Madridului.

Cadrul juridic

Reglementarea comunitară

3 Directiva 85/337 a fost adoptată în scopul armonizării principiilor în materie de evaluare a efectelor asupra mediului a anumitor proiecte publice și private, a principalelor obligații ale inițiatorilor proiectului și a conținutului evaluării acestor efecte. Anexa I la Directiva 85/337 enumeră proiectele supuse unei astfel de evaluări,

în timp ce anexa II menționează proiectele pe care, conform articolului 4 alineatul (2) din această directivă, statele membre le puteau supune acestei evaluări în cazul în care o considerau necesară din punctul de vedere al caracteristicilor proiectelor menționate.

4 Modificările pe care Directiva 97/11 le-a adus Directivei 85/337 se referă în principal la supunerea proiectelor care pot avea efecte asupra mediului unei proceduri prin care se solicită autorizarea și unei evaluări a acestor efecte, precum și la armonizarea criteriilor pe care statele membre trebuie să le utilizeze în scopul de a stabili dacă un proiect care se încadrează în una dintre categoriile vizate în anexa II trebuie sau nu trebuie supus unei astfel de evaluări. Aceste criterii sunt enumerate în continuare în anexa III la directiva modificată.

5 Articolul 1 alineatul (2) din directiva modificată cuprinde următoarele definiții:

„«proiect» înseamnă:

— executarea lucrărilor de construcții sau a altor instalații sau scheme;

— alte intervenții în mediul natural și asupra peisajului, […]

«inițiatorul proiectului» înseamnă:

persoana care solicită autorizarea unui proiect privat sau autoritatea publică inițiatoare a unui proiect;

«autorizație» înseamnă:

decizia autorității sau a autorităților competente care împuternicesc inițiatorul proiectului să își realizeze proiectul.”

6 Articolul 2 alineatul (1) din directiva modificată prevede:

„Statele membre adoptă toate măsurile necesare pentru a asigura că, înaintea acordării autorizației, proiectele care ar putea avea efecte importante asupra mediului, în temeiul, *inter alia*, al naturii, al dimensiunii și al localizării lor, sunt supuse unei cereri de autorizare și unei evaluări a efectelor lor. […]”

7 Articolul 3 din directiva modificată prevede:

„Evaluarea impactului asupra mediului identifică, descrie și evaluează într-o manieră corespunzătoare, în funcție de fiecare caz și în conformitate cu articolele 4-11, efectele directe și indirecte ale unui proiect asupra următorilor factori:

— oameni, faună și floră;

— sol, apă, aer, climă și peisaj;

— bunuri materiale și patrimoniu cultural;

— interacțiunea dintre factorii menționați la prima, a doua și a treia liniuță.”

8 Conform articolului 4 alineatul (1) din directiva modificată, proiectele enumerate în anexa I se supun unei evaluări, sub rezerva cazurilor exceptate în mod excepțional în temeiul articolului 2 alineatul (3) din această directivă.

9 Conform articolului 4 alineatele (2) și (3) din directiva modificată, fiecare stat membru stabilește, pe baza unei analize de la caz la caz sau pe baza unor praguri ori a unor criterii pe care le fixează ținând seama de criteriile de selecție prevăzute în anexa III la această directivă, dacă proiectele vizate în anexa II trebuie supuse unei evaluări.

10 Punctul 7 din anexa I la directiva modificată menționează la litera (b) proiectele de „construire de autostrăzi și șosele” și la litera (c) proiectele de „construire a unei șosele cu patru sau mai multe benzi sau realinierea și/sau lărgirea unei șosele existente cu două sau mai puține benzi pentru a o transforma într-o șosea cu patru sau mai multe benzi, în cazul în care șoseaua nou-constituită sau porțiunea de șosea realiniată și/sau lărgită se întinde pe o lungime de cel puțin 10 km.”

11 Pentru definiția noțiunii „șosele speciale”, punctul 7 litera (b) face trimitere la definiția dată prin Acordul european asupra marilor drumuri de circulație internațională din 15 noiembrie 1975 (denumit în continuare „acordul”).

12 Punctul 10 din anexa II la directiva modificată, intitulat „Proiecte de infrastructură”, menționează la litera (b) „proiectele de amenajare urbană”, iar la litera (e) proiectele de „construcție de drumuri […] (proiecte neincluse la anexa I)”.

13 Punctul 13 prima liniuță din anexa II se referă la „[o]rice modificare sau extensie a proiectelor menționate la anexa I sau la anexa II, deja autorizate, executate sau în curs de executare, care pot avea efecte negative semnificative asupra mediului”.

Acordul

14 Acordul a fost ratificat de toate statele membre, cu excepția a șapte dintre acestea. Regatul Spaniei figurează între acestea din urmă.

15 În titlul II, denumit „Categorii de drumuri internaționale”, anexa II la acord cuprinde în special următoarele definiții:

„II.2 Autostrăzi

Termenul de autostradă desemnează un drum care este special conceput și construit pentru circulația automobilelor, care nu deservește proprietățile riverane și care:

(i) cu excepția punctelor singulare sau cu titlu temporar, comportă, pentru cele două sensuri de circulație, părți carosabile distincte, separate una de alta printr-o bandă de teren care nu este destinată circulației sau, în mod excepțional, prin alte mijloace;

(ii) nu intersectează la nivel niciun drum, nicio linie ferată sau de tramvai, nicio cale pentru circulația pietonilor;

(iii) este în mod special semnalizat ca fiind o autostradă.

II.3 Drumuri expres

Drumurile rezervate circulației automobilelor accesibile doar prin noduri sau încrucișări reglementate și pe care îndeosebi oprirea și staționarea sunt interzise.”

Acțiunea principală și întrebările preliminare

16 Prin decizia din 17 ianuarie 2005, Concejala del Área de Gobierno de Urbanisme, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid (consiliera municipală pentru urbanism, locuință și infrastructuri din cadrul Primăriei Madrid) a aprobat diferite proiecte de transformare și de ameliorare a șoselei urbane speciale de centură a Madridului, identificată cu numărul M-30.

17 Aceste proiecte se referă, în mod concret, la transformarea în șosea subterană, pe de o parte, a M-30 între Marquès de Monistrol și Puente de Segovia, între Puente de Segovia și Puente de San Isidro, între Puente de San Isidro și Puente de Praga, precum și între Puente de Praga și Nudo Sur și, pe de altă parte, a Avenida de Portugal până la sensul giratoriu San Vicente. Potrivit observațiilor CODA, fără a fi contrazisă în această privință, M-30 este o șosea destinată exclusiv circulației autovehiculelor, care nu are semafoare, trotuar sau acostament pentru pietoni și unde nu există nici stație de autobuz, nici stație de taxi.

18 Aceste proiecte se înscriu în cadrul unei lucrări complexe de geniu civil care constă în ameliorarea și în transformarea celei mai mari părți a șoselei speciale de centură a Madridului. Această lucrare, numită și „Madrid calle 30”, are drept scop, potrivit observațiilor formulate de Ayuntamiento de Madrid, să reducă aglomerația pe drumuri și riscul de accidente, iar nu să majoreze capacitatea de circulație pe această șosea.

19 După ce recursul grațios formulat împotriva deciziei din 17 ianuarie 2005, menționată mai sus, a fost respins prin decizia din 23 mai 2005, CODA a sesizat instanța de trimitere cu o acțiune în anulare a acestei din urmă decizii. În mod similar recursului grațios, acțiunea în anulare se întemeiază în special pe un motiv privind încălcarea reglementării naționale în materie de evaluare a efectelor asupra mediului, aplicabilă proiectelor menționate și care rezultă în parte din directiva modificată.

20 Din decizia de trimitere rezultă că proiectul global „Madrid calle 30" a fost divizat de Consiliul municipal din Madrid în 15 subproiecte independente, tratate în mod distinct, dintre care doar unul are ca obiect modificarea sau amenajarea unui traseu de șosea existent pe un tronson care depășește cinci kilometri, limită de la care reglementarea regională aplicabilă supune un proiect unei evaluări a efectelor asupra mediului, în timp ce proiectul global considerat în ansamblu depășește cu mult această limită. În consecință, din explicațiile instanței de trimitere rezultă că, potrivit anumitor aprecieri, realizarea lucrării globale va determina o creștere a traficului cu aproximativ 25 % și va determina lucrări de natură diferită în vecinătățile urbane ale M-30.

21 Ținând cont de amploarea și de implicațiile acestei lucrări, instanța de trimitere ridică problema dacă, în conformitate cu directiva modificată, această lucrare nu ar trebui în mod obligatoriu să facă obiectul unei evaluări a efectelor sale asupra mediului.

22 Deși a afirmat că nu a avut niciodată intenția să se opună aplicării directivei modificate, Ayuntamiento de Madrid a arătat în fața instanței de trimitere că, în speță, litigiul rezultă dintr-o interpretare comună tuturor autorităților naționale care au controlat legalitatea proiectelor vizate. Pe de altă parte, aceasta a susținut că extinderea în această cauză a jurisprudenței ce rezultă din Hotărârea Curții din 16 martie 2006, Comisia/Spania (C-332/04), la alte ipoteze decât cea din cauza în care s-a pronunțat această hotărâre ar necesita o argumentare detaliată din partea Curții.

23 Instanța de trimitere menționează și observațiile prezentate de Communidad autónoma de Madrid (comunitatea autonomă Madrid), potrivit căreia ar exista o confuzie între procedura preliminară și acțiunea în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, întrucât chestiunile în discuție se referă mai ales la eventuale încălcări ale dreptului comunitar.

24 În aceste condiții, instanța de trimitere a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Cerințele procedurii reglementate privind evaluarea efectelor asupra mediului care rezultă din [directiva modificată] sunt aplicabile proiectelor de lucrări cu privire la drumurile urbane, având în vedere natura și dimensiunile proiectului, afectarea zonelor cu mare densitate demografică sau a peisajelor cu importanță istorică, culturală sau arheologică?

2) Cerințele procedurii reglementate privind evaluarea efectelor asupra mediului care rezultă din [directiva modificată] sunt aplicabile proiectelor care fac obiectul prezentei acțiuni în contencios administrativ, având în vedere natura acestora și natura drumului cu privire la care se prevede executarea acestora, caracteristicile, dimensiunea, impactul asupra vecinătăților, densitatea demografică, bugetul și eventuala divizare în raport cu un proiect global care presupune lucrări similare cu privire la același drum?

3) Criteriile incluse în Hotărârea Curții [...] [Comisia/Spania, citată anterior] și, mai precis, la punctele 69-88 din hotărârea respectivă sunt aplicabile proiectelor care fac obiectul acestei proceduri judiciare, având în vedere natura acestora și natura drumului cu privire la care se prevede executarea acestora, caracteristicile, dimensiunea, impactul asupra vecinătăților, bugetul și eventuala divizare în raport cu un proiect global care vizează lucrări similare cu privire la același drum, astfel încât se impunea ca acestea să fie supuse procedurii reglementate privind evaluarea de mediu?

4) Pe baza celor ce rezultă din dosarul administrativ și, în mod concret, din studiile și rapoartele incluse în acesta, autoritățile spaniole s-au conformat sau nu s-au conformat în fapt obligațiilor privind evaluarea de mediu care rezultă din [directiva modificată] cu privire la proiectele care fac obiectul acestei proceduri, chiar dacă proiectul respectiv nu a fost supus în mod oficial procedurii reglementate privind evaluarea de mediu, stabilită de directiva amintită?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la primele trei întrebări

25 Prin intermediul primelor trei întrebări formulate, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă directiva modificată trebuie interpretată în sensul că proiectele de transformare și de ameliorare a celei mai mari părți a unei șosele urbane speciale de centură trebuie supuse unei evaluări a efectelor acestora asupra mediului, ținând cont în special de natura acestor proiecte, de tipul de șosea în cauză, de caracteristicile și de dimensiunea proiectelor menționate, precum și de efectele lor asupra unor zone cu mare densitate demografică sau asupra unor peisaje cu importanță istorică, culturală sau arheologică și de împrejurarea că acestea reprezintă rezultatul divizării unui proiect global având ca obiect realizarea unui ansamblu de lucrări similare pe aceeași șosea.

26 În temeiul articolului 4 alineatul (1) din directiva modificată, proiectele enumerate în anexa I se supun unei evaluări a efectelor acestora asupra mediului. Conform alineatului (2) al aceluiași articol, statele membre stabilesc, ținând cont de condițiile prevăzute prin această dispoziție, care sunt proiectele enumerate în anexa II la directiva menționată ce trebuie supuse unei astfel de evaluări.

27 În opinia Ayuntamiento de Madrid, șoseaua de centură în discuție în acțiunea principală este o șosea urbană. Or, directiva modificată nu vizează acest tip de șosea în anexele sale I și II, care nu menționează decât autostrăzile, șoselele speciale și șoselele. De altfel, acești termeni nu sunt definiți, cu excepția noțiunii de șosea specială în privința căreia se face trimitere la definiția dată prin acord. În opinia pârâtei din acțiunea principală, în lipsa unor precizări privind acești termeni, dreptul spaniol care transpune directiva modificată a preluat noțiunile exacte din aceasta. Întrucât șoseaua urbană nu figurează în directivă, Ayuntamiento de Madrid a putut considera că proiectele având ca obiect modificarea unei astfel de șosele nu intrau în domeniul de aplicare al directivei modificate și, în consecință, nu trebuiau supuse unei evaluări a efectelor asupra mediului.

28 Această teză nu ar putea fi admisă. Astfel, trebuie amintit că, în repetate rânduri, Curtea a arătat că domeniul de aplicare al Directivei 85/337 și cel al directivei modificate sunt foarte ample (a se vedea în acest sens Hotărârea din 24 octombrie 1996, Kraaijeveld și alții, C-72/95, Rec., p. I-5403, punctul 31, Hotărârea din 16 septembrie 1999, WWF și alții, C-435/97, Rec., p. I-5613, punctul 40, precum și Hotărârea din 28 februarie 2008, Abraham și alții, C-2/07, Rep., p. I-1197, punctul 32). În consecință, ar fi contrară obiectului însuși al directivei modificate excluderea din domeniul său de aplicare a oricărui proiect privind o șosea urbană pentru singurul motiv că această directivă nu menționează expres, între proiectele enumerate în anexele I și II, proiectele privind acest tip de șosea.

29 Trebuie arătat că punctul 7 literele (b) și (c) din anexa I la directiva modificată menționează, între proiectele care trebuie supuse unei evaluări a efectelor asupra mediului, „autostrăzile" și „șoselele speciale", precum și „construirea unei șosele cu patru sau mai multe benzi sau realinierea și/sau lărgirea unei șosele existente cu două sau mai puține benzi pentru a o transforma într-o șosea cu patru sau mai multe benzi, în cazul în care șoseaua nou-constituită sau porțiunea de șosea realiniată și/sau lărgită se întinde pe o lungime de cel puțin 10 km". În ceea ce privește anexa II la directiva modificată, aceasta menționează la punctul 10 litera (e) și la punctul 13 prima liniuță, între proiectele pentru care statele membre pot decide realizarea unei evaluări a efectelor asupra mediului conform articolului 4 alineatul (2) din această directivă, „construcția de drumuri" și, respectiv, „[o]rice modificare sau extensie a proiectelor menționate la anexa I sau la anexa II, deja autorizate, executate sau în curs de executare, care pot avea efecte negative semnificative asupra mediului". În această privință, trebuie precizat, pe de o parte, astfel cum susține în mod întemeiat Comisia Comunităților Europene, că noțiunile cuprinse în anexele menționate sunt noțiuni de drept comunitar care trebuie interpretate autonom și, pe de altă parte, trebuie arătat că nu este exclus ca tipurile de șosele menționate în anexele respective să fie situate atât în cadrul unei aglomerări, cât și în afara acesteia.

30 Directiva modificată nu definește noțiunile menționate mai sus, cu excepția noțiunii „șosele speciale" cu privire la care face trimitere la acord, vizând astfel definiția noțiunii „drum expres" cuprinse în acest acord. Întrucât nu toate statele membre sunt părți la acordul menționat, această trimitere se referă la versiunea acordului în vigoare la momentul adoptării Directivei 85/337, și anume aceea din 15 noiembrie 1975.

31 Conform anexei II la acord, un drum expres este un drum rezervat circulației automobilelor accesibil doar prin noduri sau încrucișări reglementate și pe care îndeosebi oprirea și staționarea sunt interzise. Din această definiție nu rezultă că șoselele situate în zonele urbane ar fi excluse *a priori*. Dimpotrivă, trebuie să se considere că, în lipsa unei excluderi exprese a șoselelor situate în aglomerări, noțiunea „șosele speciale" include șoselele urbane care îndeplinesc caracteristicile prevăzute în această anexă.

32 De asemenea, trebuie arătat că același acord definește noțiunea „autostradă" ca desemnând mai ales un drum care este special conceput și construit pentru circulația automobilelor, care nu deservește proprietățile riverane, care nu intersectează la nivel niciun drum, nicio linie de cale ferată sau de tramvai, nicio cale pentru circulația pietonilor și care este în mod special semnalizată ca fiind o autostradă. Or, chiar dacă directiva modificată nu face trimitere expresă la această definiție, acordul poate fi un instrument util pentru înțelegerea noțiunii similare cuprinse în anexa I la această directivă.

33 Rezultă dintr-o jurisprudență deja consacrată că statele membre trebuie să garanteze o executare a directivei modificate, precum și a Directivei 85/337, care să corespundă pe deplin cerințelor pe care aceasta le impune, ținând seama de obiectivul său esențial, care, astfel cum rezultă din articolul 2 alineatul (1), constă în a asigura că, înaintea acordării unei autorizații, proiectele care ar putea avea efecte importante asupra mediului, în temeiul, *inter alia*, al naturii, al dimensiunii și al localizării lor, sunt supuse unei evaluări a efectelor lor (a se vedea în acest sens în special Hotărârea din 19 septembrie 2000, Linster, C-287/98, Rec., p. I-6917, punctul 52, și Hotărârea din 23 noiembrie 2006, Comisia/Italia, C-486/04, Rec., p. I-11025, punctul 36).

34 În consecință, trebuie să se considere că proiectele privind șosele urbane intră în domeniul de aplicare al directivei modificate.

35 Astfel cum rezultă din observațiile CODA, fără a fi contrazise în această privință, proiectele în discuție în acțiunea principală se referă la o șosea destinată exclusiv circulației autovehiculelor, care nu are semafoare, trotuar sau acostament pentru

pietoni și unde nu există nici stație de autobuz, nici stație de taxi. Instanța de trimitere are competența să efectueze constatările de fapt care permit verificarea acestor elemente pentru a stabili dacă, ținând cont de indiciile cuprinse la punctele 30-33 din prezenta hotărâre, aceste proiecte se încadrează în una dintre noțiunile cuprinse în anexa I la directiva modificată și, în consecință, trebuie să fie supuse unei evaluări a efectelor lor asupra mediului.

36 În acest scop, trebuie precizat că faptul că punctul 7 literele (b) și (c) din anexa I la directiva modificată vizează proiecte care au ca obiect „construirea" unor tipuri de șosele care sunt menționate, în timp ce acțiunea principală se referă la proiecte privind transformarea și ameliorarea unei șosele existente, nu înseamnă că acestea din urmă sunt excluse din domeniul de aplicare al directivei modificate. Astfel, un proiect privind transformarea unei șosele care, prin amploarea și prin modalitățile sale, ar fi echivalent cu o construcție, poate fi considerat că are ca obiect o construcție în sensul anexei menționate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 16 septembrie 2004, Comisia/Spania, C-227/01, Rec., p. I-8253, punctul 46, și Hotărârea Abraham și alții, citată anterior, punctul 32).

37 În ipoteza în care s-ar constata că proiectele în discuție în acțiunea principală nu au ca obiect autostrăzi sau șosele speciale în sensul punctului 7 litera (b) din anexa I la directiva modificată sau proiectele vizate la punctul 7 litera (c) menționat, tot instanța de trimitere are competența să analizeze dacă proiectele în discuție în acțiunea principală intră în domeniul de aplicare al anexei II la această directivă, fie în temeiul punctului 10 litera (e), în măsura în care este vorba despre construcția unui drum, fie în temeiul punctului 13 prima liniuță, coroborat cu punctul 10 litera (e) din anexa II la directiva menționată, în măsura în care este vorba despre o modificare a unui proiect de construcție rutieră.

38 În aceste sens, trebuie amintit că deși, în mod similar articolului 4 alineatul (2) din Directiva 85/337, aceeași dispoziție din directiva modificată conferă statelor membre o marjă de apreciere pentru a stabili dacă un proiect care se încadrează în anumite categorii enumerate în anexa II la această din urmă directivă trebuie supus unei evaluări a efectelor sale asupra mediului, această marjă este limitată de obligația, prevăzută la articolul 2 alineatul (1) din directiva modificată, ca proiectele care ar putea avea efecte importante asupra mediului, în temeiul, *inter alia*, al naturii, al dimensiunii sau al localizării lor, să constituie obiectul unui studiu de impact (a se vedea, cu privire la Directiva 85/337, Hotărârile citate anterior Kraaijeveld și alții, punctul 50, precum și Abraham și alții, punctul 37). În cadrul exercitării marjei lor

de apreciere, statele membre trebuie să țină seama de fiecare dintre aceste criterii pentru a stabili dacă proiectele pot avea efecte asupra mediului (Hotărârea din 16 martie 2006, Comisia/Spania, citată anterior, punctul 77).

39 În această privință, trebuie constatat că, în același mod precum Directiva 85/337, directiva modificată vizează o apreciere globală a efectelor proiectelor sau ale modificării acestora asupra mediului. A nu lua în considerare, pentru evaluarea efectelor unui proiect sau ale modificării acestuia asupra mediului, decât efectele directe ale lucrărilor prevăzute, fără a ține cont de efectele care ar putea fi provocate asupra mediului de utilizarea și de exploatarea instalațiilor rezultate din aceste lucrări, ar fi simplist și contrar acestei abordări (a se vedea, cu privire la Directiva 85/337, Hotărârea Abraham și alții, citată anterior, punctele 42 și 43).

40 Astfel, în ceea ce privește localizarea proiectelor, punctul 2 literele (g) și (h) din anexa III la directiva modificată menționează zonele cu o densitate mare a populației, precum și peisajele importante din punct de vedere istoric, cultural și arheologic drept criterii de selecție de care statele membre trebuie să țină cont, conform articolului 4 alineatul (3) din directiva menționată, pentru efectuarea analizei de la caz la caz sau pentru stabilirea pragurilor sau a criteriilor prevăzute la alineatul (2) al acestui articol, în vederea stabilirii dacă un proiect trebuie supus unei evaluări. Or, aceste criterii de selecție se pot aplica și proiectelor privind șosele urbane (a se vedea în acest sens Hotărârea din 16 septembrie 2006, Comisia/Spania, citată anterior, punctul 79).

41 În schimb, împrejurarea invocată de Ayuntamiento de Madrid, în care proiectele în discuție în acțiunea principală ar fi trebuit să producă efecte benefice asupra mediului, nu este relevantă în cadrul aprecierii necesității de a supune proiectele menționate unei evaluări globale a efectelor lor asupra mediului.

42 De altfel, similar enumerării de la articolul 3 din Directiva 85/337, enumerarea, la articolul 3 din directiva modificată, a elementelor care trebuie luate în considerare, precum efectele unui proiect, *inter alia*, asupra omului, a faunei și a florei, a solului, a apei, a aerului sau a patrimoniului cultural, arată prin ea însăși că efectul asupra mediului, a cărui evaluare reprezintă obiectivul directivei modificate, este nu numai

cel al lucrărilor preconizate, ci și, îndeosebi, cel al proiectului care urmează a fi realizat (a se vedea în acest sens Hotărârea Abraham și alții, citată anterior, punctul 44).

43 Astfel cum a arătat în mod întemeiat avocatul general la punctul 28 din concluzii, proiectele care au ca obiect șosele pot avea numeroase efecte asupra mediului, atât în zonele urbane, cât și în afara acestora, zonele respective fiind în mod specific sensibile din punctul de vedere al densității populației, al poluării existente, ținându-se cont și de prezența eventualelor situri de importanță istorică, culturală sau arheologică (a se vedea în acest sens Hotărârea din 16 martie 2006, Comisia/Spania, citată anterior, punctul 81).

44 În sfârșit, trebuie subliniat, astfel cum a arătat deja Curtea cu privire la Directiva 85/337, că obiectivul directivei modificate nu poate fi deturnat prin divizarea unui proiect, iar neluarea în considerare a efectului cumulativ al mai multor proiecte nu trebuie să aibă ca rezultat practic sustragerea acestora în totalitate de la obligația de evaluare, deși, privite în ansamblu, acestea ar putea avea efecte importante asupra mediului în sensul articolului 2 alineatul (1) din directiva modificată (a se vedea, cu privire la Directiva 85/337, Hotărârea din 21 septembrie 1999, Comisia/Irlanda, C-392/96, Rec., p. I-5901, punctul 76, precum și Hotărârea Abraham și alții, citată anterior, punctul 27).

45 Cu privire la proiectele în discuție în acțiunea principală, din decizia de trimitere rezultă că acestea fac parte dintr-un proiect de ansamblu, „Madrid calle 30”. Este de competența instanței de trimitere să verifice dacă acestea trebuie analizate împreună, ca urmare în special a apropierii geografice, a similitudinilor și a interacțiunilor acestora.

46 În consecință, trebuie să răspundă la primele trei întrebări că directiva modificată trebuie interpretată în sensul că prevede evaluarea efectelor asupra mediului ale proiectelor de transformare și de ameliorare a șoselelor urbane, fie când este vorba despre proiecte vizate la punctul 7 litera (b) sau (c) din anexa I la această directivă, fie când este vorba despre proiecte vizate la punctul 10 litera (e) sau la punctul 13 prima liniuță din anexa II la directiva menționată, care ar putea avea efecte importante asupra mediului în temeiul naturii, al dimensiunii sau al localizării lor și, dacă este cazul, ținându-se cont de interacțiunea acestora cu alte proiecte.

Cu privire la a patra întrebare

47 Prin intermediul celei de a patra întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă studiile realizate și rapoartele redactate cu privire la proiectele în discuție în acțiunea principală îndeplinesc cerința privind evaluarea efectelor asupra mediului, astfel cum este prevăzută prin directiva modificată.

48 În cadrul procedurii prevăzute la articolul 234 CE, întemeiată pe o separare clară a competențelor între instanțele naționale și Curte, orice apreciere a situației de fapt din cauză este de competența instanței naționale. În consecință, Curtea este abilitată doar să se pronunțe cu privire la interpretarea sau la validitatea unui text comunitar pornind de la faptele care îi sunt indicate de instanța națională (a se vedea în special Hotărârea din 16 iulie 1998, Dumon și Froment, C-235/95, Rec., p. I-4531, punctul 25, precum și Hotărârea din 28 septembrie 2006, Gasparini și alții, C-467/04, Rec., p. I-9199, punctul 41).

49 Or, prin intermediul prezentei întrebări, Curtea este solicitată să adopte o poziție cu privire la anumite elemente de fapt care stau la baza acțiunii principale, și anume să stabilească dacă investigațiile, audierile și analizele pe care le-au efectuat autoritățile naționale constituie o evaluare a efectelor asupra mediului a proiectelor în discuție, în sensul directivei modificate.

50 Numai instanța națională are competența să efectueze o astfel de analiză, considerând că o evaluare oficială poate fi înlocuită prin măsuri echivalente, atunci când acestea îndeplinesc cerințele minime prevăzute la articolul 3, precum și la articolele 5-10 din directiva modificată.

51 În consecință, nu este necesar să se răspundă la cea de a patra întrebare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

52 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a treia) declară:

Directiva 85/337/CEE a Consiliului din 27 iunie 1985 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului, astfel cum a fost modificată prin Directiva 97/11/CE a Consiliului din 3 martie 1997, trebuie interpretată în sensul că prevede evaluarea efectelor asupra mediului ale proiectelor de transformare și de ameliorare a șoselelor urbane fie când este vorba despre proiecte vizate la punctul 7 litera (b) sau (c) din anexa II la această directivă, fie când este vorba despre proiecte vizate la punctul 10 litera (e) sau la punctul 13 prima liniuță din anexa II la directiva menționată, care ar putea avea efecte importante asupra mediului în temeiul naturii, al dimensiunii sau al localizării lor și, dacă este cazul, ținându-se cont de interacțiunea acestora cu alte proiecte.

Semnături