



Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (šesto vijeće)

24. studenoga 2016.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Okoliš – Procjena učinaka određenih javnih i privatnih projekata na okoliš – Direktiva 2011/92/EU – Projekt koji podliježe procjeni – Prilog I. točka 7. – Europski sporazum o glavnim međunarodnim prometnim pravcima (AGR) – Proširenje ceste s četiri prometne trake na dionici kraćoj od 10 km“

U predmetu C-645/15

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Visoki upravni sud Bavarske, Njemačka), odlukom od 27. listopada 2015., koju je Sud zaprimio 3. prosinca 2015., u postupku

Bund Naturschutz in Bayern eV,

Harald Wilde

protiv

Freistaat Bayern,

uz sudjelovanje:

Stadt Nürnberg,

SUD (šesto vijeće),

u sastavu: J.-C. Bonichot (izvjestitelj), u svojstvu predsjednika vijeća, A. Arabadjiev i C. G. Fernlund, suci,

nezavisni odvjetnik: M. Campos Sánchez-Bordona,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

— za Bund Naturschutz in Bayern eV i Harald Wilde, A. Lehnert, *Rechtsanwalt*,

— za Freistaat Bayern, A. Meyer, *Oberlandesanwalt*, i W. Durner, *Rechtsanwalt*,

— za Stadt Nürnberg, U. Hösch, *Rechtsanwalt*,

* Jezik postupka: njemački

— za Europsku komisiju, A. C. Becker i C. Zadra, u svojstvu agenata,
odlučivši, nakon što je saslušao nezavisnog odvjetnika, da u predmetu odluči bez mišljenja,
donosi sljedeću

Presudu

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje Direktive 2011/92/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 13. prosinca 2011. o procjeni utjecaja određenih javnih i privatnih projekata na okoliš (SL 2012., L 26, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 15., svezak 27., str. 3.).
- 2 Zahtjev je podnesen u okviru spora između, s jedne strane, Bund Naturschutz in Bayern eV i Haralda Wildea te, s druge strane, Freistaata Bayern (Savezna zemlja Bavarska) u vezi sa zakonitošću odluke koju je potonji donio u vezi s uređenjem određenih dijelova ceste na području Stadta Nürnberg (Grad Nürnberg, Njemačka), bez provedbe procjene učinaka tog uređenja na okoliš.

Pravni okvir

Direktiva 2011/92

- 3 U skladu s njezinom uvodnom izjavom 1., Direktivom 2011/92 kodificira se Direktiva Vijeća 85/337/EEZ od 27. lipnja 1985. o procjeni učinaka određenih javnih i privatnih projekata na okoliš (SL 1985., L 175, str. 40.), koja je nekoliko puta znatno izmijenjena.
- 4 Nadalje, Direktiva 2011/92 sadržava sljedeće uvodne izjave:

„[...]

- (8) Projekti koji pripadaju određenim vrstama imaju značajne učinke na okoliš i ti projekti u pravilu moraju podlijegati sustavnoj procjeni.
- (9) Projekti koji pripadaju drugim vrstama ne moraju uvijek imati značajne učinke na okoliš i te bi projekte trebalo procijeniti kada države članice smatraju da vjerojatno imaju značajne učinke na okoliš.

[...]“

- 5 U skladu s člankom 4. stavcima 1. i 2. te direktive:

„1. U skladu s člankom 2. stavkom 4., projekti koji su navedeni u Prilogu I. podliježu procjeni u skladu s člancima od 5. do 10.

2. U skladu s člankom 2. stavkom 4., za projekte koji su navedeni u Prilogu II. države članice određuju podliježu li procjeni u skladu s člancima 5. do 10. Države članice to određuju:

(a) pojedinačnim ispitivanjem;

ili

(b) pragovima ili kriterijima koje utvrđuje država članica.

Države članice mogu se odlučiti za primjenu oba postupka iz točaka (a) i (b).“

- 6 U Prilogu I. točki 7. spomenutoj direktivi među projektima iz njezina članka 4. stavka 1. navode se, među ostalim:

„[...]“

(b) Izgradnja autoputa i brzih cesta [za potrebe ove Direktive, ‚brza cesta‘ znači cesta koja zadovoljava definiciju iz Europskog sporazuma o glavnim međunarodnim prometnim pravcima od 15. studenoga 1975.];

(c) Izgradnja nove ceste s četiri ili više prometnih traka, ili ponovno izravnavanje i/ili proširivanje postojeće ceste s dvije ili manje prometne trake u cestu s četiri ili više prometnih traka ako duljina takve nove ceste ili ponovno izravnanje i/ili proširene dionice ceste u kontinuitetu iznosi 10 km ili više.“

- 7 U Prilogu I. točki 24. Direktivi 2011/92 među projektima iz članka 4. stavka 1. te direktive također se spominje:

„Svaka izmjena ili proširenje projekata navedenih u ovom Prilogu ako ta izmjena ili proširenje prelazi neki od pragova navedenih u ovom prilogu.“

- 8 U točki 10. Priloga II. navedenoj direktivi, naslovljenoj „Infrastrukturni projekti“, među projektima iz njezina članka 4. stavka 2. spominje se među ostalim:

„[...]“

(e) Izgradnja cesta [...];

[...]“

- 9 U Prilogu II. točki 13. Direktivi 2011/92 među projektima iz članka 4. stavka 2. te direktive također se spominju:

„(a) Svaka izmjena ili proširenje projekata iz Priloga I. ili ovog Priloga, već odobrena, izvršena ili u postupku izvršenja, koja bi mogla imati značajne štetne učinke na okoliš (izmjene ili proširenja koja nisu uključena u Prilog I.);

(b) Projekti iz Priloga I., namijenjeni isključivo ili uglavnom razvoju ili ispitivanju novih metoda ili proizvoda, koji se ne koriste dulje od dvije godine.“

AGR

- 10 Europski sporazum o glavnim međunarodnim prometnim pravcima (AGR), potpisan u Ženevi 15. studenoga 1975., u svojem Prilogu II., naslovljenom „Uvjeti koje moraju ispunjavati glavni međunarodni prometni pravci“, sadržava točku I. 1. koja glasi:

„Temeljne karakteristike koje treba poštovati prilikom izgradnje ili uređenja glavnih međunarodnih prometnih pravaca, u daljnjem tekstu „međunarodne ceste“, uređene su odredbama u nastavku, koje se temelje na modernom pristupu tehnologiji cestovne izgradnje. Te odredbe ne primjenjuju se na naseljena područja. Potonja se zaobilaze ako predstavljaju prepreku ili opasnost.“ [neslužbeni prijevod]

U Glavi II. tog priloga („Kategorije međunarodnih cesta“) nalazi se točka II. 3, koja sadržava sljedeću definiciju:

„Brze ceste

Ceste namijenjene prometu motornih vozila kojima se može pristupiti samo razdvojenim kolničkim trakama ili reguliranim raskrižjima i na kojima je zabranjeno zaustavljanje i parkiranje.“ [neslužbeni prijevod]

Njemačko pravo

- 11 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (Bavarski zakon o cestama), u verziji objavljenoj 5. listopada 1981., kako je izmijenjen Zakonom od 22. svibnja 2015., u članku 37., naslovljenom „Procjena učinaka na okoliš“, određuje:

„Projekt koji se odnosi na državne, regionalne, okružne i lokalne ceste podliježe procjeni učinaka na okoliš:

1. ako se njime predviđa izgradnja nove ceste s četiri ili više prometne trake, proširivanje postojeće ceste kako bi se od nje napravila cesta s četiri ili više prometnih traka, ili izravnavanje takve ceste, kada dužina novo izgrađene, proširene ili izravnane dionice ceste:
 - (a) u kontinuitetu iznosi 10 km ili više, ili
 - (b) u kontinuitetu iznosi 5 km ili više i s više od 5% svoje dužine prelazi preko biotopa [...] površine veće od 1 ha, područja očuvanja ili zaštićenih područja određenih na temelju Direktive [Vijeća 92/43/EEZ od 21. svibnja 1992. o očuvanju prirodnih staništa i divlje faune i flore (SL 1992., L 206, str. 7) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 15., svezak 2., str. 14.)] ili Direktive [Vijeća 79/409/EEZ od 2. travnja 1979.] o očuvanju divljih ptica (SL 1979., L 103, str. 1.)], nacionalnih parkova [...] ili prirodnih rezervata [...], ili
2. ako se njime predviđa izgradnja nove ceste s jednom, dvije ili tri prometne trake, kada dužina novo izgrađene dionice ceste u kontinuitetu iznosi 10 km ili više i s više od 5% svoje dužine prelazi preko biotopa ili područja iz gornje točke 1. podtočke (b), ili
3. ako se njime predviđa proširivanje postojeće ceste za barem još jednu prometnu traku na dionici koja u kontinuitetu iznosi 10 km ili više i ako tako izmijenjena dionica s više od 5% svoje dužine prelazi preko biotopa ili područja iz gornje točke 1. podtočke (b), a taj projekt nije obuhvaćen gornjom točkom 1.“

Glavni postupak i prethodna pitanja

- 12 Odlukom od 28. lipnja 2013. nadležna tijela Savezne zemlje Bavarske odobrila su planove za uređenje određenih dijelova regionalne ceste br. 4 na području grada Nürnberga.
- 13 Predmetni projekt uređenja odnosi se na dvije dionice te ceste koja se sastoji od dvije prometne trake u svakom smjeru. Na prvoj dionici, dužine 1,8 km, predviđeno je na jednoj strani dodati treću prometnu traku i izgraditi protubučne zidove dužine oko 1,3 km. Na drugoj dionici, dužine 2,6 km, predviđeno je izgraditi cestovni tunel dužine oko 1,8 km, preurediti postojeća „raskrižja na jednoj razini“ u „raskrižja na više razina“ i izgraditi novu pristupnu cestu iz središta grada Nürnberga. Obje predmetne dionice nalaze se u gradskom području.

- 14 Oba su tužitelja iz glavnog postupka zasebno podnijeli Bayerisches Verwaltungsgerichtu Ansbach (Bavarski upravni sud u Ansbachu) tužbu za poništenje protiv te odluke od 28. lipnja 2013., među ostalim zato što nije provedena procjena učinaka na okoliš.
- 15 Te su tužbe presudama od 14. srpnja 2014. odbijene. Rješenjima od 23. lipnja 2015., Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Visoki upravni sud Bavarske, Njemačka) dopustio je tužiteljima iz glavnog postupka da podnesu žalbu protiv spomenutih presuda.
- 16 U okviru ispitivanja te žalbe sud koji je uputio zahtjev ima dvojbe u pogledu obveze podvrgavanja predmetnog projekta procjeni njegovih učinaka na okoliš na temelju Priloga I. točke 7. podtočaka (b) i (c) Direktivi 2011/92. On osobito ima dvojbe u pogledu primjene tih odredbi na uređenje dionice čija je dužina manja od 10 km te se pita je li riječ o „izgradnji“ u smislu tih odredbi.
- 17 U tim je okolnostima Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Visoki upravni sud Bavarske) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:
1. Treba li točku 7. podtočku (c) Priloga I. Direktivi 2011/92 [...] tumačiti na način da ta odredba obuhvaća proširenje ili uređenje postojećih cesta s četiri ili više prometnih traka?
 2. U slučaju potvrdnog odgovora na prvo pitanje:
Je li točka 7. podtočka (c) Priloga I. Direktivi 2011/92 *lex specialis* u odnosu na točku 7. podtočku (b) Priloga I. Direktivi 2011/92 i treba li joj stoga dati prednost u primjeni?
 3. U slučaju negativnog odgovora na prvo ili drugo pitanje:
Pretpostavlja li pojam „brza cesta“ u točki 7. podtočki (b) Priloga I. Direktivi 2011/92 da je u slučaju relevantne dionice ceste riječ o glavnom međunarodnom prometnom pravcu u smislu [AGR-a]?
 4. U slučaju negativnog odgovora na prvo, drugo ili treće pitanje:
Treba li pojam „izgradnje“ u točki 7. podtočki (b) Priloga I. Direktivi 2011/92 primjenjivati na proširenje ili uređenje ceste prilikom kojeg se njezina postojeća trasa bitno ne mijenja?
 5. U slučaju potvrdnog odgovora na četvrto pitanje:
Pretpostavlja li pojam „izgradnje“ u točki 7. podtočki (b) Priloga I. Direktivi 2011/92 minimalnu duljinu dotične dionice ceste? Treba li pritom u slučaju potvrdnog odgovora biti riječ o dionici ceste u kontinuitetu? Iznosi li u slučaju potvrdnog odgovora minimalna duljina više od 2,6 kilometara u kontinuitetu odnosno – ako treba pribrojiti duljinu više odvojenih dionica ceste – više od ukupno 4,4 kilometra?
 6. U slučaju negativnog odgovora na peto pitanje:
Može li se točka 7. podtočka (b) druga alineja Priloga I. Direktivi 2011/92 (izgradnja brzih cesta) primjenjivati na mjeru proširenja ili uređenja ceste unutar naseljenog područja u smislu [AGR-a]?

O prethodnim pitanjima

Prvo pitanje

- 18 Sud koji je uputio zahtjev prvim pitanjem u biti pita treba li Prilog I. točku 7. podtočku (c) Direktive 2011/92 tumačiti na način da ta odredba obuhvaća projekt uređenja cesta koji se, iako se odnosi, kao u glavnom postupku, na dionicu dužine manje od 10 km, sastoji od proširenja ili uređenja postojeće ceste s četiri ili više prometnih traka.
- 19 U tom pogledu valja istaknuti da je u skladu s uvodnim izjavama 8. i 9. Direktive 2011/92 zakonodavac Europske unije želio razlikovati, s jedne strane, projekte koji pripadaju određenim vrstama, koji imaju značajne učinke na okoliš i koji bi u pravilu morali podlijegati sustavnoj procjeni i, s druge strane, one koji pripadaju drugim vrstama, koji ne moraju uvijek imati takve učinke i koje bi trebalo procijeniti kada države članice smatraju da vjerojatno imaju značajne učinke na okoliš.
- 20 Slijedom navedenog, članak 4. Direktive 2011/92 razlikuje, s jedne strane i u skladu sa stavkom 1., projekte u vezi s kojima države članice moraju provesti procjenu njihovih učinaka na okoliš, navedene u Prilogu I. toj direktivi i, s druge strane i u skladu sa stavkom 2., projekte za koje države članice određuju podliježu li takvoj procjeni, navedene u Prilogu II. spomenutoj direktivi.
- 21 U Prilogu I. Direktivi 2011/92 navedeni su, u točki 7. podtočki (b) izgradnja autoputa i brzih cesta i, u točki 7. podtočki (c) izgradnja nove ceste s četiri ili više prometnih traka, ili ponovno izravnavanje i/ili proširivanje postojeće ceste s dvije ili manje prometnih traka u cestu s četiri ili više prometnih traka ako duljina takve nove ceste ili ponovno izravnane i/ili proširene dionice ceste u kontinuitetu iznosi 10 km ili više.
- 22 Iz odredbi Priloga I. točke 7. podtočke (c) Direktivi 2011/92 jasno proizlazi da je zakonodavac Unije želio obvezu provođenja procjene učinaka na okoliš u vezi s određenim projektima uređenja cesta ograničiti na projekte koji se odnose na duže cestovne dionice, odnosno u ovom slučaju 10 km ili više.
- 23 Iako je područje primjene Direktive 2011/92, isto kao i Direktive 85/337, opsežno te je njezin cilj široko određen (vidjeti u tom smislu osobito presude od 28. veljače 2008., Abraham i dr., C-2/07, EU:C:2008:133, t. 32., kao i od 25. srpnja 2008., Ecologistas en Acción/CODA, C-142/07, EU:C:2008:445, t. 28.), teleološko tumačenje te prve direktive ne može odstupiti od jasno izražene volje zakonodavca Unije (vidjeti u tom smislu presudu od 17. ožujka 2011., Brussels Hoofdstedelijk Gewest i dr., C-275/09, EU:C:2011:154, t. 29.).
- 24 Projekt uređenja ceste koji se, poput onog u glavnom postupku, odnosi na dionicu kraću od 10 km ne potpada, zbog same svoje naravi, u projekte iz Priloga I. točke 7. podtočke (c) Direktivi 2011/92, iako se sastoji od proširenja ili uređenja postojeće ceste s četiri ili više prometnih traka.
- 25 Međutim, to utvrđenje ne dovodi u pitanje moguću primjenu odredbi članka 4. stavka 2. i Priloga II. Direktivi 2011/92 u glavnom predmetu.
- 26 S obzirom na prethodno navedeno, na prvo pitanje valja odgovoriti da se Prilog I. točku 7. podtočku (c) Direktivi 2011/92 ne može tumačiti na način da ta odredba obuhvaća projekt uređenja ceste koji se sastoji od proširenja ili uređenja postojeće ceste s četiri ili više prometnih traka, iako se, kao u glavnom postupku, odnosi na dionicu kraću od 10 km.

Drugo pitanje

- 27 Uzimajući u obzir odgovor na prvo pitanje, nije potrebno odgovoriti na drugo pitanje.

Treće i šesto pitanje

- 28 Sud koji je uputio zahtjev trećim i šestim pitanjem, koja treba ispitati zajedno, u biti postavlja pitanje opsega pojma „brzih cesta“, čija izgradnja u skladu s Prilogom I. točkom 7. podtočkom (b) Direktivi 2011/92 mora podlijegati procjeni učinaka na okoliš.
- 29 Točka 7. podtočka (b) Priloga I. Direktivi 2011/92 definira brze ceste na način da upućuje na definiciju brzih cesta iz AGR-a, navedenu u točki 10. ove presude.
- 30 Na prvom mjestu, valja podsjetiti da je sadržaj točke 7. podtočke (b) isti u Direktivi 85/337, uključujući to upućivanje na AGR. Sud je u vezi s primjenom te direktive već presudio da se, s obzirom na to da sve države članice nisu članice tog sporazuma, to upućivanje odnosi na verziju sporazuma koja je bila na snazi u vrijeme donošenja Direktive 85/337, odnosno onu od 15. studenoga 1975. (vidjeti u tom smislu presudu od 25. srpnja 2008., *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, t. 30.)
- 31 Budući da je Direktivom 2011/92 samo kodificirana Direktiva 85/337, da sve države članice nisu stranke AGR-a i da ništa ne upućuje na to da se u vrijeme donošenja Direktive 2011/92 zakonodavac Unije želio pozivanjem na taj sporazum osloniti na njegove izmijenjene ili revidirane verzije, a ne na prvotnu verziju, treba se i dalje oslanjati na spomenuti sporazum u verziji koja je bila na snazi na dan njegova potpisivanja, odnosno 15. studenoga 1975.
- 32 Kao drugo, treba podsjetiti da u skladu s upućivanjem na AGR iz Priloga I. točke 7. podtočke (b) Direktivi 2011/92 „brza cesta“ u smislu te direktive znači cesta koja odgovara definiciji iz tog sporazuma. Stoga iz samog sadržaja te odredbe proizlazi da se spomenuta direktiva, upućujući na takvu definiciju, a ne na ceste koje ulaze u područje primjene AGR-a, odnosi na ceste čije tehničke karakteristike odgovaraju onima sadržanima u toj definiciji, a ne na ceste koje su na temelju te definicije kategorizirane kao „glavni međunarodni prometni pravci“ u smislu AGR-a. Slijedom navedenog, u područje primjene Priloga I. točke 7. podtočke (b) toj direktivi ulazi izgradnja ceste koja ima tehničke karakteristike brzih cesta koje proizlaze iz definicije sadržane u AGR-u, čak i ako ta cesta nije dio mreže glavnih međunarodnih prometnih pravaca.
- 33 Na obveze utvrđene Direktivom 2011/92 ne utječe okolnost da se u skladu s Prilogom II. točkom I. 1. AGR-a odredbe tog priloga „ne primjenjuju [...] na naseljena područja“, koja se „zaobilaze ako predstavljaju prepreku ili opasnost“. Takvo ograničenje područja primjene AGR-a samo po sebi ne dovodi u pitanje primjenjivost, na temelju Direktive 2011/92, tehničkih karakteristika svojstvenih brzim cestama, kako su definirane tim sporazumom.
- 34 Kao treće, brza je cesta prema toj definiciji cesta namijenjena za promet motornih vozila kojoj se može pristupiti samo razdvojenim kolničkim trakama ili reguliranim raskrižjima i na kojoj je zabranjeno zaustavljanje i parkiranje. Iz te definicije ne proizlazi da su ceste koje se nalaze u gradskim područjima *a priori* isključene. Upravo suprotno, treba smatrati da s obzirom na to da ceste koje se nalaze u naseljenim područjima nisu izričito isključene, pojam „brze ceste“ obuhvaća gradske ceste koje imaju karakteristike predviđene Prilogom II. AGR-u (presuda od 25. srpnja 2008., *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, t. 31.)
- 35 Iz prethodno navedenoga proizlazi da na treće i šesto pitanje valja odgovoriti da Prilog I. točku 7. podtočku (b) Direktivi 2011/92 treba tumačiti na način da su „brze ceste“ u smislu te odredbe ceste koje imaju tehničke karakteristike navedene u definiciji sadržanoj u Prilogu II. točki II. 3. AGR-u, čak i ako te ceste nisu dio mreže glavnih međunarodnih prometnih pravaca koja je uređena tim sporazumom niti se nalaze u gradskom području.

Četvrto i peto pitanje

- 36 Sud koji je uputio zahtjev četvrtim i petim pitanjem, koja treba ispitati zajedno, u biti se pita o opsegu pojma „izgradnja“ u smislu Priloga I. točke 7. podtočke (b) Direktivi 2011/92.
- 37 Kao što je to istaknuo sud koji je uputio zahtjev, Sud je odredbu Priloga I. točke 7. podtočki (b) i (c) Direktivi 85/337, koja je doslovno preuzeta u Prilogu I. točki 7. podtočkama (b) i (v) Direktivi 2011/92, protumačio široko, presudivši da se projekt adaptacije ceste koji je s obzirom na svoj opseg i način izvedbe ekvivalentan izgradnji može smatrati projektom izgradnje u smislu tih odredbi (vidjeti u tom smislu presude od 25. srpnja 2008., *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, t. 36., kao i od 17. ožujka 2011., *Brussels Hoofdstedelijk Gewest i dr.*, C-275/09, EU:C:2011:154, t. 27.)
- 38 Polazeći od te analize, sud koji je uputio zahtjev pita se može li se projekt koji se odnosi – kao u glavnom postupku – na adaptaciju ceste određenog opsega, ali na dužini kraćoj od 10 km i bez značajne izmjene njezine trase, smatrati projektom „izgradnje“ u smislu Priloga I. točke 7. podtočke (b) Direktivi 2011/92.
- 39 Treba istaknuti da pojam „izgradnja“ koji se koristi u Prilogu I. točki 7. podtočki (a) Direktivi 2011/92 ne sadržava dvosmislenosti te ga treba shvatiti u njegovu uobičajenom značenju, odnosno na način da se odnosi na izvedbu prethodno nepostojećih objekata ili fizičku izmjenu prethodno postojećih objekata (vidjeti u tom smislu presudu od 17. ožujka 2011., *Brussels Hoofdstedelijk Gewest i dr.*, C-275/09, EU:C:2011:154, t. 26.)
- 40 Nesporno je da u takvu izmjenu ulazi projekt koji predviđa adaptaciju prethodno postojećih cesta izvođenjem zahvata civilnog inženjerstva određenog opsega, osobito kopanjem tunela, čak i ako se izvode na postojećoj trasi ceste i na dužini kraćoj od 10 km.
- 41 U tom pogledu treba utvrditi da, za razliku od odredbi Priloga I. točke 7. podtočaka (a) i (c) Direktivi 2011/92, odredbe podtočke (b) te iste točke 7. ne sadržavaju navod o minimalnoj dužini koju moraju imati ceste na koje se odnose. Nadalje, iz sadržaja potonje odredbe proizlazi da je zakonodavac Unije izgradnju autocesta i brzih cesta svrstao u kategoriju projekata koji podliježu sustavnoj procjeni učinaka na okoliš, pri čemu takva izgradnja ne mora imati minimalnu dužinu.
- 42 Osim toga, ne može se isključiti da uređenje ceste, pa čak i kraće dužine, zbog svoje naravi može biti takvog opsega da ima značajne učinke na okoliš. Stoga pojam „izgradnja“ u smislu Priloga I. točke 7. podtočke (b) Direktivi 2011/92 ne podrazumijeva da predmetna dionica ceste mora imati određenu dužinu. Na sudu koji je uputio zahtjev je da uzimajući u obzir uvjete navedene u točki 37. ove presude ocijeni u svakom pojedinačnom slučaju je li predmetno uređenje ceste na temelju svih njegovih karakteristika, a ne samo na temelju njegove dužine, takvog opsega da ga treba kvalificirati „izgradnjom“ u smislu te direktive.
- 43 Slijedom navedenog, na četvrto i peto pitanje treba odgovoriti da pojam „izgradnja“ u smislu Priloga I. točke 7. podtočke (b) Direktivi 2011/92 treba tumačiti na način da se odnosi na izvedbu prethodno nepostojećih objekata ili fizičku izmjenu prethodno postojećih objekata. Kako bi ocijenio može li se takva izmjena s obzirom na svoj opseg i način izvedbe smatrati ekvivalentnom takvoj izgradnji, sud koji je uputio zahtjev mora uzeti u obzir sve karakteristike predmetnog objekta, a ne samo njegovu dužinu ili zadržavanje njegove početne trase.

Troškovi

- 44 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenoga, Sud (šesto vijeće) odlučuje:

1. Prilog I. točku 7. podtočku (c) Direktivi 2011/92/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 13. prosinca 2011. o procjeni učinaka određenih javnih i privatnih projekata na okoliš ne može se tumačiti na način da ta odredba obuhvaća projekt uređenja ceste koji se sastoji od proširenja ili uređenja postojeće ceste s četiri ili više prometnih traka, iako se, kao u glavnom postupku, odnosi na dionicu kraću od 10 km.
2. Prilog I. točku 7. podtočku (b) Direktivi 2011/92 treba tumačiti na način da su „brze ceste“ u smislu te odredbe ceste koje imaju tehničke karakteristike navedene u definiciji sadržanoj u Prilogu II. točki II. 3. Europskom sporazumu o glavnim međunarodnim prometnim pravcima (AGR), potpisanom u Ženevi 15. studenoga 1975., čak i ako te ceste nisu dio mreže glavnih međunarodnih prometnih pravaca koja je uređena tim sporazumom niti se nalaze u gradskom području.
3. Pojam „izgradnja“ u smislu Priloga I. točke 7. podtočke (b) Direktivi 2011/92 treba tumačiti na način da se odnosi na izvedbu prethodno nepostojećih objekata ili fizičku izmjenu prethodno postojećih objekata. Kako bi ocijenio može li se takva izmjena s obzirom na svoj opseg i način izvedbe smatrati ekvivalentnom takvoj izgradnji, sud koji je uputio zahtjev mora uzeti u obzir sve karakteristike predmetnog objekta, a ne samo njegovu dužinu ili zadržavanje njegove početne trase.

Potpisi