



Recopilación de la Jurisprudencia

Asunto C-645/15

**Bund Naturschutz in Bayern eV
y
Harald Wilde
contra
Freistaat Bayern**

(Petición de decisión prejudicial planteada por el Bayerischer Verwaltungsgerichtshof)

«Procedimiento prejudicial — Medio ambiente — Evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente — Directiva 2011/92/UE — Proyecto sometido a evaluación — Anexo I, punto 7 — Acuerdo europeo sobre las principales vías de tráfico internacional — Ensanche de una carretera a cuatro carriles en un tramo inferior a 10 kilómetros»

Sumario — Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Sexta) de 24 de noviembre de 2016

1. *Medio ambiente — Evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente — Directiva 2011/92/UE — Sometimiento a evaluación de los proyectos enumerados en el anexo I — Proyectos de construcción de carreteras — Obligación de someter a evaluación los proyectos de longitud inferior a 10 kilómetros — Inexistencia*

[Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, anexo I, punto 7, letra c)]

2. *Medio ambiente — Evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente — Directiva 2011/92/UE — Sometimiento a evaluación de los proyectos enumerados en el anexo I — Proyectos de construcción de carreteras — Construcción de autopistas y vías rápidas — Concepto de vía rápida*

[Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, anexo I, punto 7, letra b)]

3. *Medio ambiente — Evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente — Directiva 2011/92/UE — Sometimiento a evaluación de los proyectos enumerados en el anexo I — Proyectos de construcción de carreteras — Construcción de autopistas y vías rápidas — Concepto de construcción*

[Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, anexo I, punto 7, letras a), b) y c)]

1. El anexo I, punto 7, letra c), de la Directiva 2011/92, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, no puede interpretarse en el sentido de que dicha disposición resulta aplicable a un proyecto de acondicionamiento de carretera que, aunque afecte a un tramo de longitud inferior a 10 kilómetros, consiste en el ensanche o acondicionamiento de una carretera ya existente a cuatro o más carriles.

En efecto, del anexo I, punto 7, letra c), de la Directiva 2011/92 se desprende claramente que la intención del legislador de la Unión fue que la obligación por parte de los Estados miembros de someter determinados proyectos de acondicionamiento de carreteras a una evaluación sistemática de sus repercusiones sobre el medio ambiente se reservara exclusivamente a aquellos proyectos que afecten a un tramo de longitud significativa, en este caso de al menos de 10 kilómetros. A este respecto, aunque el ámbito de aplicación de la Directiva 2011/92 es extenso y su objetivo muy amplio, una interpretación teleológica de esa Directiva no puede diferir de la voluntad claramente expresada por el legislador de la Unión.

(véanse los apartados 22, 23 y 26 y el punto 1 del fallo)

2. El anexo I, punto 7, letra b), de la Directiva 2011/92, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, debe interpretarse en el sentido de que «vías rápidas», a efectos de esta disposición, son aquellas vías cuyas características técnicas se corresponden con las contenidas en la definición del anexo II, sección II 3, del Acuerdo europeo sobre las principales vías de tráfico internacional, aun cuando tales vías no formen parte de la red de principales vías de tráfico internacional que rige el Acuerdo o estén situadas en zona urbana.

(véanse el apartado 35 y el punto 2 del fallo)

3. El concepto de «construcción», en el sentido del anexo I, punto 7, letra b), de la Directiva 2011/92, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, debe interpretarse como referido a la realización de obras antes inexistentes o a la modificación, en el sentido físico, de obras ya existentes. Para determinar si una modificación de este tipo puede ser considerada equivalente, por su magnitud y sus modalidades, a una construcción, corresponde al órgano jurisdiccional remitente tener en cuenta el conjunto de las características de la obra de que se trate, y no exclusivamente su longitud o el mantenimiento de su trazado inicial.

En efecto, contrariamente a las disposiciones del anexo I, punto 7, letras a) y c), de la Directiva 2011/92, la letra b) del mismo punto 7 no hace mención alguna a la longitud mínima de las vías a las que se refiere. Por lo demás, no cabe excluir que el acondicionamiento de una autopista o vía rápida, incluso de escasa longitud, sea por su naturaleza de tal magnitud que suponga repercusiones significativas sobre el medio ambiente. Por consiguiente, el concepto de «construcción», en el sentido del anexo I, punto 7, letra b), de la Directiva 2011/92, no implica que el tramo de autopista o vía rápida afectado deba tener una longitud determinada.

(véanse los apartados 41 a 43 y el punto 3 del fallo)