



## Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (шести състав)

24 ноември 2016 година \*

„Преюдициално запитване — Околна среда — Оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда — Директива 2011/92/ЕС — Проект, който подлежи на оценка — Точка 7 от приложение I — Европейска спогодба за международните автомагистрали (AGR) — Разширяване на път с четири ленти с дължина под 10 km“

По дело C-645/15

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Върховен административен съд на провинция Бавария, Германия) с акт от 27 октомври 2015 г., постъпил в Съда на 3 декември 2015 г., в рамките на производство по дело

**Bund Naturschutz in Bayern eV,**

**Harald Wilde**

срещу

**Freistaat Bayern**

в присъствието на

**Stadt Nürnberg,**

СЪДЪТ (шести състав),

състоящ се от: J.-C. Bonichot (докладчик), изпълняващ функцията на председател на състава, Ал. Арабаджиев и С. G. Fernlund, съдии

генерален адвокат: M. Campos Sánchez-Bordona,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

— за Bund Naturschutz in Bayern eV и Harald Wilde, от A. Lehnert, Rechtsanwalt,

— за Freistaat Bayern, от A. Meyer, Oberlandesanwalt, и W. Durner, Rechtsanwalt,

\* Език на производството: немски.

— за Stadt Nürnberg, от U. Hösch, Rechtsanwalt,

— за Европейската комисия, от A. Becker и C. Zadra, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

### Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на Директива 2011/92/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2011 година относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда (ОВ L 26, 2012 г., стр. 1).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между Bund Naturschutz in Bayern eV и г-н Harald Wilde, от една страна, и Freistaat Bayern (провинция Бавария, Германия), от друга страна, по повод на законосъобразността на взетото от последната решение да одобри преустройството на определени части от път, намиращ се на територията на Stadt Nürnberg (град Нюрнберг, Германия), без да е извършила оценка на въздействието на това преустройство върху околната среда.

### Правна уредба

#### *Директива 2011/92*

- 3 Съгласно съображение 1 от Директива 2011/92 последната цели да кодифицира 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, 1985 г., стр. 40; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 1, стр. 174), която е била неколнократно и съществено изменяна.
- 4 Освен това Директива 2011/92 включва по-специално следните съображения:  
„[...]”  
(8) Проекти от определен вид имат значително въздействие върху околната среда и тези проекти следва по правило да подлежат на систематично оценяване.  
(9) Проекти от друг вид може да нямат значително въздействие върху околната среда във всеки един случай и тези проекти следва да се оценяват, когато държавите членки считат, че същите има вероятност те да окажат значително въздействие върху околната среда.  
[...]“.
- 5 Член 4, параграфи 1 и 2 от тази директива предвижда:  
„1. При спазването на член 2, параграф 4 проектите, изброени в приложение I, подлежат на оценка в съответствие с членове 5—10.

2. При спазването на член 2, параграф 4 за проектите, изброени в приложение II държавите членки вземат решение относно това, дали проектът да бъде предмет на оценка в съответствие с разпоредбите на членове 5—10. Държавите членки определят това чрез:

а) разглеждане на всеки отделен случай,

или

б) прагове или критерии, определени от държавата членка,

Държавите членки могат да решат да прилагат и двете процедури, посочени в букви а) и б)“.

6 В точка 7 от приложение I към Директивата като проекти, посочени в член 4, параграф 1, се споменават по-специално:

„[...]

б) Строителство на автомагистрали и високоскоростни пътища [За целите на настоящата директива „високоскоростен път“ означава път, отговарящ на определението в Европейската спогодба за международните автомагистрали от 15 ноември 1975 г.];

в) Строителство на нов път с четири или повече [ленти], или изместване на трасе и/или разширяване на съществуващ път с две или по-малко [ленти] до четири или повече [ленти], когато новият път, изместването на трасе и/или разширението на съществуващия път е с 10 и повече километра непрекъсната дължина“.

7 В точка 24 от приложение I към Директива 2011/92 като проекти, посочени в член 4, параграф 1, се споменават и:

„Всяка промяна или разширяване на проекти, включени в настоящото приложение, когато такава промяна или разширяване сами по себе си достигат праговете, ако такива съществуват, посочени в настоящото приложение“.

8 В точка 10, озаглавена „Инфраструктурни проекти“, от приложение II към Директивата като проекти, посочени в член 4, параграф 2, се споменават по-специално:

„[...]

а) строителство на пътища [...];

[...]“.

9 В точка 13 от приложение II към Директива 2011/92 като проекти, посочени в член 4, параграф 2, се споменават и:

„а) Всяка промяна или разширяване на проектите, изброени в приложение I или в настоящото приложение, които вече имат разрешение или които са изпълнени или са в процес на изпълнение, ако тази промяна или разширяване може да има значително отрицателно въздействие върху околната среда (промяна или разширяване, които не са включени в приложение I);

б) Проекти, включени в приложение I, които ще се осъществяват изключително или предимно с цел развитие и изпитване на нови методи или продукти и които не се ползват за повече от две години“.

AGR

- 10 В точка I.1. от приложение II, озаглавено „Условия, на които трябва да отговарят главните пътища за международен трафик“, към Европейската спогодба за международните автомагистрала (AGR), подписана в Женева на 15 ноември 1975 г., се посочва следното:

„Основните характеристики, които трябва да бъдат възприети за построяването или преустройството на главните пътища за международен трафик, означени по-долу „международни пътища“, са предмет на следващите разпоредби, които държат сметка за съвременните концепции по отношение на техниката на пътното строителство. Те не се прилагат за населените места. Последните трябва да бъдат заобикаляни, ако представляват пречка или опасност“.

В озаглавения „Категории международни пътища“ дял II от това приложение се съдържа точка II.3., в която е включено следното определение:

„Скоростни пътища

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

*Германското право*

- 11 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (Закон на провинция Бавария за пътищата и улиците) в редакцията му, публикувана на 5 октомври 1981 г., последно изменен със закон от 22 май 2015 г., предвижда следното в член 37, озаглавен „Оценка на въздействието върху околната среда“:

„За национални пътища, чието управление, изграждане и поддържане е от компетентността на федералната провинция, окръжни пътища, пътища, осигуряващи транспортни връзки от общинско значение, и местни пътища трябва да бъде извършена оценка на въздействието върху околната среда в случай на:

1. строителство на път с четири и повече ленти или на разширяване до четири или повече ленти или на изместване на трасе на съществуващ път, при условие че пътният участък, който е новопостроен, разширен или чието трасе е изместено
  - а) е с поне 10 km непрекъснатата дължина или
  - б) е с поне 5 km непрекъснатата дължина и повече от 5 % от трасето на този участък пресича територията на биотопи [...] от над 1 хектар, райони, класифицирани или защитени съгласно Директива [92/43/ЕИО на Съвета от 21 май 1992 година за опазване на естествените местообитания и на дивата флора и фауна (ОВ L 206, 1992 г., стр. 7; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 2, стр. 109] или Директива [79/409/ЕИО на Съвета от 2 април 1979 година относно опазването на дивите птици (ОВ L 103, 1979 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 1, стр. 77)], национални паркове [...] или защитени природни зони [...] или
2. строителство на път с една, две или три ленти, при условие че новопостроеният пътен участък е с поне 10 km непрекъснатата дължина и повече от 5 % от трасето на този участък пресича територията на районите, зоните или биотопите по точка 1, буква б), или

3. доколкото не попадат в обхвата на точка 1, когато се променя широчината на платното на движение по даден път чрез допълнителното изграждане на поне още една пътна лента с поне 10 километра непрекъсната дължина и повече от 5 % от трасето на подлежащия на изменение участък от пътя пресича територията на районите, зоните или биотопите по смисъла на точка 1, буква б)“.

### **Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси**

- 12 С решение от 28 юни 2013 г. компетентните органи на провинция Бавария одобряват плановете, с които се разрешава преустройството на определени части от окръжен път № 4 на територията на град Нюрнберг.
- 13 Разглежданият проект за преустройство се отнася до два участъка от този път, включващи две ленти във всяка посока. В първия участък с дължина от 1,8 km е предвидено от едната страна да бъде добавена трета пътна лента и да бъдат изградени шумозащитни бариери с дължина от около 1,3 km. Във втория участък с дължина от 2,6 km е предвидено да бъде построен пътен тунел с дължина от около 1,8 km, съществуващите „кръстовища, тип прелези“ да бъдат преустроени в „кръстовища, при които пътищата не се пресичат на едно ниво“, и да бъде изградена нова лента за достъп от центъра на град Нюрнберг. Разглежданите два участъка се намират в района на града.
- 14 Всеки от двамата жалбоподатели в главното производство подава жалба за отмяна на решението от 28 юни 2013 г. до Bayerisches Verwaltungsgericht Ansbach (Административен съд на провинция Бавария, Ансбах, Германия), като се позовава по-специално на обстоятелството, че то не е било предшествано от оценка на въздействието върху околната среда.
- 15 С решения от 14 юли 2014 г. тези жалби са отхвърлени. С определение от 23 юни 2015 г. запитващата юрисдикция — Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Върховен административен съд на провинция Бавария, Германия) разрешава на жалбоподателите в главното производство да обжалват тези решения.
- 16 При разглеждането на жалбата запитващата юрисдикция си задава въпроса относно задължението да се извърши оценка на въздействието на разглеждания проект върху околната среда въз основа на точка 7, букви б) и в) от приложение I към Директива 2011/92. В частност тя има съмнения относно прилагането на тези разпоредби спрямо преустройство с дължина под 10 km и се пита дали става въпрос за „строителство“ по смисъла на тези разпоредби.
- 17 В този контекст Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Върховен административен съд на провинция Бавария) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
- „1) Следва ли точка 7, буква в) от приложение I към Директива 2011/92 [...] да се тълкува в смисъл, че в приложното поле на разпоредбата попада и разширяването или преустройството на съществуващ път с четири или повече ленти?
- 2) При утвърдителен отговор на първия въпрос:
- Представява ли точка 7, буква в) от приложение I към Директива 2011/92 специална разпоредба в сравнение с точка 7, буква б) от същото приложение и съответно трябва ли да се прилага с предимство?

3) При отрицателен отговор на първия или на втория въпрос:

Понятието „високоскоростен път“ в точка 7, буква б) от приложение I към Директива 2011/92 изисква ли релевантният участък от пътя да представлява международна автомагистрала по смисъла на [AGR]?

4) При отрицателен отговор на първия, втория или третия въпрос:

Следва ли понятието „строителство“ в точка 7, буква б) от приложение I към Директива 2011/92 да се прилага за разширяване или преустройство на път, при което съществуващото пътно трасе не претърпява съществена промяна?

5) При утвърдителен отговор на четвъртия въпрос:

Изисква ли понятието „строителство“ в точка 7, буква б) от приложение I към Директива 2011/92 да е налице минимална дължина на засегнатия участък от пътя? Ако това е така, трябва ли да става въпрос за непрекъснат участък от пътя? При утвърдителен отговор, минималната дължина надхвърля ли 2,6 km непрекъснатата дължина, съответно, в случай че следва да бъде кумулирана дължината на няколко несвързани помежду си пътни участъка, надхвърля ли общо 4,4 km?

6) При отрицателен отговор на петия въпрос:

Приложима ли е точка 7, буква б), второ предложение от приложение I към Директива 2011/92 (строителство на високоскоростни пътища) за разширяване или преустройство на път в границите на населено място по смисъла на [AGR]?

### **По преюдициалните въпроси**

#### *По първия въпрос*

- 18 С първия въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали точка 7, буква в) от приложение I към Директива 2011/92 следва да се тълкува в смисъл, че тази разпоредба обхваща проект за пътно преустройство, който, макар, както в главното производство, да се отнася до отсечка с дължина под 10 km, се състои в разширяване или преустройство на съществуващ път с четири или повече ленти.
- 19 В това отношение следва да се изтъкне, че съгласно съображения 8 и 9 от Директива 2011/92 законодателят на Европейския съюз е имал намерение да разграничи, от една страна, проектите от определен вид, които имат значително въздействие върху околната среда и които по правило следва да подлежат на систематично оценяване, и от друга страна, проектите от друг вид, които може да нямат такова въздействие във всеки един случай и които да се оценяват, когато държавите членки считат, че същите има вероятност да окажат такова значително въздействие.
- 20 Поради това в член 4 от Директива 2011/92 се прави разлика, от една страна, между посочените в параграф 1 от този член и изброени в приложение I към Директивата проекти, които подлежат на оценка за тяхното въздействие върху околната среда, и от друга страна, посочените в параграф 2 от този член и изброени в приложение II от Директивата проекти, за които държавите членки вземат решение дали те трябва да бъдат предмет на подобна оценка.



- 21 В точка 7, буква б) от приложение I към Директива 2011/92 е посочено строителство на автомагистрали и високоскоростни пътища, а в точка 7, буква в) — строителство на нов път с четири или повече ленти, или изместване на трасе и/или разширяване на съществуващ път с две или по-малко ленти до четири или повече ленти, когато новият път, изместването на трасе и/или разширението на съществуващия път е с 10 и повече километра непрекъсната дължина.
- 22 От разпоредбите на точка 7, буква в) от приложение I към Директива 2011/92 ясно личи, че законодателят на Съюза е имал намерение да запази задължението на държавите членки да извършват систематична оценка на въздействието върху околната среда на определени проекти за пътно преустройство само за проектите, засягащи пътни участъци със съществена дължина, в случая поне 10 km.
- 23 Макар приложното поле на Директива 2011/92, както и това на Директива 85/337, да е широко и нейната цел да е многообхватна (в този смисъл вж. по-специално решения от 28 февруари 2008 г., Abraham и др., C-2/07, EU:C:2008:133, т. 32 и от 25 юли 2008 г., Ecologistas en Acción-CODA, C-142/07, EU:C:2008:445, т. 28), телеологичното тълкуване на първата директива не може да се отклони от ясно изразената воля на законодателя на Съюза (вж. в този смисъл решение от 17 март 2011 г., Brussels Hoofdstedelijk Gewest и др., C-275/09, EU:C:2011:154, т. 29).
- 24 Ето защо, макар и да се състои в разширяването или преустройството на съществуващ път с четири или повече ленти, проект за пътно преустройство, който, както в главното производство, се отнася до отсечка с дължина под 10 km, само поради естество си не попада сред посочените в точка 7, буква в) от приложение I към Директива 2011/92.
- 25 Това съображение обаче не засяга евентуалното приложение в главното производство на разпоредбите на член 4, параграф 2 и на приложение II към Директива 2011/92.
- 26 Предвид изложените съображения, на първия въпрос следва да се отговори, че точка 7, буква в) от приложение I към Директива 2011/92 не може да се тълкува в смисъл, че тази разпоредба обхваща проект за пътно преустройство, който, макар, както в главното производство, да се отнася до отсечка с дължина под 10 km, се състои в разширяване или преустройство на съществуващ път с четири или повече ленти.

*По втория въпрос*

- 27 Предвид отговора на първия въпрос не следва да се отговаря на втория въпрос.

*По третия и шестия въпрос*

- 28 С третия и шестия въпрос, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция пита по същество какъв е обхватът на понятието „високоскоростни пътища“, за чието строителство съгласно точка 7, буква б) от приложение I към Директива 2011/92 се изисква оценка на въздействието върху околната среда.
- 29 Точка 7, буква б) от приложение I към Директива 2011/92 определя високоскоростните пътища, като препраща към определението за скоростни пътища в AGR, посочено в точка 10 от настоящото решение.
- 30 На първо място, следва да се изтъкне, че точка 7, буква б) и това препращане към AGR са формулирани по същия начин в Директива 85/337. За прилагането на последната Съдът вече е постановил, че 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. (вж. в този смисъл решение от 25 юли 2008 г., *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, т. 30).

- 31 С оглед на обстоятелствата, че Директива 2011/92 се задоволява само да кодифицира Директива 85/337, че не всички държави членки са страни по AGR и че няма основание да се приеме, че чрез препращането към тази спогодба към момента на приемане на Директива 2011/92 законодателят на Съюза е възнамерявал да се позове не на първоначалната, а на нейните изменени или ревизирани редакции, следва да продължи позоваването на посочената спогодба в действащата към датата на подписването ѝ редакция, т.е. 15 ноември 1975 г.
- 32 На второ място, следва да се припомни, че в съответствие с препращането в точка 7, буква б) от приложение I към Директива 2011/92 към AGR, за целите на тази директива „високоскоростен път“ означава път, отговарящ на определението в посочената спогодба. Така от самия текст на тази разпоредба следва, че като се позовава на подобно определение, а не на пътищата, които попадат в приложното поле на AGR, посочената директива обхваща пътищата със съдържащите се в посоченото определение технически характеристики, а не пътищата, които в съответствие с това определение са класифицирани като „международни магистрали“ по смисъла на AGR. Ето защо строителството на път, който има техническите характеристики на скоростните пътища в съответствие с определението в AGR, попада в приложното поле на точка 7, буква б) от приложение I към Директивата, дори и този път да не е съставна част на мрежата от главни пътища за международен трафик.
- 33 С оглед на произтичащите от Директива 2011/92 задължения без значение е обстоятелството, че в съответствие с точка I.1. от приложение II към AGR разпоредбите на това приложение „не се прилагат за населените места“, които „трябва да бъдат заобикаляни, ако представляват пречка или опасност“. Само по себе си подобно ограничение на приложното поле на AGR изобщо не поставя под въпрос приложимостта на определения в тази спогодба технически характеристики на скоростните пътища за целите на Директива 2011/92.
- 34 На трето място, в съответствие с това определение 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 а priori са изключени. Напротив, следва да се приеме, че при липсата на изрично изключване на пътищата в границите на населените места, терминът „високоскоростен път“ обхваща и градските пътища, които отговарят на предвидените в приложение II към AGR характеристики (решение от 25 юли 2008 г., *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, т. 31).
- 35 От изложените съображения следва, че на третия и шестия въпрос трябва да се отговори, че точка 7, буква б) от приложение I към Директива 2011/92 следва да се тълкува в смисъл, че „високоскоростните пътища“ по смисъла на тази разпоредба са пътищата, които имат техническите характеристики, съдържащи се в определението в точка II.3. от приложение II към AGR, дори и когато тези пътища не са съставни части на уредената в тази спогодба мрежа от главни пътища за международен трафик или са разположени в градски райони.

*По четвъртия и петия въпрос*

- 36 С четвъртия и петия въпрос, които следва да бъдат разгледани заедно, запитващата юрисдикция пита по същество какъв е обхватът на понятието „строителство“ по смисъла на точка 7, буква б) от приложение I към Директива 2011/92.



- 37 Както подчертава запитващата юрисдикция, що се отнася до разпоредбите на точка 7, букви б) и в) от приложение I към Директива 85/337, които са дословно възпроизведени в точка 7, букви б) и в) от приложение I към Директива 2011/92, Съдът е изтъквал тези разпоредби широко, приемайки, че проект за реконструкция на път, който по своя обхват и характеристики е равностоен на строителство, може да се разглежда като проект за строителство по смисъла на посочените разпоредби (вж. в този смисъл решения от 25 юли 2008 г., *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, т. 36 и от 17 март 2011 г., *Brussels Hoofdstedelijk Gewest и др.*, C-275/09, EU:C:2011:154, т. 27).
- 38 Като се основава на този анализ, запитващата юрисдикция си задава въпроса дали проект, който както в главното производство е насочен към реконструкция на път със значителен обхват, но чиято дължина не надхвърля 10 km и тя не е свързана със съществено изменение на трасето, може да се счита за отнасящ се до „строителство“ по смисъла на точка 7, буква б) от приложение I към Директива 2011/92.
- 39 Следва да се отбележи, че използваната в точка 7, буква а) от приложение I към Директива 2011/92 дума „строителство“ не създава никакво двусмислие и следва да се разбира в обикновения ѝ смисъл, тоест като позоваване на изграждането на несъществуващи до тогава обекти или на промяната във физическия смисъл на вече съществуващи обекти (вж. в този смисъл решение от 17 март 2011 г., *Brussels Hoofdstedelijk Gewest и др.*, C-275/09, EU:C:2011:154, т. 26).
- 40 Изглежда безспорно, че в рамките на подобно изменение попада проект, предвиждащ реконструкция на вече съществуващите платна чрез строително-инженерни дейности със значителен обхват, по-специално чрез изкопаването на тунел, дори и те да се извършват по съществуващото трасе на пътя и да са с дължина под 10 km.
- 41 В това отношение следва да се отбележи, че обратно на разпоредбите на точка 7, букви а) и в) от Директива 2011/92, в разпоредбите на точка 7, буква б) не се посочва минималната дължина, която трябва да имат обхванатите от тях ленти. Освен това от текста на последната разпоредба следва, че законодателят на Съюза е класирал строителството на автомагистрали и на високоскоростни пътища сред видовете проекти, за които систематично трябва да се извършва оценка на въздействието върху околната среда, без да предвижда изискване за минимална дължина на подобно строителство.
- 42 Освен това не може да се изключи, че преустройството на пътища, дори и когато е с малка дължина, само поради своето естество е с такъв обхват, че оказва значително влияние върху околната среда. Ето защо понятието „строителство“ по смисъла на точка 7, буква б) от приложение I към Директива 2011/92 не изисква засегнатият участък от пътя да има определена дължина. При условията, припомнени в точка 37 от настоящото решение, националната юрисдикция следва във всеки отделен случай да прецени дали въз основа на всички свои характеристики, а не само поради своята дължина, разглежданото преустройство на пътища е с такъв обхват, че трябва да бъде квалифицирано като „строителство“ по смисъла на тази директива.
- 43 Поради това на четвъртия и петия въпрос следва да се отговори, че понятието „строителство“ по смисъла на точка 7, буква б) от приложение I към Директива 2011/92 трябва да се тълкува като обхващащо изграждането на несъществуващи до тогава обекти или промяната във физическия смисъл на вече съществуващи обекти. За да се прецени дали подобно изменение може да се приеме за равностойно по своя обхват и условия на такова строителство, запитващата юрисдикция следва да вземе предвид всички характеристики на съответния обект, а не само неговата дължина или запазването на първоначалното му трасе.

## По съдебните разноси

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

По изложените съображения Съдът (шести състав) реши:

- 1) Точка 7, буква в) от приложение I към Директива 2011/92/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2011 година относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда не може да се тълкува в смисъл, че тази разпоредба обхваща проект за пътно преустройство, който, макар, както в главното производство, да се отнася до отсечка с дължина под 10 km, се състои в разширяване или преустройство на съществуващ път с четири или повече ленти.
- 2) Точка 7, буква б) от приложение I към Директива 2011/92 следва да се тълкува в смисъл, че „високоскоростните пътища“ по смисъла на тази разпоредба са пътищата, които имат техническите характеристики, съдържащи се в определението в точка II.3. от приложение II към Европейската спогодба за международните автомагистрали (AGR), подписана в Женева на 15 ноември 1975 г., дори и когато тези пътища не са съставни части на уредената в тази спогодба мрежа от главни пътища за международен трафик или са разположени в градски райони.
- 3) Понятието „строителство“ по смисъла на точка 7, буква б) от приложение I към Директива 2011/92 трябва да се тълкува като обхващащо изграждането на несъществуващи до тогава обекти или промяната във физическия смисъл на вече съществуващи обекти. За да се прецени дали подобно изменение може да се приеме за равностойно по своя обхват и условия на такова строителство, запитващата юрисдикция следва да вземе предвид всички характеристики на съответния обект, а не само неговата дължина или запазването на първоначалното му трасе.

Подписи