



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Sjette Afdeling)

24. november 2016*

»Præjudiciel forelæggelse — miljø — vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet — direktiv 2011/92/EU — projekt underlagt bedømmelse — bilag I, punkt 7 — ECE-aftalen om internationale hovedtrafikårer — udvidelse af en vej med fire kørebaner på en strækning på mindre end 10 km«

I sag C-645/15,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (forvaltningsdomstolen i Bayern, Tyskland) ved afgørelse af 27. oktober 2015, indgået til Domstolen den 3. december 2015, i sagen:

Bund Naturschutz in Bayern eV,

Harald Wilde

mod

Freistaat Bayern,

procesdeltager:

Stadt Nürnberg,

har

DOMSTOLEN (Sjette Afdeling)

sammensat af dommerne J.-C. Bonichot (refererende dommer), som fungerende afdelingsformand, A. Arabadjiev og C.G. Fernlund,

generaladvokat: M. Campos Sánchez-Bordona

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

— Bund Naturschutz in Bayern eV og Harald Wilde ved Rechtsanwalt A. Lehnert

— Freistaat Bayern ved Oberlandesanwalt A. Meyer og Rechtsanwalt W. Durner

* Processprog: tysk.

— Stadt Nürnberg ved Rechtsanwalt U. Hösch

— Europa-Kommissionen ved A. Becker og C. Zadra, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EUT 2012, L 26, s. 1).
- 2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem Bund Naturschutz in Bayern eV og Harald Wilde og Freistaat Bayern (delstaten Bayern, Tyskland) vedrørende lovligheden af sidstnævntes afgørelse om at godkende anlægsarbejder på visse del af en vej beliggende på Stadt Nürnbergs (Nürnberg, Tyskland) område uden at have foretaget en vurdering af disse anlægsarbejders indvirkning på miljøet.

Retsforskrifter

Direktiv 2011/92

- 3 Ifølge første betragtning til direktiv 2011/92 tilsigter dette at kodificere Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EFT 1985, L 175, s. 40), som er blevet ændret væsentligt ved flere lejligheder.
- 4 Direktiv 2011/92 indeholder i øvrigt bl.a. følgende betragtninger:

»[...]

- (8) Projekter inden for visse kategorier har væsentlige indvirkninger på miljøet, og sådanne projekter bør principielt underkastes en systematisk vurdering.
- (9) Projekter inden for andre kategorier har ikke nødvendigvis i alle tilfælde væsentlige indvirkninger på miljøet, og sådanne projekter bør underkastes en vurdering, når medlemsstaterne finder, at de kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet.

[...]«

- 5 Dette direktivs artikel 4, stk. 1 og 2, har følgende ordlyd:

»1. Med forbehold af artikel 2, stk. 4, skal projekter, der er opført i bilag I, vurderes i henhold til artikel 5 til 10.

2. Med forbehold af artikel 2, stk. 4, skal medlemsstaterne afgøre, om projektet skal vurderes i henhold til artikel 5-10, for projekter, der er opført i bilag II. Medlemsstaterne skal foretage denne afgørelse ved hjælp af:

- a) en undersøgelse i hvert enkelt tilfælde

eller

b) tærskelværdier eller kriterier fastsat af medlemsstaten.

Medlemsstaterne kan beslutte at anvende begge de i litra a) og b) nævnte procedurer.«

6 Bilag I, punkt 7, til nævnte direktiv nævner bl.a. blandt de projekter, der er anført i direktivets artikel 4, stk. 1:

»[...]

b) anlæg af motorveje og motortrafikveje [(i dette direktiv forstås ved »motortrafikvej« en vej, der svarer til definitionen i ECE-aftalen af 15. november 1975 om internationale hovedtrafikårer)]

c) 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.«

7 Bilag I, punkt 24, til direktiv 2011/92 nævner ligeledes blandt de projekter, der er anført i nævnte direktivs artikel 4, stk. 1:

»Enhver ændring eller udvidelse af projekter, der er opført i dette bilag, såfremt en sådan ændring eller udvidelse i sig selv opfylder de eventuelle tærskelværdier, der er fastsat i dette bilag.«

8 Nævnte direktivs bilag II, punkt 10, med overskriften »Infrastrukturprojekter«, nævner bl.a. blandt de projekter, der er anført i direktivets artikel 4, stk. 2:

»[...]

e) bygning af veje [...]

[...]«

9 Bilag II, punkt 13, til direktiv 2011/92 nævner ligeledes blandt de projekter, der er anført i dette direktivs artikel 4, stk. 2:

»a) Ændringer eller udvidelser af projekter i bilag I eller nærværende bilag, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan være til skade for miljøet (ændring eller udvidelse, som ikke er omfattet af bilag I).

b) Projekter i bilag I, som udelukkende eller hovedsagelig tjener til udvikling og afprøvning af nye metoder eller produkter, og som ikke anvendes mere end to år.«

ECE-aftalen

10 Bilag II til ECE-aftalen om internationale hovedtrafikårer, undertegnet i Geneve den 15. november 1975, med overskriften »Betingelser, som internationale hovedtrafikårer skal opfylde«, indeholder et punkt I.1 med følgende ordlyd:

»De følgende bestemmelser angår de grundlæggende kendetegn ved anlæg og udvidelse af de internationale hovedtrafikårer, der i det følgende kaldes »internationale veje«, og er i overensstemmelse med nuværende vejbygningspraksis. Disse bestemmelser gælder ikke for bebyggede områder. Såfremt disse udgør en hindring eller en fare, skal vejen føres uden om dem.«

I dette bilag, i afsnit II (»Kategorier af internationale veje«), findes punkt II.3, som indeholder følgende definition:

»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.«

Tysk ret

- 11 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (Bayerns lov om veje), i den affattelse, der er offentliggjort den 5. oktober 1981, som ændret ved lov af 22. maj 2015, bestemmer i artikel 37, med overskriften »Vurdering af indvirkning på miljøet«:

»I forbindelse med delstats-, kreds-, kommuneforbindelses- og lokalveje skal der gennemføres en miljøkonsekvensvurdering, hvis

1. der anlægges veje med mindst fire kørebaner eller eksisterende veje udvides eller udrettes til veje med mindst fire kørebaner, hvis det nyanlagte, udvidede eller udrettede vejafsnit
 - a) har en ubrudt længde på mindst 10 km eller
 - b) har en ubrudt længde på mindst 5 km og på en længde af over 5% gennemskærer biotoper på over 1 ha, bevarelses- eller beskyttelseszoner udpeget i henhold til [Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EFT 1992, L 206, s. 7] eller [Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle (EFT 1979, L 103, s. 1)], nationalparker [...] eller naturreservater [...], eller
2. når der anlægges veje med en, to eller tre kørebaner, hvis det nyanlagte vejafsnit har en ubrudt længde på mindst 10 km og på en længde af over 5% gennemskærer områder eller biotoper i henhold til nr. 1, litra b), eller
3. når der, for så vidt som dette ikke allerede er omfattet af nr. 1, ændres veje ved tilføjelse af mindst yderligere en kørebane på en ubrudt længde på mindst 10 km, og det vejafsnit, der skal ændres, på en længde af over 5% gennemskærer områder eller biotoper i henhold til nr. 1, litra b).«

Twisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

- 12 Ved afgørelse af 28. juni 2013 godkendte de kompetente myndigheder i delstaten Bayern de planer, som tillod anlæg af visse dele af kredsvej nr. 4 på Nürnberg bys område.
- 13 Det pågældende anlægsprojekt vedrører to afsnit af denne vej, som har to kørebaner i hver retning. På det første afsnit, hvis længde er på 1,8 km, skal der i den ene side tilføjes en tredje kørebane og opføres støjbekyttelsesvægge på en strækning på ca. 1,3 km. På det andet afsnit, hvis længde er på 2,6 km, skal der anlægges en vejtunnel på ca. 1,8 km, de eksisterende »kryds i samme niveau« skal ombygges til »niveaufrie kryds«, og der skal anlægges en ny tilkørselsvej fra Nürnbergs centrum. De pågældende to afsnit er beliggende i byområde.
- 14 De to sagsøgere i hovedsagen anlagde hver især et søgsmål med påstand om annullation af denne afgørelse af 28. juni 2013 ved Bayerisches Verwaltungsgericht Ansbach (forvaltningsdomstolen i Ansbach, Tyskland), bl.a. med den begrundelse, at der ikke forud for afgørelsen var blevet foretaget en vurdering af indvirkningen på miljøet.

- 15 Sagsøgte blev frifundet ved domme af 14. juli 2014. Ved kendelser af 23. juni 2015 gav Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (forvaltningsdomstolen i Bayern, Tyskland) sagsøgerne i hovedsagen tilladelse til at anke de nævnte domme.
- 16 I forbindelse med behandlingen af denne appel har den forelæggende ret rejst spørgsmål om forpligtelsen til at vurdere det pågældende projekts indvirkning på miljøet på grundlag af bilag I, punkt 7, litra b) og c), til direktiv 2011/92. Den forelæggende ret er bl.a. i tvivl om anvendelsen af disse bestemmelser på et anlægsarbejde af en længde på mindre end 10 km og er i tvivl om, hvorvidt der er tale om et anlæg som omhandlet i disse bestemmelser.
- 17 Det er på denne baggrund, at Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (forvaltningsdomstolen i Bayern, Tyskland) har besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Skal punkt 7, litra c), i bilag I til [...] direktiv 2011/92 [...] fortolkes således, at bestemmelsen også omfatter udvidelse af eksisterende veje med mindst fire kørebaner?
- 2) Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende:
- Er punkt 7, litra c), i bilag I til [direktiv 2011/92] mere specifik end punkt 7, litra b), i samme bilag, og har denne bestemmelse derfor forrang?
- 3) Såfremt det første eller det andet spørgsmål besvares benægtende:
- Forudsætter begrebet »motortrafikvej« i punkt 7, litra b), i bilag I til [direktiv 2011/92], at det relevante vejafsnit er en international hovedtrafikåre som omhandlet i [ECE-aftalen om internationale hovedtrafikårer]?
- 4) Såfremt det første, det andet eller det tredje spørgsmål besvares benægtende:
- Finder begrebet »anlæg« i punkt 7, litra b), i bilag I til [direktiv 2011/92] anvendelse på en vejudvidelse, hvor den eksisterende linjeføring ikke ændres væsentligt?
- 5) Såfremt det fjerde spørgsmål besvares bekræftende:
- Forudsætter begrebet »anlæg« i punkt 7, litra b), i bilag I til [direktiv 2011/92] en mindstelængde for det pågældende vejafsnit? Skal der i bekræftende fald være tale om et ubrudt vejafsnit? Udgør mindstelængden i bekræftende fald mere end 2,6 km ubrudt eller – hvis længden af flere, ikke ubrudte vejafsnit skal lægges sammen – mere end i alt 4,4 km?
- 6) Såfremt det femte spørgsmål besvares benægtende:
- Finder punkt 7, litra b), andet alternativ, i bilag I til [direktiv 2011/92] (anlæg af motortrafikveje) anvendelse på en vejudvidelse inden for et bebygget område som omhandlet i [ECE-aftalen om internationale hovedtrafikårer]?»

Om de præjudicielle spørgsmål

Om det første spørgsmål

- 18 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret i det væsentlige oplyst, om bilag I, punkt 7, litra c), til direktiv 2011/92 skal fortolkes således, at denne bestemmelse omfatter et vejanlægsprojekt, der, selv om det, som det i hovedsagen omhandlede, vedrører en strækning af en længde på mindre end 10 km, består i en udvidelse af eller et anlægsarbejde på en eksisterende vej med mindst fire kørebaner.
- 19 I denne forbindelse bemærkes, at EU-lovgiver ifølge ottende og niende betragtning til direktiv 2011/92 har villet sondre mellem, på den ene side, projekter inden for visse kategorier, som har væsentlige indvirkninger på miljøet, og som principielt bør underkastes en systematisk vurdering, og, på den anden side, projekter inden for andre kategorier, som ikke nødvendigvis i alle tilfælde har væsentlige indvirkninger på miljøet, og som bør underkastes en vurdering, når medlemsstaterne finder, at de kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet.
- 20 Følgelig sonderer artikel 4, i direktiv 2011/92 mellem dels, jf. bestemmelsens stk. 1, projekter, der er opført i dette direktivs bilag I, hvis indvirkning på miljøet medlemsstaterne skal underkaste en vurdering, dels, jf. bestemmelsens stk. 2, projekter, der er opført i bilag II til nævnte direktiv, med hensyn til hvilke medlemsstaterne skal afgøre, om projekterne skal underkastes en sådan vurdering.
- 21 I bilag I til direktiv 2011/92 opregnes i punkt 7, litra b), anlæg af motorveje og motortrafikveje og i punkt 7, litra c), anlæg af nye veje med mindst fire kørebaner eller udretning 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 eller udvidet vejafsnit har en ubrudt længde på mindst 10 km.
- 22 Det følger klart af bestemmelserne i bilag I, punkt 7, litra c), til direktiv 2011/92, at EU-lovgiver har ønsket, at den pligt for medlemsstaterne til at underkaste visse vejanlægsprojekter en systematisk vurdering af deres indvirkning på miljøet skulle være forbeholdt projekter, som vedrører vejafsnit af en betydelig længde, i det foreliggende tilfælde mindst 10 km.
- 23 Selv om anvendelsesområdet for direktiv 2011/92, ligesom anvendelsesområdet for direktiv 85/337, er vidt, og direktivets formål meget bredt (jf. i denne retning bl.a. dom af 28.2.2008, Abraham m.fl., C-2/07, EU:C:2008:133, præmis 32, og af 25.7.2008, Ecologistas en Acción-CODA, C-142/07, EU:C:2008:445, præmis 28), kan en fortolkning af direktivet under hensyn til den bagvedliggende målsætning ikke vende op og ned på den hensigt, som EU-lovgiver klart har givet udtryk for (jf. i denne retning dom af 17.3.2011, Brussels Hoofdstedelijk Gewest m.fl., C-275/09, EU:C:2011:154, præmis 29).
- 24 Følgelig falder et vejanlægsprojekt, der som i hovedsagen vedrører en strækning af en længde på mindre end 10 km som følge af sin karakter, selv om det består af en udvidelse af eller et anlægsarbejde på en eksisterende vej med mindst fire kørebaner, ikke ind under de projekter, der er omfattet af bilag I, punkt 7, litra c), til direktiv 2011/92.
- 25 Denne betragtning foregriber imidlertid ikke, at bestemmelserne i artikel 4, stk. 2, og i bilag II til direktiv 2011/92 i givet fald kan finde anvendelse i hovedsagen.
- 26 Henset til ovenstående betragtninger skal det første spørgsmål besvares med, at bilag I, punkt 7, litra c), til direktiv 2011/92 ikke kan fortolkes således, at denne bestemmelse omfatter et vejanlægsprojekt, der, selv om det, som det i hovedsagen omhandlede, vedrører en strækning af en længde på mindre end 10 km, består i en udvidelse af eller et anlægsarbejde på en eksisterende vej med mindst fire kørebaner.

Om det andet spørgsmål

- 27 Henset til besvarelsen af det første spørgsmål er det uforholdt at besvare det andet spørgsmål.

Om det tredje og det sjette spørgsmål

- 28 Med det tredje og det sjette spørgsmål, som skal behandles samlet, har den forelæggende ret i det væsentlige stillet spørgsmålstegn ved rækkevidden af begrebet »motortrafikveje«, hvis anlæg ifølge bilag I, punkt 7, litra b), til direktiv 2011/92 skal underkastes en vurdering af indvirkningerne på miljøet.
- 29 Punkt 7, litra b), i bilag I til direktiv 2011/92 definerer motortrafikveje ved en henvisning til definitionen af de motortrafikveje, som indeholdes i ECE-aftalen, således som anført i denne doms præmis 10.
- 30 For det første bemærkes, at punkt 7, litra b), samt denne henvisning til ECE-aftalen var affattet på samme måde i direktiv 85/337. Hvad angår anvendelsen af dette direktiv har Domstolen allerede fastslået, at denne henvisning, eftersom ikke alle medlemsstaterne er parter i denne aftale, skulle anses for at vedrøre aftalen, som den var affattet på tidspunktet for vedtagelsen af direktiv 85/337, dvs. den 15. november 1975 (jf. i denne retning dom af 25.7.2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, præmis 30).
- 31 Eftersom direktiv 2011/92 indskrænkede sig til blot at foretage en kodificering af direktiv 85/337, eftersom alle medlemsstater ikke er parter i ECE-aftalen, og eftersom intet gør det muligt at antage, at EU-lovgiver på tidspunktet for vedtagelsen af direktiv 2011/92 ikke havde til hensigt med henvisningen til denne aftale at henvise til den oprindelige version, men til ændrede eller reviderede versioner af denne, skal der fortsat henvises til nævnte aftale i den affattelse, der var gældende på tidspunktet for undertegnelsen heraf, dvs. den 15. november 1975.
- 32 For det andet bemærkes, at ifølge den henvisning, som foretages til ECE-aftalen i bilag I, punkt 7, litra b), til direktiv 2011/92, forstås ved »motortrafikvej« i dette direktivs forstand en vej, som svarer til den definition, der gives i denne aftale. Det følger således af selve denne bestemmelses ordlyd, at nævnte direktiv med henvisningen til en sådan definition og ikke til veje, som falder inden for ECE-aftalens anvendelsesområde, omfatter veje, hvis tekniske karakteristika er dem, der indeholdes i denne definition, og ikke veje, der i medfør af denne definition klassificeres som »internationale hovedtrafikårer« som omhandlet i aftalen. Følgelig hører anlæg af en vej, som har motortrafikvejes tekniske karakteristika, således som disse fremgår af den i ECE-aftalen givne definition, under anvendelsesområdet for bilag I, punkt 7, litra b), til samme direktiv, selv om denne vej ikke er en del af nettet af internationale hovedtrafikårer.
- 33 Henset til de forpligtelser, som pålægges i direktiv 2011/92, er den omstændighed, jf. bilag II, punkt I.1, til ECE-aftalen, at bestemmelserne i dette bilag ikke gælder »for bebyggede områder«, som vejen skal føres uden om, »såfremt disse udgør en hindring eller en fare«, uden betydning. En sådan indskrænkning af ECE-aftalens anvendelsesområde stiller i sig selv på ingen måde spørgsmålstegn ved anvendeligheden, med henblik på direktiv 2011/92, af de tekniske karakteristika, der er særegne for motortrafikveje, således som defineret i denne aftale.
- 34 For det tredje er en motortrafikvej ifølge denne definition 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 byområder, ikke

udtrykkeligt er udelukket, omfatter udtrykket »motortrafikvej« også de byveje, som har de kendetegn, der er nævnt i bilag II til ECE-aftalen (dom af 25.7.2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, præmis 31).

- 35 Det følger af det foregående, at det tredje og det sjette spørgsmål skal besvares med, at bilag I, punkt 7, litra b), til direktiv 2011/92 skal fortolkes således, at »motortrafikveje« som omhandlet i denne bestemmelse er veje, hvis tekniske karakteristika er dem, der indeholdes i den definition, der er givet i bilag II, punkt II.3, til ECE-aftalen, selv om disse veje ikke er en del af det net af internationale hovedtrafikårer, der er reguleret af denne aftale eller er beliggende i byområde.

Om det fjerde og det femte spørgsmål

- 36 Med det fjerde og det femte spørgsmål, som skal behandles samlet, har den forelæggende ret i det væsentlige stillet spørgsmålstegn ved rækkevidden af begrebet »anlæg« som omhandlet i bilag I, punkt 7, litra b), til direktiv 2011/92.
- 37 Som påpeget af den forelæggende ret har Domstolen hvad angår bestemmelserne i bilag I, punkt 7, litra b) og c), til direktiv 85/337, som er gentaget uændret i bilag I, punkt 7, litra b) og c), til direktiv 2011/92, fortolket disse bredt, idet den har fastslået, at et projekt, som vedrører ombygning af en vej, og som følge af projektets omfang og karakter svarer til et anlæg, kan anses for at vedrøre et anlæg som omhandlet i disse bestemmelser (jf. i denne retning dom af 25.7.2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, præmis 36, og af 17. marts 2011, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest m.fl.*, C-275/09, EU:C:2011:154, præmis 27).
- 38 Med udgangspunkt i denne analyse ønsker den forelæggende ret oplyst, om et projekt, der, som det i hovedsagen omhandlede, vedrører ombygning, i et væsentligt omfang, af en vej, men på en strækning, som er under 10 km og uden væsentlig ændring af vejens linjeføring, kan anses for at vedrøre et »anlæg« som omhandlet i bilag I, punkt 7, litra b), til direktiv 2011/92.
- 39 Det bemærkes, at ordet »anlæg« i bilag I, nr. 7), litra a), til direktiv 2011/92 ikke er behæftet med tvetydighed, og at det skal forstås i gængs forstand, dvs. således at der er tale om opførelse af tidligere ikke-eksisterende bygninger eller fysisk ændring af allerede eksisterende anlæg (jf. i denne retning dom af 17.3.2011, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest m.fl.*, C-275/09, EU:C:2011:154, præmis 26).
- 40 Det kan ikke bestrides, at et projekt, der omfatter en ombygning af eksisterende veje ved anlægsforanstaltninger af et vist omfang, bl.a. ved boring af en tunnel, henhører under en sådan ændring, selv om de udføres på en eksisterende vejstrækning og på en strækning, hvis længde er mindre end 10 km.
- 41 I denne henseende skal det konstateres, at bestemmelserne i bilag I, punkt 7, litra b), til direktiv 2011/92, i modsætning til bestemmelserne i samme punkt 7, litra a) og c), ikke indeholder nogen henvisning til en minimumslængde for de veje, som bestemmelserne vedrører. Det fremgår desuden af ordlyden af denne førstnævnte bestemmelse, at EU-lovgiver har placeret anlæg af motorveje og motortrafikveje i kategorien af projekter, der systematisk er underlagt en vurdering af deres indvirkning på miljøet, uden at det kræves, at et sådant anlæg vedrører en minimumslængde.
- 42 I øvrigt kan det ikke udelukkes, at et vejanlægsarbejde, selv af en begrænset længde, blot på grund af sin karakter har et sådant omfang, at der er en væsentlig indvirkning på miljøet. Følgelig indebærer begrebet »anlæg« som omhandlet i bilag I, punkt 7, litra b), til direktiv 2011/92 ikke, at det pågældende vejafsnit skal have en vis længde. Det tilkommer den nationale ret på de betingelser, der er nævnt i denne doms præmis 37, i hvert enkelt tilfælde at vurdere, om det pågældende vejanlægsarbejde som følge af dets samlede karakteristika og ikke blot dets længde har et sådant omfang, at det skal kvalificeres som et »anlæg« som omhandlet i dette direktiv.

- 43 Følgelig skal det fjerde og det femte spørgsmål besvares med, at begrebet »anlæg« som omhandlet i bilag I, punkt 7, litra b), til direktiv 2011/92 skal fortolkes således, at det vedrører opførelse af tidligere ikke-eksisterende bygninger eller fysisk ændring af allerede eksisterende anlæg. Med henblik på at vurdere, om en sådan ændring på grund af dens omfang og karakter kan anses for at svare til et sådant anlæg, tilkommer det den forelæggende ret at tage hensyn til alle det pågældende anlægsarbejdes karakteristika og ikke blot til dets længde eller til bevarelsen af den eksisterende linjeføring.

Sagens omkostninger

- 44 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 (Sjette Afdeling) for ret:

- 1) **Bilag I, punkt 7, litra c), til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet kan ikke fortolkes således, at denne bestemmelse omfatter et vejprojekt, der, selv om det, som det i hovedsagen omhandlede, vedrører en strækning på mindre end 10 km, består i en udvidelse af eller et anlægsarbejde på en eksisterende vej med mindst fire kørebaner.**
- 2) **Bilag I, punkt 7, litra b), til direktiv 2011/92 skal fortolkes således, at »motortrafikveje« som omhandlet i denne bestemmelse er veje, hvis tekniske karakteristika er dem, der indeholdes i den definition, der er givet i bilag II, punkt II.3, til aftalen om internationale hovedtrafikårer (ECE), undertegnet i Geneve den 15. november 1975, selv om disse veje ikke er en del af det net af internationale hovedtrafikårer, der er reguleret af denne aftale eller er beliggende i byområde.**
- 3) **Begrebet »anlæg« som omhandlet i bilag I, punkt 7, litra b), til direktiv 2011/92 skal fortolkes således, at det vedrører opførelse af tidligere ikke-eksisterende bygninger eller fysisk ændring af allerede eksisterende anlæg. Med henblik på at vurdere, om en sådan ændring på grund af dens omfang og karakter kan anses for at svare til et sådant anlæg, tilkommer det den forelæggende ret at tage hensyn til alle det pågældende anlægsarbejdes karakteristika og ikke blot til dets længde eller til bevarelsen af den eksisterende linjeføring.**

Underskrifter