DOMSTOLENS DOM (Tredje Afdeling)

25. juli 2008 *

I sag C-142/07,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 234 EF, indgivet af Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 22 de Madrid (Spanien), ved afgørelse af 23. januar 2007, indgået til Domstolen den 12. marts 2007, i sagen:

Ecologistas en Acción-CODA

mod

Ayuntamiento de Madrid,

har

DOMSTOLEN (Tredje Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, A. Rosas, og dommerne U. Lõhmus (refererende dommer), J. Klučka, P. Lindh og A. Arabadjiev,

* Processprog: spansk.

generaladvokat: J. Kokott
justitssekretær: ekspeditionssekretær M. Ferreira,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 2. april 2008,

efter at der er afgivet indlæg af:

— Ecologistas en Acción-CODA ved abogado J. Doreste Hernández

— Ayuntamiento de Madrid ved I. Madroñero Peloche, som befuldmægtiget, bistået af abogada A. Sánchez Cordero

— den italienske regering ved I.M. Braguglia, som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato G. Fiengo

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved A. Alcover San Pedro og J.-B. Laignelot, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 30. april 2008,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EFT L 175, s. 40), som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EFT L 73, herefter »det ændrede direktiv«).

2 Anmodningen er blevet fremsat i en sag mellem foreningen Ecologistas en Acción-CODA (herefter »CODA«) og Ayuntamiento de Madrid (Madrid kommune) angående en forvaltningsakt om godkendelse af forskellige projekter i forbindelse med ombygningen og forbedringen af næsten hele motorringvejen i Madrid.

Retsforskrifter

Fællesskabsbestemmelser

3 Direktiv 85/337 blev vedtaget for at harmonisere principperne for vurdering af visse private og offentlige projekters indvirkning på miljøet, bygherrens hovedforpligtelser samt indholdet af vurderingen af disse virkninger. Direktivets bilag I nævner de projekter, som skal undergives en sådan vurdering, mens direktivets bilag II nævner

de projekter, som medlemsstaterne i henhold til direktivets artikel 4, stk. 2, kan kræve vurderet, når de finder, at det er påkrævet på grund af de berørte projekters karakter.

4 De ændringer, som ved direktiv 97/11 er indført i direktiv 85/337, vedrører hovedsagelig princippet om, at projekter, som kan få indvirkning på miljøet, skal undergives et krav om tilladelse og en vurdering af denne indvirkning samt en harmonisering af de kriterier, som medlemsstaterne skal anvende til at afgøre, om et projekt, der henhører under en af kategorierne i bilag II, skal undergives en sådan vurdering. Disse kriterier er nu opregnet i det ændrede direktivs bilag III.

5 Det ændrede direktivs artikel 1, stk. 2, indeholder følgende definitioner:

»Projekt:

— gennemførelse af anlægsarbejder eller andre installationer eller arbejder

— andre indgreb i det naturlige miljø eller i landskaber, […]

Bygherre:

enten den person, der ansøger om godkendelse af et privat projekt, eller den offentlige myndighed, som tager initiativ til et projekt

Tilladelse:

afgørelse fra den eller de kompetente myndighed(er), som giver bygherren ret til at gennemføre projektet«.

6 Det ændrede direktivs artikel 2, stk. 1, bestemmer:

»Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på, at projekter, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan få væsentlig indvirkning på miljøet, undergives et krav om tilladelse og en vurdering af denne indvirkning, inden der gives tilladelse […]«

7 Det ændrede direktivs artikel 3 bestemmer:

»Vurderingen af indvirkningen på miljøet skal, afhængigt af hvert enkelt tilfælde og i overensstemmelse med artikel 4-11, bestå i på passende måde at påvise, beskrive og vurdere et projekts direkte og indirekte virkninger på følgende faktorer:

— mennesker, fauna og flora

— jordbund, vand, luft, klima og landskab

— materielle goder og kulturarv

— samspillet mellem faktorerne i første, andet og tredje led.«

8 I henhold til det ændrede direktivs artikel 4, stk. 1, skal de projekter, der er opført i direktivets bilag I, vurderes, bortset fra de tilfælde, som undtagelsesvis er fritaget efter direktivets artikel 2, stk. 3.

9 I henhold til det ændrede direktivs artikel 4, stk. 2 og 3, afgør hver medlemsstat ved hjælp af en undersøgelse i hvert enkelt tilfælde, eller ved hjælp af grænseværdier eller kriterier, som medlemsstaten fastsætter under hensyntagen til udvælgelseskriterierne i direktivets bilag III, om de projekter, der er omhandlet i direktivets bilag II, skal undergives en sådan vurdering.

10 Det ændrede direktivs bilag I, nr. 7, nævner i litra b) projekter, som omhandler »[a]nlæg af motorveje og motortrafikveje«, og i litra c) projekter, der vedrører »[a]nlæg af nye veje med mindst fire kørebaner eller udretning og/eller udvidelse af en eksisterende vej med højst to kørebaner med henblik på anlæg af mindst fire kørebaner, hvis en sådan ny vej eller et således udrettet og/eller udvidet vejafsnit har en ubrudt længde på mindst 10 km«.

11 Nævnte nr. 7, litra b), henviser hvad angår definitionen af begrebet »motortrafikveje« til definitionen i ECE-aftalen af 15. november 1975 om internationale hovedtrafikårer (herefter »aftalen«).

12 Det ændrede direktivs bilag II, nr. 10, som har overskriften »Infrastrukturprojekter«, nævner i litra b) »[a]nlægsarbejder i byzoner« og i litra e) projekter, som omhandler »[b]ygning af veje […] (projekter, som ikke er omfattet af bilag I)«.

13 Bilag II, nr. 13, første led, omhandler »[æ]ndringer eller udvidelser af projekter i bilag I eller II, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan være til skade for miljøet«.

Aftalen

14 Aftalen er blevet ratificeret af alle medlemsstater på nær syv. Kongeriget Spanien hører til sidstnævnte gruppe.

15 Aftalens bilag II, Afsnit II med overskriften »Internationale veje«, indeholder bl.a. følgende definitioner:

»II. 2 Motorveje

Ved »motorvej« forstås en vej, der er specielt konstrueret og anlagt til motortrafik og ikke betjener de tilstødende ejendomme, og

i) som, med undtagelse af bestemte steder eller midlertidigt, er forsynet med separate kørebaner for trafik i to retninger, der er adskilt fra hinanden ved en midterrabat, der ikke er beregnet til trafik, eller undtagelsesvis på anden måde

ii) som ikke krydser nogen vej, jernbane, sporvej eller sti i samme niveau

iii) som er forsynet med særlig skiltning som motorvej.

II. 3 Motortrafikveje

Veje, der er forbeholdt motortrafik, og hvortil adgang kun sker via knudepunkter eller signalregulerede vejkryds, og på hvilke der navnlig ikke må standses eller parkeres.«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

16 Ved afgørelse af 17. januar 2005 godkendte Concejala del Área de Gobierno de Urbanisme, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid (medlem af Madrids byråd med ansvar for byplanlægning, boliger og infrastruktur) forskellige projekter til ombygning og forbedring af motorringvejen i Madrid, som er registreret under nr. M-30.

17 Disse projekter vedrører nærmere bestemt nedgravning af M-30 mellem Marquès de Monistrol og Puente de Segovia, mellem Puente de Segovia og Puente de San Isidro, mellem Puente de San Isidro og Puente de Praga og mellem Puente de Praga og Nudo Sur samt strækningen fra Avenida de Portugal indtil rundkørslen ved San Vicente. Ifølge det af CODA anførte, som ikke bestrides, er M-30 en vej, som udelukkende er bestemt til kørsel med motorkøretøjer, og som ikke er forsynet med hverken trafiklys, fortov, stier, busstoppesteder eller taxiholdepladser.

18 Projekterne er en del af et komplekst anlægsarbejde, som består i at forbedre og ombygge næsten hele motorringvejen i Madrid. Anlægsarbejdet, som også kaldes »Madrid calle 30«, har ifølge Ayuntamiento de Madrids opfattelse til formål at mindske den trafikale belastning på vejene og risikoen for ulykker og ikke at øge motorvejskapaciteten.

19 CODA's klage over ovennævnte afgørelse af 17. januar 2005 blev forkastet ved afgørelse af 23. maj 2005, hvorefter CODA anlagde sag ved den forelæggende ret med påstand om annullation af sidstnævnte afgørelse. Annullationssøgsmålet støttes, ligesom den oprindelige klage, bl.a. på et anbringende om tilsidesættelse af den nationale lovgivning om vurdering af nævnte projekters indvirkninger på miljøet, hvilket delvist følger af det ændrede direktiv.

20 Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at Madrid kommune har opdelt hele ovennævnte »Madrid calle 30«-projekt i 15 forskellige og uafhængige delprojekter, hvoraf kun et projekt omfatter ændringer eller tilpasninger af mere end 5 kilometers forløb af en eksisterende vej, hvilket er grænsen for, hvornår det i henhold til gældende regional lovgivning kræves, at et projekt skal undergives en vurdering af indvirkningerne på miljøet, selv om det samlede projekt i sin helhed langt overstiger dette omfang. Det fremgår i øvrigt af den forelæggende rets forklaringer, at det anslås, at det samlede projekt vil medføre en stigning i trafikken på ca. 25% og vil medføre mange forskellige slags indgreb i M-30's bymæssige omgivelser.

21 Henset til omfanget og virkningerne af anlægsarbejdet ønsker den forelæggende ret oplyst, om anlægsarbejdet i overensstemmelse med det ændrede direktiv skal gøres til genstand for en vurdering af indvirkningerne på miljøet.

22 Ayuntamiento de Madrid har for den forelæggende ret anført, at det aldrig har været hensigten at hindre anvendelsen af det ændrede direktiv, og at tvisten er en følge af en fortolkning, som er fælles for alle de nationale myndigheder, som har kontrolleret lovligheden af de berørte projekter. Ayuntamiento de Madrid har i øvrigt anført, at der kræves en detaljeret argumentation fra Domstolens side for i det foreliggende tilfælde at lade afgørelsen i Domstolens dom af 16. marts 2006, Kommissionen mod Spanien (sag C-332/04), udvide til at omfatte andre situationer end den situation, som gav anledning til dommen.

23 Den forelæggende ret har endvidere henvist til de bemærkninger, som Communidad autónoma de Madrid (selvstyrende region Madrid) har fremført, hvorefter der er sket sammenblanding af den præjudicielle procedure og traktatbrudsproceduren, idet drøftelserne snarere vedrører mulige overtrædelser af fællesskabsretten.

24 Henset til disse omstændigheder har den nationale ret besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende spørgsmål:

»1) Finder de krav om en foreskreven procedure til vurdering af den miljømæssige indvirkning, der er indeholdt i [det ændrede] direktiv […], anvendelse på byvejsprojekter under hensyn til projektets art og dimension, indvirkning på områder med høj befolkningstæthed eller landskaber af historisk, kulturel eller arkæologisk betydning?

2) Finder de krav om en foreskreven procedure til vurdering af den miljømæssige indvirkning, der er indeholdt i [det ændrede] direktiv […], anvendelse på de projekter, der er genstand for nærværende sag, under hensyn til deres art og karakteren af den vej, hvor de skal udføres, samt deres beskaffenhed, dimension, indvirkning på miljøet, befolkningstæthed, budget og eventuelle opdeling i forhold til et samlet projekt, der omfatter tilsvarende aktiviteter på den samme vej?

3) Kan de kriterier, der er indeholdt i dommen i [sagen Kommissionen mod Spanien], nærmere bestemt i dommens præmis 69-88, finde anvendelse på de projekter, der er genstand for denne retssag, under hensyn til projekternes art og karakteren af den vej, hvor de skal udføres, samt deres beskaffenhed, dimension, indvirkning på miljøet, befolkningstæthed, budget og eventuelle opdeling i forhold til et samlet projekt, der omfatter tilsvarende aktiviteter på den samme vej, og kunne det således kræves, at projekterne blev undergivet en foreskreven procedure til miljømæssig vurdering?

4) Er forpligtelserne i henhold til [det ændrede] direktiv […] med hensyn til miljømæssig vurdering i praksis blevet opfyldt af de spanske myndigheder hvad angår de projekter, der er genstand for denne sag, således som det fremgår af sagsakterne, og nærmere bestemt ud fra de undersøgelser og rapporter, der er indeholdt heri, skønt projektet ikke formelt er blevet undergivet en foreskreven procedure til miljømæssig vurdering som fastsat i nævnte direktiv?«

Om de præjudicielle spørgsmål

De tre første spørgsmål

25 Den forelæggende ret ønsker med de tre første spørgsmål — som gennemgås samlet — nærmere bestemt oplyst, om det ændrede direktiv skal fortolkes således, at ombygning og forbedring af næsten hele motorringvejen i en by skal undergives en vurdering af indvirkningerne på miljøet, under hensyn til bl.a. projekternes art, hvilken vejtype, der er tale om, projekternes karakter og dimensioner samt indvirkningerne på områder med høj befolkningstæthed eller landskaber af historisk, kulturel eller arkæologisk betydning og den omstændighed, at projekterne er resultatet af en opdeling af et samlet projekt, som vedrører gennemførelsen af et sæt bygge- og anlægsaktiviteter på den samme strækning.

26 I henhold til det ændrede direktivs artikel 4, stk. 1, skal der foretages en vurdering af indvirkningerne på miljøet for så vidt angår de projekter, der er opført i direktivets bilag I. Det fremgår af samme artikels stk. 2, at medlemsstaten under hensyntagen til de i bestemmelsen indeholdte kriterier afgør, hvilke af de projekter, som er omhandlet i direktivets bilag II, der skal undergives en sådan vurdering.

27 Ifølge Ayuntamiento de Madrid er den omhandlede motorringvej en byvej. Det ændrede direktivs bilag I og II omhandler imidlertid ikke denne vejtype, idet bilagene kun nævner motorveje, motortrafikveje og veje. Disse udtryk er i øvrigt ikke, bortset fra begrebet motortrafikvej, defineret ved en henvisning til den i aftalen anvendte definition. Ifølge sagsøgte i hovedsagen har man som følge af denne manglende præcisering gentaget udtrykkenes eksakte ordlyd i forbindelse med gennemførelsen af det ændrede direktiv i spansk ret. Eftersom byvej ikke nævnes, har sagsøgte antaget, at projekter, som vedrører ombygning af en sådan vej, ikke henhører under direktivet, og at projekterne derfor ikke skulle undergives en vurdering af indvirkningerne på miljøet.

28 Dette argument kan ikke tages til følge. Det bemærkes nemlig, at Domstolen ved flere lejligheder har fastslået, at anvendelsesområdet for direktiv 85/337 og det ændrede direktiv er meget bredt (jf. i denne retning dom af 24.10.1996, sag C-72/95, Kraaijeveld m.fl., Sml. I, s. 5403, præmis 31, af 16.9.1999, sag C-435/97, WWF m.fl., Sml. I, s. 5613, præmis 40, og af 28.2.2008, sag C-2/07, Abraham m.fl., Sml. I, s. 1197, præmis 32). Det vil derfor være i strid med selve formålet med det ændrede direktiv, hvis byvejsprojekter falder uden for direktivets anvendelsesområde alene med den begrundelse, at direktivet ikke udtrykkeligt blandt de projekter, som er omhandlet i direktivets bilag I og II, nævner projekter, som vedrører denne vejtype.

29 Det bemærkes, at det ændrede direktivs bilag I, nr. 7, litra b) og c), blandt de projekter, som skal undergives en vurdering af indvirkningerne på miljøet, nævner »motorveje« og »motortrafikveje« samt »anlæg af nye veje med mindst fire kørebaner eller udretning og/eller udvidelse af en eksisterende vej med højst to kørebaner med henblik på anlæg af mindst fire kørebaner, hvis en sådan ny vej eller et således udrettet og/eller udvidet vejafsnit har en ubrudt længde på mindst 10 km«. I bilag II, nr. 10, litra e), og bilag II, nr. 13, første led, nævnes henholdsvis »bygning af veje« og »ændringer eller udvidelser af projekter i bilag I eller II, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan være til skade for miljøet« blandt de projekter, som medlemsstaterne i henhold til direktivets artikel 4, stk. 2, kan beslutte skal undergives en vurdering af indvirkningerne på miljøet. I denne forbindelse bemærkes, som Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber med rette har anført, at de begreber, som er indeholdt i nævnte bilag, er fællesskabsretlige begreber, som skal fortolkes selvstændigt, og at det ikke er udelukket, at de vejtyper, som er nævnt deri, er beliggende både i og uden for tæt bebyggede områder.

30 Det ændrede direktiv definerer ikke ovennævnte begreber, bortset fra begrebet »motortrafikvej«, i hvilken forbindelse direktivet henviser til aftalen og den deri indeholdte definition af begrebet »motorvej«. Eftersom ikke alle medlemsstaterne er parter i denne aftale, skal henvisningen anses for at vedrøre aftalen, som den var affattet på tidspunktet for vedtagelsen af direktiv 85/337, dvs. den 15. november 1975.

31 I henhold til aftalens bilag II er en motortrafikvej en vej, der er forbeholdt motortrafik, og hvortil adgang kun sker via knudepunkter eller signalregulerede vejkryds, og på hvilke der ikke må standses eller parkeres. Det følger ikke af denne bestemmelse, at veje, som er beliggende i byområder, uden videre er udelukket. Det må derimod fastslås, at da veje, som er beliggende i tæt bebyggede områder, ikke udtrykkeligt er udelukket, omfatter udtrykket »motortrafikvej« de byveje, som har de kendetegn, der er nævnt i bilaget.

32 Det bemærkes endvidere, at nævnte aftale definerer begrebet »motorvej« som bl.a. en vej, der er specielt konstrueret og anlagt til motortrafik og ikke betjener de tilstødende ejendomme, og som ikke krydser nogen vej, jernbane, sporvej eller sti, og som er forsynet med særlig skiltning som motorvej. Selv om det ændrede direktiv ikke udtrykkeligt henviser til denne definition, er aftalen et velegnet instrument til forståelse af det tilsvarende begreb, som er indeholdt i direktivets bilag I.

33 Det følger af fast retspraksis, at medlemsstaterne skal gennemføre det ændrede direktiv såvel som direktiv 85/337 på en måde, der fuldt ud svarer til de krav, som direktivet fastsætter, henset til dettes hovedformål, der, som det fremgår af dets artikel 2, stk. 1, er, at projekter, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan få væsentlig indvirkning på miljøet, undergives en vurdering af denne indvirkning, inden der gives tilladelse (jf. i denne retning bl.a. dom af 19.9.2000, sag C-287/98, Linster, Sml. I, s. 6917, præmis 52, og af 23.11.2006, sag C-486/04, Kommissionen mod Italien, Sml. I, s. 11025, præmis 36).

34 Det må derfor fastslås, at byvejsprojekter henhører under det ændrede direktivs anvendelsesområde.

35 Som det fremgår af CODA's bemærkninger, som ikke er blevet bestridt, vedrører de i hovedsagen omhandlede projekter en vej, der udelukkende er forbeholdt motorkøretøjer, som ikke er forsynet med trafiklys, fortov, stier, busstoppesteder eller

taxiholdepladser. Det tilkommer den forelæggende ret at foretage de faktiske konstateringer, som kan sætte den i stand til at vurdere disse forhold for at fastslå, om disse projekter, henset til de bemærkninger, som er anført i denne doms præmis 30-33, henhører under et af de begreber, som er nævnt i det ændrede direktivs bilag I, og derfor skal undergives en vurdering af projekternes indvirkning på miljøet.

36 Det bemærkes i denne forbindelse, at den omstændighed, at det ændrede direktivs bilag I, nr. 7, litra b) og c), omhandler projekter, som vedrører »anlæg« af nævnte vejtype, mens de i hovedsagen omhandlede projekter vedrører ombygning og forbedring af eksisterende veje, indebærer ikke, at sidstnævnte er udelukket fra det ændrede direktivs anvendelsesområde. Et projekt, som vedrører ombygning af en vej, kan som følge af projektets omfang og karakter svare til et anlægsprojekt i henhold til nævnte bilag (jf. i denne retning dom af 16.9.2004, sag C-227/01, Kommissionen mod Spanien, Sml. I, s. 8253, præmis 46, og dommen i sagen Abraham m.fl., præmis 32).

37 Hvis det skulle fremgå, at de i hovedsagen omhandlede projekter ikke vedrører motorveje eller motortrafikveje i den forstand, hvori udtrykkene er anvendt i det ændrede direktivs bilag I, nr. 7, litra b), eller de projekter, som er omhandlet i nr. 7, litra c), tilkommer det tillige den forelæggende ret at undersøge, om de i hovedsagen omhandlede projekter henhører under direktivets bilag II enten i henhold til bilagets nr. 10, litra e), for så vidt som det drejer sig om anlæg af en vej, eller bilagets nr. 13, første led, sammenholdt med nævnte direktivs bilag II, nr. 10, litra e), for så vidt som der er tale om ændring af et vejbygningsprojekt.

38 Det bemærkes i denne henseende, at selv om det ændrede direktivs artikel 4, stk. 2, i lighed med samme bestemmelse i direktiv 85/337, overlader medlemsstaterne et skøn til at fastslå, om et projekt, der henhører under en af de kategorier, som er nævnt i det ændrede direktivs bilag II, skal undergives en vurdering af indvirkningerne på miljøet, afgrænses dette skøn af den i det ændrede direktivs artikel 2, stk. 1, nævnte forpligtelse for disse stater til at underkaste projekter, som kan forventes at få mærkbar indvirkning på miljøet, en sådan vurdering, bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering (jf. hvad angår direktiv 85/337 dommen i sagen Kraaijeveld m.fl., præmis 50, og i sagen Abraham m.fl., præmis 37). Medlemsstaterne skal

ved udøvelsen af deres skøn tage hensyn til hvert enkelt af disse kriterier for at afgøre, om et projekt kan få indvirkning på miljøet (dommen af 16.3.2006 i sagen Kommissionen mod Spanien, præmis 77).

39 Det må i denne forbindelse fastslås, at ligesom direktiv 85/337 tilstræber det ændrede direktiv en samlet vurdering af den indvirkning på miljøet, projekterne eller ændringen af dem vil få. Det ville være for snævert og i strid med denne tilgangsvinkel kun ved vurderingen af de indvirkninger på miljøet, projekterne eller ændringen af dem ville få, at tage hensyn til de direkte virkninger af selve de planlagte arbejder uden at tage hensyn til de indvirkninger på miljøet, der kunne fremkaldes ved brugen og driften af resultaterne af disse arbejder (jf. hvad angår direktiv 85/337 dommen i sagen Abraham m.fl., præmis 42 og 43).

40 Hvad angår projekternes placering nævner det ændrede direktivs bilag III, nr. 2, litra g) og h), tætbefolkede områder og landskaber, der er vigtige set ud fra et historisk, kulturelt eller arkæologisk synspunkt, som de udvælgelseskriterier, medlemsstaterne skal tage hensyn til i henhold til nævnte direktivs artikel 4, stk. 3, i forbindelse med undersøgelsen i hvert enkelt tilfælde eller fastsættelsen af grænseværdier eller kriterier i henhold til stk. 2, for at kunne afgøre, om projektet skal undergives vurdering. Udvælgelseskriterierne kan endvidere vedrøre byvejsprojekter (jf. i denne retning dommen af 16.3.2006 i sagen Kommissionen mod Spanien, præmis 79).

41 Den omstændighed, som Ayuntamiento de Madrid har påberåbt sig, at de i hovedsagen omhandlede projekter kan medføre positive virkninger for miljøet, er ikke relevant i forbindelse med en vurdering af, om det er nødvendigt at undergive nævnte projekter en vurdering af indvirkningerne på miljøet.

42 Ligesom opregningen i artikel 3 i direktiv 85/337 viser opregningen i artikel 3 i det ændrede direktiv af de faktorer, der skal tages i betragtning, såsom et projekts virkninger på bl.a. mennesker, fauna og flora, jordbund, vand, luft eller kulturarv, i sig selv, at den indvirkning på miljøet, som det ændrede direktiv skal muliggøre en vurdering af, ikke alene er virkningen af planlagte arbejder, men også og især

virkningen af det projekt, der skal gennemføres (jf. i denne retning dommen i sagen Abraham m.fl., præmis 44).

43 Som generaladvokaten korrekt har anført i punkt 28 i forslaget til afgørelse, kan vejprojekter have mange indvirkninger på miljøet både i og uden for byområder, idet disse områder er særligt følsomme områder med hensyn til befolkningstæthed, eksisterende miljøbelastninger, men også med hensyn til steder, der har historisk, kulturel eller arkæologisk betydning (jf. i denne retning dommen af 16.3.2006 i sagen Kommissionen mod Spanien, præmis 81).

44 Som Domstolen allerede har fastslået hvad angår direktiv 85/337 bemærkes endelig, at formålet med det ændrede direktiv ikke kan omgås gennem en projektopdeling, og at manglende hensyntagen til projekternes kumulative virkning ikke i praksis kan føre til, at samtlige projektdele fritages for vurderingsforpligtelsen, idet projekterne i deres helhed kan få væsentlig indvirkning på miljøet som omhandlet i det ændrede direktivs artikel 2, stk. 1 (jf. hvad angår direktiv 85/337 dom af 21.9.1999, sag C-392/96, Kommissionen mod Irland, Sml. I, s. 5901, præmis 76, og dommen i sagen Abraham m.fl., præmis 27).

45 Hvad angår de i hovedsagen omhandlede projekter fremgår det af forelæggelsesafgørelsen, at projekterne alle henhører under » Madrid calle 30«. Det tilkommer den forelæggende ret at undersøge, om de skal behandles samlet bl.a. som følge af deres tætte beliggenhed op ad hinanden, deres ensartethed og samspillet mellem dem.

46 De tre første spørgsmål skal herefter besvares med, at det ændrede direktiv skal fortolkes således, at det foreskriver, at der skal foretages en vurdering af de indvirkninger på miljøet, som projekter til ombygning og forbedring af byveje kan få, både når det drejer sig om de projekter, der er omhandlet i direktivets bilag I, nr. 7, litra b) eller c), og når der er tale om de projekter, som er nævnt i direktivets bilag II, nr. 10, litra e), eller bilag II, nr. 13, første led, som på grund af deres art, dimensioner eller placering i givet fald kan få væsentlig indvirkning på miljøet som følge af deres samspil med andre projekter.

Det fjerde spørgsmål

47 Den forelæggende ret ønsker med det fjerde spørgsmål nærmere bestemt oplyst, om de undersøgelser og rapporter, som er blevet udarbejdet vedrørende de i hovedsagen omhandlede projekter, opfylder de krav om en vurdering af indvirkningerne på miljøet, som er fastsat i det ændrede direktiv.

48 Bedømmelsen af de faktiske omstændigheder inden for rammerne af en procedure i henhold til artikel 234 EF, som er baseret på en klar adskillelse mellem de nationale retters og Domstolens funktioner, henhører under den nationale rets kompetence. Domstolen har derfor alene kompetence til at træffe afgørelse vedrørende fortolkningen eller gyldigheden af en EF-forskrift på grundlag af de faktiske omstændigheder, sådan som de er beskrevet af den nationale ret (jf. bl.a. dom af 16.7.1998, sag C-235/95, Dumon og Froment, Sml. I, s. 4531, præmis 25, og af 28.9.2006, sag C-467/04, Gasparini m.fl., Sml. I, s. 9199, præmis 41).

49 Med dette spørgsmål anmodes Domstolen imidlertid om at tage stilling til de faktiske omstændigheder i hovedsagen, idet den anmodes om at afgøre, om de undersøgelser, høringer og analyser, som de nationale myndigheder har foretaget i forbindelse med de omhandlede projekter, udgør en vurdering af indvirkningerne på miljøet i det ændrede direktivs forstand.

50 Det tilkommer den nationale ret at foretage denne vurdering under hensyntagen til den omstændighed, at en formel vurdering kan erstattes af tilsvarende foranstaltninger, hvis disse opfylder minimumskravene i det ændrede direktivs artikel 3 samt 5-10.

51 Det er derfor ufornødent at besvare det fjerde spørgsmål.

Sagens omkostninger

52 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Tredje Afdeling) for ret:

Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997, skal fortolkes således, at det foreskriver, at der skal foretages en vurdering af de indvirkninger på miljøet, som projekter til ombygning og forbedring af byveje kan få, både når det drejer sig om de projekter, der er omhandlet i direktivets bilag I, nr. 7, litra b) eller c), og når der er tale om de projekter, som er nævnt i direktivets bilag II, nr. 10, litra e), eller bilag II, nr. 13, første led, som på grund af deres art, dimensioner eller placering i givet fald kan få væsentlig indvirkning på miljøet som følge af deres samspil med andre projekter.

Underskrifter