



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)

de 21 de marzo de 2013*

«Evaluación de las repercusiones de determinados proyectos sobre el medio ambiente — Directiva 85/337/CEE — Artículos 2, apartado 1, y 4, apartado 2 — Proyectos incluidos en el anexo II — Obras de ampliación de la infraestructura de un aeropuerto — Examen mediante umbrales o criterios — Artículo 4, apartado 3 — Criterios de selección — Anexo III, apartado 2, letra g) — Áreas de gran densidad demográfica»

En el asunto C-244/12,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Verwaltungsgerichtshof (Austria), mediante resolución de 19 de abril de 2012, recibida en el Tribunal de Justicia el 21 de mayo de 2012, en el procedimiento entre

Salzburger Flughafen GmbH

y

Umweltsenat,

con intervención de:

Landesumweltsenatschaf Salzburg,

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por el Sr. T. von Danwitz, Presidente de Sala, y los Sres. A. Rosas, E. Juhász (Ponente), D. Šváby y C. Vajda, Jueces;

Abogado General: Sr. N. Wahl;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre de Salzburger Flughafen GmbH, por el Sr. G. Lebitsch, Rechtsanwalt;

— en nombre de la Landesumweltsenatschaf Salzburg, por el Sr. W. Wiener, Landesumweltsenatschaf;

* Lengua de procedimiento: alemán.

- en nombre del Gobierno austriaco, por la Sra. C. Pesendorfer, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. P. Oliver y D. Düsterhaus, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de las disposiciones pertinentes de la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (DO L 175, p. 40; EE 15/06, p. 9), en su versión modificada por la Directiva 97/11/CE del Consejo, de 3 de marzo de 1997 (DO L 73, p. 5) (en lo sucesivo, «Directiva 85/337»).
- 2 Dicha petición se presentó en el marco de un litigio entre Salzburger Flughafen GmbH (en lo sucesivo, «Salzburger Flughafen») y el Umweltsenat (organismo administrativo de apelación competente en materia medioambiental), en relación con la obligación de someter a evaluación de impacto ambiental determinados proyectos de ampliación de la infraestructura del aeropuerto de Salzburgo (Austria).

Marco jurídico

Derecho de la Unión

- 3 El artículo 1 de la Directiva 85/337 establece:

«1. La presente Directiva se aplica a la evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente de los proyectos públicos y privados que puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente.

2. Con arreglo a la presente Directiva, se entenderá por:

proyecto:

- la realización de trabajos de construcción o de otras instalaciones u obras,
- otras intervenciones en el medio natural o el paisaje, incluidas las destinadas a la explotación de los recursos del suelo;

[...]».

- 4 El artículo 2, apartado 1, de esta Directiva dispone:

«Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que, antes de concederse la autorización, los proyectos que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente, en virtud, entre otras cosas, de su naturaleza, dimensiones o localización, se sometan al requisito de autorización de su desarrollo y a una evaluación con respecto a sus efectos. Estos proyectos se definen en el artículo 4.»

5 A tenor del artículo 3 de dicha Directiva:

«La evaluación del impacto ambiental identificará, describirá y evaluará de forma apropiada, en función de cada caso particular y de conformidad con los artículos 4 a 11, los efectos directos e indirectos de un proyecto en los siguientes factores:

- el ser humano, la fauna y la flora,
- el suelo, el agua, el aire, el clima y el paisaje,
- los bienes materiales y el patrimonio cultural,
- la interacción entre los factores mencionados en los guiones primero, segundo y tercero.»

6 El artículo 4 de la misma Directiva está formulado del modo siguiente:

«1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 2, los proyectos enumerados en el Anexo I serán objeto de una evaluación de conformidad con lo establecido en los artículos 5 a 10.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 2, por lo que respecta a los proyectos enumerados en el Anexo II, los Estados miembros determinarán:

- a) mediante un estudio caso por caso, o
- b) mediante umbrales o criterios establecidos por el Estado miembro,

si el proyecto será objeto de una evaluación de conformidad con lo establecido en los artículos 5 a 10.

Los Estados miembros podrán decidir la aplicación de ambos procedimientos contemplados en las letras a) y b).

3. Cuando se examine caso por caso o se establezcan umbrales o criterios a los efectos del apartado 2, se tendrán en cuenta los criterios pertinentes de selección establecidos en el Anexo III.

[...]»

7 El anexo I de la Directiva 85/337 incluye los proyectos contemplados en el apartado 1 del artículo 4 de dicha Directiva, que obligatoriamente deben ser objeto de evaluación ambiental. El apartado 7, letra a), de este anexo se refiere a la «construcción [...] de aeropuertos cuya pista básica de aterrizaje sea de al menos 2.100 metros de longitud».

8 El anexo II de dicha Directiva incluye los proyectos contemplados en el apartado 2 del artículo 4 de la misma, con respecto a los cuales los Estados miembros conservan, en las condiciones de dicho artículo, un margen de apreciación en cuanto a la realización de la evaluación ambiental. El apartado 10, letra d), de este anexo tiene por objeto la «construcción de aeródromos (proyectos no incluidos en el Anexo I)» y el apartado 13, primer guión, del mismo anexo se refiere a «cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en el Anexo I o en el Anexo II, ya autorizados, ejecutados, o en proceso de ejecución, que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente».

- 9 El anexo III de la Directiva 85/337, que se refiere a los criterios de selección contemplados en el apartado 3 del artículo 4 de la misma, establece en su apartado 2, bajo la rúbrica «Ubicación de los proyectos»:

«La sensibilidad medioambiental de las áreas geográficas que puedan verse afectadas por los proyectos deberá considerarse teniendo en cuenta, en particular:

[...]

— la capacidad de carga del medio natural, con especial atención a las áreas siguientes:

[...]

g) áreas de gran densidad demográfica;

[...]».

Derecho austriaco

- 10 La Directiva 85/337 fue transpuesta en el ordenamiento jurídico austriaco por la Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (Ley de 2000 de evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente, en su versión aplicable a los hechos del litigio principal, publicada en el BGBl. I, 50/2002; en lo sucesivo, «UVP-G 2000»).
- 11 Los artículos 1, 3 y 3 *bis* de la UVP-G 2000 incluyen las disposiciones relativas al objeto y al contenido de la evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente, el principio conforme al cual los proyectos enumerados en el anexo I de dicha Ley deben ser objeto de aquella evaluación, el procedimiento y los requisitos que al respecto se deben cumplir y las personas o entidades que están facultadas para solicitar la realización de una evaluación.
- 12 De este modo, en el anexo 1 de la UVP-G 2000 se enumeran los proyectos que han de someterse a evaluación, de conformidad con el principio enunciado en las disposiciones anteriores. En cuanto a las modificaciones de tales proyectos y a los efectos de la realización de una evaluación, debe realizarse un examen individualizado a partir del umbral indicado. A este respecto, la columna 1 de dicho anexo se refiere en el apartado 14, letra d), a los proyectos siguientes:
- «Modificaciones de aeropuertos que puedan incrementar en un mínimo de 20.000 las operaciones aéreas (aviones a motor, planeadores motorizados o helicópteros) anuales».
- 13 La explotación de un aeropuerto civil y cualquier modificación de los límites de la explotación fijados en la licencia requieren una «autorización de aeropuerto civil», de conformidad con el artículo 68, apartado 1, de la Luftfahrtgesetz (Ley de aviación), y una «licencia de explotación» con arreglo al artículo 73, apartado 1, de dicha Ley. Además, la construcción, utilización y modificación sustancial de infraestructuras civiles terrestres requieren un permiso, de conformidad con el artículo 78, apartado 1, de la misma Ley.

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 14 Salzburger Flughafen explota el aeropuerto de Salzburgo, cuya pista de aterrizaje supera los 2.100 metros. El 30 de julio de 2002, dicha sociedad solicitó permiso para construir una terminal adicional, que justificó fundamentalmente por el hecho de que la necesidad de controlar los equipajes pesados impedía seguir gestionando adecuadamente los momentos de máxima afluencia de pasajeros

en la sala de facturación existente. Mediante resolución de 2 de abril de 2003, la Landeshauptfrau von Salzburg, autoridad administrativa competente, expidió el permiso de construcción. La terminal adicional fue construida durante los años 2003 y 2004. Está en funcionamiento desde entonces.

- 15 En 2004, Salzburger Flughafen presentó nuevas solicitudes para ampliar la infraestructura aeroportuaria. Las solicitudes se referían, por una parte, a unos terrenos de 90.000 m² aproximadamente en el sector suroeste del aeropuerto existente y tenían por objeto la construcción de edificios anejos, en concreto almacenes, así como la ampliación de los aparcamientos para vehículos y de las zonas de estacionamiento para aeronaves. Por otra parte, dicha sociedad pidió que en la ampliación se incluyesen otros terrenos de unos 120.000 m² pertenecientes al sector noroeste del aeropuerto, que, según ella, servirían para la edificación de áreas destinadas a la aviación general, hangares y zonas de estacionamiento para vehículos y para aeronaves. Salzburger Flughafen solicitó también autorización para modificar las vías de circulación. Esta petición no incluía modificaciones en la propia pista.
- 16 La ubicación del aeropuerto en zona urbana, caracterizada además por una elevada contaminación del aire, y los efectos previsibles sobre el medio ambiente llevaron a la Landesumweltschwaft Salzburg (servicio regional competente en materia medioambiental) a pedir al Amt der Salzburger Landesregierung (Oficina del Gobierno federado de Salzburgo), el 13 de marzo de 2006, que exigiera un estudio de impacto ambiental tanto en lo relativo a la terminal adicional como a las obras de ampliación de la infraestructura aeroportuaria. Al haber denegado esta petición la autoridad ante la que se presentó, la Landesumweltschwaft Salzburg recurrió tal resolución ante el Umweltsenat.
- 17 En su resolución, el Umweltsenat declaró que tanto la ampliación de la infraestructura aeroportuaria ya realizada tras la construcción y puesta en funcionamiento de la terminal adicional, como la ampliación prevista en las solicitudes de permiso requieren una evaluación de impacto ambiental, de conformidad con las disposiciones pertinentes de la UVP-G 2000, puestas en relación con la Directiva 85/337.
- 18 Para motivar su resolución, el Umweltsenat argumentó que, aunque en el litigio principal la legislación nacional no exige una evaluación de impacto ambiental por no haberse superado el umbral fijado, a saber, el incremento del número de operaciones aéreas en un mínimo de 20.000 anuales, dicha normativa sólo lleva a cabo la transposición de la Directiva 85/337 de un modo imperfecto. A su juicio, en efecto, la UVP-G 2000 establece un umbral demasiado elevado, con la consecuencia de que, en la práctica, las modificaciones realizadas en las infraestructuras de aeropuertos de tamaño pequeño o mediano no habrán de someterse nunca a evaluación de impacto ambiental. El Umweltsenat observó asimismo que la normativa nacional controvertida no indica lugares que requieran una protección específica, siendo así que la Directiva 85/337 exige, con arreglo a su anexo III, apartado 2, letra g), que se preste especial atención a las áreas de gran densidad demográfica. Pues bien, el aeropuerto considerado está próximo a la ciudad de Salzburgo.
- 19 Así pues, el Umweltsenat estimó que había que aplicar directamente la Directiva 85/337, ya que las modificaciones de la infraestructura aeroportuaria pueden ser consideradas, en particular, por su naturaleza, importancia y características, una modificación del propio aeropuerto que puede incrementar su actividad y el tráfico aéreo.
- 20 Esta resolución fue impugnada por Salzburger Flughafen ante el Verwaltungsgerichtshof (Tribunal supremo de lo contencioso-administrativo).
- 21 El tribunal remitente señala que, de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia dimanante de las sentencias de 28 de febrero de 2008, Abraham y otros (C-2/07, Rec. p. I-1197), y de 17 de marzo de 2011, Brussels Hoofdstedelijk Gewest y otros (C-275/09, Rec. p. I-1753), las disposiciones pertinentes del anexo II de la Directiva 85/337, en relación con las de su anexo I, se refieren también a las obras de modificación realizadas en la infraestructura de un aeropuerto existente. Además, sostiene que, para evitar que se eluda la normativa de la Unión mediante el

expediente de fraccionar proyectos que, considerados conjuntamente, pueden tener repercusiones importantes en el medio ambiente, es necesario tener en cuenta los efectos acumulados de este tipo de proyectos que presentan entre sí un vínculo objetivo y cronológico. Así pues, el Verwaltungsgerichtshof considera que la evaluación de impacto ambiental del proyecto posterior, es decir, la ampliación de la zona aeroportuaria, debe tener también en cuenta las repercusiones del proyecto anterior, a saber, la construcción de la terminal adicional.

- 22 Por lo que respecta al hecho de que aparentemente el proyecto controvertido en el litigio principal, considerado en su conjunto, deba ser objeto de una evaluación de impacto ambiental en virtud de lo dispuesto por la Directiva 85/337 pese a que la normativa nacional no exija dicha evaluación, el Verwaltungsgerichtshof observa que, de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el margen de apreciación con que cuentan los Estados miembros, con arreglo al artículo 4, apartado 2, de la Directiva 85/337, está limitado por la obligación, enunciada en el artículo 2, apartado 1, de dicha Directiva, de someter a una evaluación los proyectos que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente, en virtud, entre otras cosas, de su naturaleza, dimensiones o localización. Así, un Estado miembro que estableciera criterios o umbrales sin tomar en consideración la localización de los proyectos o que los estableciera en un nivel tal que, en la práctica, la totalidad de los proyectos de un tipo determinado quedara exenta de la obligación de realizar una evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente, sobrepasaría el margen de apreciación de que dispone (sentencias Abraham y otros, antes citada, apartado 37; de 24 de octubre de 1996, Kraaijeveld y otros, C-72/95, Rec. p. I-5403, apartado 53, y de 16 de septiembre de 1999, WWF y otros, C-435/97, Rec. p. I-5613, apartado 38).
- 23 Por lo que se refiere al control de la observancia de este margen de apreciación y a las consecuencias de sobrepasarlo, el tribunal remitente subraya que, de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, cuando este margen haya sido sobrepasado por las autoridades legislativas o administrativas de un Estado miembro, los particulares pueden invocar los artículos 2, apartado 1, y 4, apartado 2, de la Directiva 85/337 ante los tribunales de un Estado miembro frente a las autoridades nacionales y obtener así que éstas no apliquen las normas o medidas nacionales incompatibles con dichas disposiciones. En tal caso, concluye el tribunal remitente, de las sentencias antes citadas Kraaijeveld y otros (apartados 59 a 61) y WWF y otros (punto 5 del fallo) se desprende que corresponderá a las autoridades de un Estado miembro adoptar, en el marco de sus competencias, todas las medidas, generales o particulares, necesarias para que los proyectos sean examinados con vistas a determinar si pueden tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente y, en caso afirmativo, para que sean sometidos a un estudio sobre impacto ambiental.
- 24 Por lo que respecta al efecto directo de las disposiciones pertinentes de la Directiva 85/337, el tribunal remitente considera que, desde el punto de vista de su contenido, estas disposiciones son incondicionales. En cuanto a la cuestión de si también son suficientemente precisas para poder ser aplicadas directamente, observa que los criterios de selección fijados en el anexo III de la Directiva 85/337 trazan, en cualquier caso, los límites del margen de apreciación de que disponen los Estados miembros según el artículo 4, apartado 2, de esa Directiva. Pues bien, el tribunal remitente considera que la normativa controvertida en el litigio principal no tiene en cuenta el criterio de ubicación de los proyectos previsto en el anexo III, apartado 2, letra g), de la Directiva 85/337. Sostiene asimismo que el umbral establecido en esta normativa implica que no se considere prácticamente nunca que proceda efectuar una evaluación de impacto ambiental en el caso de los aeropuertos de mediano o pequeño tamaño. Por tanto, a juicio del tribunal remitente, la normativa controvertida en el litigio principal no sólo transpone de manera incompleta la Directiva 85/337, sino que, además, no tiene manifiestamente en cuenta los criterios claros y suficientemente precisos fijados en el anexo III de esta Directiva.

25 A la vista de estas consideraciones y del hecho de que conoce en última instancia, el Verwaltungsgerichtshof decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Se opone la Directiva 85/337 [...] a una normativa nacional que, en el caso de las obras de infraestructura de un aeropuerto (ajenas a la pista) consistentes en construir una terminal y en ampliar la zona aeroportuaria para construir otras instalaciones (en concreto, hangares, almacenes y zonas de estacionamiento), sólo obliga a una evaluación de impacto ambiental cuando tales obras puedan incrementar en un mínimo de 20.000 las operaciones aéreas anuales?

Si se responde afirmativamente a la primera cuestión:

2) De no existir normas nacionales, ¿la Directiva 85/337 exige y permite, en virtud de su efecto directo (habida cuenta de los objetivos que persigue y de los criterios que figuran en su anexo III), evaluar las repercusiones sobre el medio ambiente del proyecto expuesto en la primera cuestión, incluido en el anexo II?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión prejudicial

26 Mediante su primera cuestión, el tribunal remitente pregunta, en esencia, si las disposiciones de la Directiva 85/337 se oponen a una normativa nacional que, en el caso de los proyectos que modifican la infraestructura de un aeropuerto incluidos en el anexo II de la misma, únicamente obliga a una evaluación de impacto ambiental cuando tales proyectos puedan incrementar el número de operaciones aéreas en un mínimo de 20.000 anuales.

27 A fin de responder a esta cuestión, cabe señalar que, como resulta del artículo 4, apartado 2, de la Directiva 85/337, en relación con el apartado 13, primer guión, del anexo II de la misma, para cualquier cambio o ampliación de proyectos ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución relativos a aeropuertos y que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, los Estados miembros deben determinar mediante un estudio caso por caso o mediante umbrales o criterios establecidos por ellos, si el proyecto será objeto de una evaluación de impacto ambiental.

28 A este respecto, debe recordarse que, de conformidad con una jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, las obras de modificación realizadas en la infraestructura existente de un aeropuerto, sin que se prolongue la pista de despegue y de aterrizaje, pueden estar incluidas en las disposiciones del apartado 13 del anexo II de la Directiva 85/337, siempre que puedan ser consideradas, atendiendo especialmente a su naturaleza, su importancia o sus características, como una modificación del propio aeropuerto (véase, en este sentido, la sentencia *Brussels Hoofdstedelijk Gewest* y otros, antes citada, apartado 35 y jurisprudencia citada).

29 Por lo que respecta al establecimiento de umbrales o criterios para determinar si un proyecto de este tipo debe ser objeto de una evaluación de impacto ambiental, procede recordar que el artículo 4, apartado 2, letra b), de la Directiva 85/337 confiere a los Estados miembros un margen de apreciación al respecto. No obstante, dicho margen de apreciación se encuentra limitado por la obligación, establecida en el artículo 2, apartado 1, de esta Directiva, de someter a evaluación los proyectos que puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente, en particular, debido a su naturaleza, sus dimensiones o su localización (véase, en este sentido, la sentencia *WWF* y otros antes citada, apartado 36 y jurisprudencia citada).

- 30 Así, los criterios y/o umbrales mencionados en el artículo 4, apartado 2, letra b), de la Directiva 85/337 están destinados a facilitar la apreciación de las características concretas de un proyecto, para determinar si está sujeto a la obligación de evaluación, y no a eximir anticipadamente por completo de esta obligación a determinadas clases de proyectos de los enumerados en el anexo II y susceptibles de realizarse en el territorio de un Estado miembro (véase, en este sentido, la sentencia WWF y otros antes citada, apartado 37 y jurisprudencia citada).
- 31 El Tribunal de Justicia precisó igualmente que un Estado miembro que estableciera los criterios y/o los umbrales en un nivel tal que, en la práctica, la totalidad de los proyectos de un determinado tipo quedara exenta de la obligación de estudiar sus repercusiones sobrepasaría el margen de apreciación de que dispone en virtud del artículo 2, apartado 1, y del artículo 4, apartado 2, de la Directiva 85/337, salvo que, sobre la base de una apreciación global, pudiera considerarse que ninguno de los proyectos excluidos podía tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente (véase, en este sentido, la sentencia WWF y otros antes citada, apartado 38 y jurisprudencia citada).
- 32 Por último, del artículo 4, apartado 3, de la Directiva 85/337 resulta que cuando se establezcan umbrales o criterios a los efectos del apartado 2, letra b), del mismo artículo, se tendrán en cuenta los criterios pertinentes de selección previstos en el anexo III de dicha Directiva. Pues bien, entre estos criterios figura, en particular, la capacidad de carga del medio natural, debiendo prestarse al respecto una especial atención a las áreas de gran densidad demográfica.
- 33 Ha de señalarse que un umbral como el debatido en el litigio principal es incompatible con la obligación general prevista en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva, a los efectos de identificar correctamente los proyectos que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente.
- 34 En efecto, tal como observa el tribunal remitente, el establecimiento de un umbral tan elevado implica, en la práctica, que las modificaciones realizadas en la infraestructura de aeropuertos de pequeño o mediano tamaño nunca podrán dar lugar a una evaluación de impacto ambiental, aun cuando en modo alguno pueda excluirse, como pone pertinentemente de manifiesto la Comisión Europea, que tales obras tengan repercusiones importantes en el medio ambiente.
- 35 Además, con el establecimiento de un umbral de este tipo para determinar si es necesario realizar una evaluación ambiental de proyectos como los controvertidos en el litigio principal, la normativa nacional de que se trata, pese a la obligación impuesta a los Estados miembros por el artículo 4, apartado 3, de la Directiva 85/337, toma únicamente en consideración el aspecto cuantitativo de las consecuencias de un proyecto, sin tener en cuenta otros criterios de selección del anexo III de dicha Directiva, en particular, el fijado en el apartado 2, letra g), de ese anexo, a saber, la densidad demográfica de la zona afectada por el proyecto. Pues bien, consta que el aeropuerto en cuya infraestructura se han realizado las modificaciones controvertidas en el litigio principal se ubica en las proximidades de la ciudad de Salzburgo.
- 36 Por otra parte, el tribunal remitente observa que, en las circunstancias del litigio principal, para decidir si ha de realizarse una evaluación de impacto ambiental, deberán tenerse en cuenta tanto las repercusiones sobre el medio ambiente del proyecto anterior destinado a la construcción de la terminal adicional como las del proyecto posterior relativo a la ampliación de la zona aeroportuaria.
- 37 A este respecto, debe señalarse que, de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, una consideración acumulativa de este tipo puede resultar necesaria para evitar que se eluda la normativa de la Unión fraccionando proyectos que, considerados conjuntamente, pueden tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente (véase, en este sentido, la sentencia Brussels Hoofdstedelijk Gewest y otros antes citada, apartado 36 y jurisprudencia citada). Corresponde al tribunal remitente examinar a la luz de esta jurisprudencia si procede apreciar en conjunto los efectos sobre el medio ambiente de los proyectos de los que trata el apartado 15 de la presente sentencia y de los proyectos ya realizados durante los años 2003 y 2004 y, en caso afirmativo, en qué medida.

38 En consecuencia, ha de responderse a la primera cuestión prejudicial que los artículos 2, apartado 1, y 4, apartado 2, letra b), y apartado 3, de la Directiva 85/337 se oponen a una normativa nacional que, en el caso de los proyectos que modifican la infraestructura de un aeropuerto incluidos en el anexo II de la misma Directiva, únicamente obliga a una evaluación de impacto ambiental cuando tales proyectos puedan incrementar el número de operaciones aéreas en un mínimo de 20.000 anuales.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

39 Mediante su segunda cuestión, el tribunal remitente pide sustancialmente que se dilucide si cuando un Estado miembro transpone incorrectamente la Directiva 85/337, esta Directiva exige una evaluación de impacto ambiental de proyectos como los debatidos en el litigio principal, incluidos en su anexo II.

40 Debe entenderse que mediante la cuestión planteada se pide que se determine si cuando un Estado miembro, con arreglo al artículo 4, apartado 2, letra b), de la Directiva 85/337, establece, por lo que respecta a los proyectos incluidos en su anexo II, un umbral que es incompatible con las obligaciones previstas en los artículos 2, apartado 1, y 4, apartado 3, de esta Directiva, las disposiciones de los artículos 2, apartado 1, y 4, apartado 2, letra a), y apartado 3, de dicha Directiva producen un efecto directo que implica que las autoridades nacionales competentes deben garantizar que se examine en primer lugar si los proyectos de que se trata pueden tener repercusiones importantes en el medio ambiente y, en caso afirmativo, que se evalúen a continuación tales repercusiones.

41 De conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, cuando el margen de apreciación conferido a los Estados miembros por el artículo 4, apartado 2, de la Directiva 85/337, en relación con su artículo 2, apartado 1, haya sido sobrepasado, corresponderá a las autoridades del Estado miembro interesado adoptar, en el marco de sus competencias, todas las medidas, generales o particulares, necesarias para que los proyectos de que se trata sean examinados con el fin de determinar si pueden tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente y, en caso afirmativo, para que se sometan a un estudio sobre impacto ambiental (véanse, en este sentido, las sentencias antes citadas Kraaijeveld y otros, apartado 61, y WWF y otros, apartados 70 y 71).

42 La misma conclusión se impone en una situación como la del litigio principal, equivalente desde el punto de vista de sus efectos a la descrita en el apartado anterior de la presente sentencia, en la que el umbral establecido por la normativa nacional tiene como consecuencia la transposición incorrecta del artículo 4, apartado 2, letra b), en relación con los artículos 2, apartado 1, y 4, apartado 3, de la Directiva 85/337.

43 Por consiguiente, en una situación como la del litigio principal, tal como sostiene fundadamente la Comisión, cuando un Estado miembro ha establecido, con arreglo al artículo 4, apartado 2, letra b), de la Directiva 85/337, un umbral que entraña el riesgo de que determinados tipos de proyectos se sustraigan a la evaluación de impacto ambiental, las autoridades nacionales están obligadas, de conformidad con el artículo 2, apartado 1, y con el artículo 4, apartado 2, letra a), y apartado 3 de dicha Directiva, a garantizar que se determine individualizadamente si ha de realizarse tal evaluación y, en caso afirmativo, llevarla a cabo.

44 No obstante, el Gobierno austriaco y Salzburger Flughafen rebaten esta conclusión, remitiéndose a la sentencia de 7 de enero de 2004, Wells (C-201/02, Rec. p. I-723), según la cual el principio de seguridad jurídica se opone a que una Directiva pueda ser invocada contra un Estado miembro cuando se trata de una obligación estatal que está directamente relacionada con la ejecución de otra obligación que incumbe a un tercero en virtud de esa misma Directiva.

45 No puede admitirse esta objeción.

- 46 En el asunto que dio lugar a la sentencia Wells, el Tribunal de Justicia consideró, por una parte, que debía reconocerse a los particulares la posibilidad de invocar las disposiciones de la Directiva 85/337 y, por otra, que los propietarios de los terrenos controvertidos debían soportar las consecuencias del retraso en el cumplimiento de las obligaciones del Estado miembro de que se trata derivadas de dicha Directiva.
- 47 Por tanto, en el litigio principal, si una resolución declarase la necesidad de un estudio de impacto ambiental, Salzburger Flughafen, como usuario de los terrenos controvertidos, debería soportar también las consecuencias de tal resolución.
- 48 En consecuencia, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que cuando un Estado miembro, con arreglo al artículo 4, apartado 2, letra b), de la Directiva 85/337, establece, por lo que respecta a los proyectos incluidos en su anexo II, un umbral como el controvertido en el litigio principal, que es incompatible con las obligaciones previstas en los artículos 2, apartado 1, y 4, apartado 3, de dicha Directiva, las disposiciones de los artículos 2, apartado 1, y 4, apartado 2, letra a), y apartado 3, de la misma Directiva producen un efecto directo que implica que las autoridades nacionales competentes deben garantizar que se examine en primer lugar si los proyectos de que se trata pueden tener repercusiones importantes en el medio ambiente y, en caso afirmativo, que se efectúe a continuación una evaluación de tales repercusiones.

Costas

- 49 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo parte del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Quinta) declara:

- 1) **Los artículos 2, apartado 1, y 4, apartado 2, letra b), y apartado 3, de la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, en su versión modificada por la Directiva 97/11/CE del Consejo, de 3 de marzo de 1997, se oponen a una normativa nacional que, en el caso de los proyectos que modifican la infraestructura de un aeropuerto incluidos en el anexo II de la misma Directiva, únicamente obliga a una evaluación de impacto ambiental cuando tales proyectos puedan incrementar el número de operaciones aéreas en un mínimo de 20.000 anuales.**
- 2) **Cuando un Estado miembro, con arreglo al artículo 4, apartado 2, letra b), de la Directiva 85/337, establece, por lo que respecta a los proyectos incluidos en su anexo II, un umbral como el controvertido en el litigio principal, que es incompatible con las obligaciones previstas en los artículos 2, apartado 1, y 4, apartado 3, de dicha Directiva, las disposiciones de los artículos 2, apartado 1, y 4, apartado 2, letra a), y apartado 3, de la misma Directiva producen un efecto directo que implica que las autoridades nacionales competentes deben garantizar que se examine en primer lugar si los proyectos de que se trata pueden tener repercusiones importantes en el medio ambiente y, en caso afirmativo, que se efectúe a continuación una evaluación de tales repercusiones.**

Firmas