



## Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a șasea)

24 noiembrie 2016\*

„Trimitere preliminară — Mediu — Evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului — Directiva 2011/92/UE — Proiect supus evaluării — Punctul 7 din anexa I — Acordul european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR) — Lărgirea unei șosele cu patru benzi pe o lungime de mai puțin de 10 km”

În cauza C-645/15,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Tribunalul Administrativ Superior al Landului Bavaria, Germania), prin decizia din 27 octombrie 2015, primită de Curte la 3 decembrie 2015, în procedura

**Bund Naturschutz in Bayern eV,**

**Harald Wilde**

împotriva

**Freistaat Bayern,**

cu participarea:

**Stadt Nürnberg,**

CURTEA (Camera a șasea),

compusă din domnul J.-C. Bonichot (raportor), îndeplinind funcția de președinte de cameră, și domnii A. Arabadjiev și C. G. Fernlund, judecători,

avocat general: domnul M. Campos Sánchez-Bordona,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Bund Naturschutz in Bayern eV și pentru Harald Wilde, de A. Lehnert, Rechtsanwalt;
- pentru Freistaat Bayern, de A. Meyer, Oberlandesanwalt, și de W. Durner, Rechtsanwalt;
- pentru Stadt Nürnberg, de U. Hösch, Rechtsanwalt;

\* Limba de procedură: germana.

— pentru Comisia Europeană, de A. Becker și de C. Zadra, în calitate de agenți,  
având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,  
pronunță prezenta

### Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea Directivei 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 2011 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (JO 2012, L 26, p. 1).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Bund Naturschutz in Bayern eV și domnul Harald Wilde, pe de o parte, și Freistaat Bayern (landul Bavaria, Germania), pe de altă parte, în legătură cu legalitatea deciziei adoptate de acesta din urmă în sensul aprobării amenajării unor părți dintr-o șosea situată pe teritoriul Stadt Nürnberg (orașul Nürnberg, Germania), fără a fi efectuat o evaluare a efectelor acestei amenajări asupra mediului.

### Cadrul juridic

#### *Directiva 2011/92*

- 3 Potrivit considerentului (1) al Directivei 2011/92, aceasta urmărește să codifice Directiva 85/337/CEE a Consiliului din 27 iunie 1985 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (JO 1985, L 175, p. 40, Ediție specială, 15/vol. 1, p. 174), care a fost modificată de mai multe ori și în mod substanțial.
- 4 Pe de altă parte, Directiva 2011/92 cuprinde următoarele considerente:  
„[...]”  
(8) Anumite tipuri de proiecte prezintă efecte importante asupra mediului și acestea ar trebui să constituie în general obiectul unor evaluări sistematice.  
(9) Alte tipuri de proiecte pot să nu prezinte efecte semnificative asupra mediului în orice situație și acele proiecte ar trebui evaluate dacă statele membre consideră că ar putea avea efecte semnificative asupra mediului.  
[...]”
- 5 Potrivit articolului 4 alineatele (1) și (2) din această directivă:  
„(1) Sub rezerva articolului 2 alineatul (4), proiectele enumerate în anexa I se supun unei evaluări în conformitate cu articolele 5-10.  
(2) Sub rezerva articolului 2 alineatul (4), pentru proiectele enumerate în anexa II, statele membre stabilesc dacă proiectul trebuie supus unei evaluări în conformitate cu articolele 5-10. Statele membre stabilesc aceasta:  
(a) pe baza unei analize de la caz la caz

sau

(b) pe baza pragurilor sau a criteriilor fixate de statul membru,

Statele membre pot decide aplicarea ambelor proceduri menționate la literele (a) și (b).”

- 6 Punctul 7 din anexa I la directiva amintită menționează în special, în temeiul proiectelor vizate la articolul 4 alineatul (1) din aceasta:

„[...]

(b) Construirea de autostrăzi și drumuri expres [În sensul prezentei directive, «drum expres» înseamnă o șosea care corespunde definiției date prin Acordul european privind principalele artere de trafic internațional din 15 noiembrie 1975.]

(c) Construirea unei șosele cu patru sau mai multe benzi sau realinierea și/sau lărgirea unei șosele existente cu două sau mai puține benzi pentru a o transforma într-o șosea cu patru sau mai multe benzi, în cazul în care șoseaua nou-constituită sau porțiunea de șosea realiniată și/sau lărgită se întinde pe o lungime de cel puțin 10 km.”

- 7 Punctul 24 din anexa I la Directiva 2011/92 menționează de asemenea, în temeiul proiectelor vizate la articolul 4 alineatul (1) din directiva menționată:

„Orice modificare sau extindere a proiectelor enumerate în prezenta anexă în cazul în care o astfel de modificare sau extindere îndeplinește limitele prevăzute, după caz, în prezenta anexă”

- 8 Punctul 10 din anexa II la directiva menționată, intitulat „Proiecte de infrastructură”, menționează în special, printre proiectele vizate la articolul 4 alineatul (2) din aceasta:

„[...]

(e) Construcția de drumuri [...];

[...]”

- 9 Punctul 13 din anexa II la Directiva 2011/92 menționează de asemenea, cu privire la proiectele vizate la articolul 4 alineatul (2) din această directivă:

„(a) Orice modificare sau extensie a proiectelor menționate în anexa I sau în prezenta anexă, deja autorizate, executate sau în curs de executare, care pot avea un impact negativ semnificativ asupra mediului (modificare sau extindere care nu este inclusă în anexa I);

(b) Proiecte prevăzute în anexa I care sunt întreprinse exclusiv sau în principal pentru perfectarea și testarea noilor metode și produse și care nu sunt utilizate pentru o perioadă mai lungă de doi ani.”

*AGR*

- 10 Acordul european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR), semnat la Geneva la 15 noiembrie 1975, în anexa II, intitulată „Condiții la care trebuie să răspundă marile drumuri de circulație internațională”, cuprinde un punct I. 1, care are următorul cuprins:

„Caracteristicile fundamentale ce se adoptă pentru construcția sau amenajarea marilor drumuri de circulație internațională, denumite mai jos «drumuri internaționale», fac obiectul următoarelor prevederi care țin cont de concepțiile actuale în materie tehnică a construcției rutiere. Ele nu se aplică în localități. Acestea trebuie să fie ocolite dacă constituie o piedică sau un pericol.”

În această anexă, în titlul II („Categorii de drumuri internaționale”), figurează punctul II. 3, care cuprinde definiția următoare:

„Drumuri expres

Drumurile rezervate circulației automobilelor accesibile doar prin noduri sau încrucișări reglementate și pe care îndeosebi oprirea și staționarea sunt interzise.”

*Dreptul german*

- 11 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (Legea Landului Bavaria privind străzile și șoselele), în versiunea publicată la 5 octombrie 1981, astfel cum a fost modificată prin Legea din 22 mai 2015, la articolul 37, intitulat „Evaluarea efectelor asupra mediului”, prevede:

„O evaluare a efectelor asupra mediului în cazul șoselelor federale, districtuale, comunale și locale se va realiza în următoarele situații:

1. la construirea unor șosele cu patru sau mai multe benzi sau la lărgirea sau la realinierea șoselelor existente în șosele cu patru sau mai multe benzi, în măsura în care porțiunea de șosea nou-constituită, lărgită sau realiniată se întinde pe
  - a) o lungime continuă de minimum 10 km sau
  - b) o lungime continuă de minimum 5 km și se intersectează pe o lungime mai mare de 5 % din aceasta cu biotopuri [...] cu o suprafață mai mare de 1 ha, cu arii speciale de conservare desemnate ca atare în conformitate cu Directiva [92/43/CEE a Consiliului din 21 mai 1992 privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de faună și floră sălbatică (JO 1992, L 206, p. 7, Ediție specială, 15/vol. 2, p. 109)] sau cu Directiva [79/409/CEE a Consiliului din 2 aprilie 1979 privind conservarea păsărilor sălbatice (JO 1979, L 103, p. 1, Ediție specială, 15/vol. 1, p. 77)], cu parcuri naționale [...] sau cu arii protejate [...], sau
2. la construirea unor șosele cu una, două sau trei benzi, în cazul în care noua porțiune de șosea se întinde pe o lungime continuă de minimum 10 km și se intersectează pe mai mult de 5 % din aceasta cu zone sau biotopuri vizate la punctul 1 litera b) de mai sus sau
3. dacă acest caz nu este cuprins deja la punctul 1, la lărgirea șoselelor prin adăugarea cel puțin a unei benzi suplimentare de circulație, care se întinde pe o lungime continuă de cel puțin 10 km, iar porțiunea de șosea care urmează să fie modificată se intersectează pe cel puțin 5 % din lungimea sa cu zone sau biotopuri de natura celorla menționate la punctul 1 litera b).”

## Litigiul principal și întrebările preliminare

- 12 Printr-o decizie din 28 iunie 2013, autoritățile competente ale landului Bavaria au aprobat planurile care autorizau amenajarea anumitor părți din șoseaua districtuală N 4 de pe teritoriul orașului Nürnberg.
- 13 Proiectul de amenajare în cauză vizează două secțiuni ale acestei șosele care cuprind două benzi pe fiecare sens. În prima secțiune, cu o lungime de 1,8 km, s-a prevăzut ca, pe o parte, să se adauge o a treia bandă de circulație și să se monteze bariere fonice pe o lungime de aproximativ 1,3 km. În cea de a doua secțiune, cu o lungime de 2,6 km, s-a prevăzut să se realizeze un tunel rutier cu lungimea de aproximativ 1,8 km, să se transforme „intersecțiile la nivel” existente în „intersecții suspendate” și să se amenajeze o nouă cale de acces din centrul orașului Nürnberg. Cele două secțiuni vizate se găsesc în zona urbană.
- 14 Cei doi reclamânți din litigiul principal au introdus fiecare câte o acțiune în anulare împotriva acestei decizii din 28 iunie 2013 la Bayerisches Verwaltungsgericht Ansbach (Tribunalul Administrativ din Ansbach, Landul Bavaria, Germania) în special pentru motivul că nu a fost precedată de o evaluare a efectelor asupra mediului.
- 15 Aceste acțiuni au fost respinse prin hotărârile din 14 iulie 2014. Prin ordonanțele din 23 iunie 2015, Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Tribunalul Administrativ Superior al Landului Bavaria, Germania) a autorizat reclamânții din litigiul principal să atace cu apel hotărârile menționate.
- 16 În cadrul examinării acestui apel, instanța de trimitere a ridicat problema obligației de a supune proiectul în cauză unei evaluări a efectelor sale asupra mediului în temeiul punctului 7 literele (b) și (c) din anexa I la Directiva 2011/92. Aceasta are îndoieli în special cu privire la aplicarea acestor dispoziții în cazul unei amenajări pe o lungime de mai puțin de 10 km și ridică problema dacă este vorba despre o „construire” în sensul acestor dispoziții.
- 17 În aceste condiții, Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Tribunalul Administrativ Superior al Landului Bavaria) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
- „(1) Punctul 7 litera (c) din anexa I la Directiva 2011/92 [...] trebuie interpretat în sensul că reglementarea include și lărgirea sau amenajarea șoselelor existente cu patru sau mai multe benzi?
- (2) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare:
- Punctul 7 litera (c) din anexa I la Directiva 2011/92 are caracter de lege specială în raport cu punctul 7 litera (b) din aceeași anexă și trebuie astfel aplicat cu prioritate?
- (3) În cazul unui răspuns negativ la prima sau la a doua întrebare:
- Noțiunea «drum expres» de la punctul 7 litera (b) din anexa I la Directiva 2011/92 impune ca porțiunea de șosea vizată să fie un mare drum de circulație internațională în sensul [AGR]?
- (4) În cazul unui răspuns negativ la prima, la a doua sau la a treia întrebare:
- Noțiunea «construire» de la punctul 7 litera (b) din anexa I la Directiva 2011/92 trebuie aplicată în cazul lărgirii sau al amenajării unei șosele, atunci când ruta șoselei existente nu este modificată în mod substanțial?

(5) În cazul unui răspuns afirmativ la a patra întrebare:

Noțiunea «construire» de la punctul 7 litera (b) din anexa I la Directiva 2011/92 presupune că porțiunea respectivă de șosea trebuie să aibă o anumită lungime minimă? În caz afirmativ, trebuie să se ia în considerare o porțiune continuă de șosea? În caz afirmativ, această lungime minimă este mai mare de 2,6 km neîntreruși sau – dacă trebuie însumate lungimile mai multor porțiuni de șosea neadiacente între ele – mai mare de 4,4 kilometri în total?

(6) În cazul unui răspuns negativ la a cincea întrebare:

Punctul 7 litera (b) a doua variantă din anexa I la Directiva 2011/92 (construirea de drumuri expres) se aplică unei măsuri de lărgire sau de amenajare a unei șosele în cadrul unei localități în sensul [AGR]?”

### **Cu privire la întrebările preliminare**

#### *Cu privire la prima întrebare*

- 18 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească în esență dacă punctul 7 litera (c) din anexa I la Directiva 2011/92 trebuie interpretat în sensul că această dispoziție vizează un proiect de amenajare rutieră care, deși privește, precum în cauza principală, o porțiune de șosea cu lungimea de mai puțin de 10 km, constă într-o lărgire sau într-o amenajare a unei șosele existente cu patru benzi sau mai mult.
- 19 În această privință, este important să se arate că, potrivit considerentelor (8) și (9) ale Directivei 2011/92, legiuitorul Uniunii Europene a intenționat să diferențieze, pe de o parte, anumite tipuri de proiecte care au efecte importante asupra mediului și care ar trebui să constituie în general obiectul unor evaluări sistematice de, pe de altă parte, alte tipuri de proiecte care nu prezintă efecte semnificative asupra mediului în orice situație și care ar trebui evaluate dacă statele membre consideră că ar putea avea astfel de efecte semnificative.
- 20 Prin urmare, articolul 4 din Directiva 2011/92 face distincție între, pe de o parte, potrivit alineatului (1), proiectele enumerate în anexa I la această directivă, pe care statele membre trebuie să le supună unei evaluări a efectelor asupra mediului, și, pe de altă parte, potrivit alineatului (2), proiectele enumerate în anexa II la directiva menționată, pentru care statele membre determină dacă trebuie supuse unei astfel de evaluări.
- 21 În anexa I la Directiva 2011/92 sunt enumerate, la punctul 7 litera (b), construirea de autostrăzi și drumuri expres și, la litera (c), construirea unei șosele cu patru sau mai multe benzi sau realinierea sau lărgirea unei șosele existente cu două sau mai puține benzi pentru a o transforma într-o șosea cu patru sau mai multe benzi, în cazul în care șoseaua nou-constituită sau porțiunea de șosea realiniată sau lărgită se întinde pe o lungime de cel puțin 10 km.
- 22 Rezultă în mod clar din dispozițiile de la punctul 7 litera (c) din anexa I la Directiva 2011/92 că legiuitorul Uniunii a intenționat să impună statelor membre, numai în cazul proiectelor care privesc porțiuni de șosea cu o lungime semnificativă, respectiv de cel puțin 10 km, obligația de a supune anumite proiecte de amenajare rutieră unei evaluări sistematice a efectelor lor asupra mediului.
- 23 Deși domeniul de aplicare al Directivei 2011/92, precum cel al Directivei 85/337, este extins, iar obiectivul său, foarte larg (a se vedea în acest sens în special Hotărârea din 28 februarie 2008, Abraham și alții, C-2/07, EU:C:2008:133, punctul 32, precum și Hotărârea din 25 iulie 2008, Ecologistas en Acción-CODA, C-142/07, EU:C:2008:445, punctul 28), o interpretare teleologică a



primei directive nu poate denatura totuși voința clar exprimată de legiuitorul Uniunii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 17 martie 2011, Brussels Hoofdstedelijk Gewest și alții, C-275/09, EU:C:2011:154, punctul 29).

- 24 Prin urmare, un proiect de amenajare rutieră care, precum în cauza principală, vizează o porțiune de șosea cu lungimea de mai puțin de 10 km nu este inclus, exclusiv în considerarea naturii sale, deși constă într-o lărgire sau într-o amenajare a unei șosele existente cu patru benzi sau mai mult, printre cele vizate la punctul 7 litera (c) din anexa I la Directiva 2011/92.
- 25 Această apreciere nu aduce atingere aplicării în cauza principală, dacă este cazul, a dispozițiilor articolului 4 alineatul (2) și ale anexei II la Directiva 2011/92.
- 26 Ținând seama de cele ce precedă, trebuie să se răspundă la prima întrebare că punctul 7 litera (c) din anexa I la Directiva 2011/92 nu poate fi interpretat în sensul că această dispoziție vizează un proiect de amenajare rutieră care, deși privește, precum în cauza principală, o porțiune de șosea cu lungimea de mai puțin de 10 km, constă într-o lărgire sau într-o amenajare a unei șosele existente cu patru benzi sau mai mult.

*Cu privire la a doua întrebare*

- 27 Având în vedere răspunsul dat la prima întrebare, nu este necesar să se răspundă la a doua întrebare.

*Cu privire la a treia și la a șasea întrebare*

- 28 Prin intermediul celei de a treia și al celei de a șasea întrebări, care trebuie examinate împreună, instanța de trimitere ridică în esență problema sferei noțiunii „drumuri expres”, a căror construcție trebuie, potrivit punctului 7 litera (b) din anexa I la Directiva 2011/92, să fie supusă unei evaluări a efectelor sale asupra mediului.
- 29 Punctul 7 litera (b) din anexa I la Directiva 2011/92 definește drumurile expres prin trimitere la definiția drumurilor expres cuprinsă în AGR, astfel cum a fost amintită la punctul 10 din prezenta hotărâre.
- 30 În primul rând, trebuie arătat că punctul 7 litera (b), precum și trimiterea la AGR au fost redactate în aceiași termeni în Directiva 85/337. În scopul aplicării acesteia, Curtea a statuat deja că, întrucât nu toate statele membre sunt părți la acordul menționat, această trimitere se referă la versiunea acordului în vigoare la momentul adoptării Directivei 85/337, și anume aceea din 15 noiembrie 1975 (a se vedea în acest sens Hotărârea din 25 iulie 2008, Ecologistas en Acción-CODA, C-142/07, EU:C:2008:445, punctul 30).
- 31 Întrucât Directiva 2011/92 se limitează la o simplă codificare a Directivei 85/337, întrucât nu toate statele membre sunt părți la AGR și întrucât nimic nu permite să se considere că legiuitorul Uniunii, la momentul adoptării Directivei 2011/92, a intenționat să se refere, prin trimiterea la acest acord, nu la versiunea inițială, ci la versiunile modificate sau revizuite ale acestuia, trebuie să se facă în continuare trimitere la acordul menționat în versiunea sa în vigoare la data semnării, respectiv la 15 noiembrie 1975.
- 32 În al doilea rând, trebuie amintit că, potrivit trimerii la AGR cuprinse la punctul 7 litera (b) din anexa I la Directiva 2011/92, „drum expres” în sensul acestei directive înseamnă un drum care corespunde definiției care figurează în acest acord. Rezultă astfel din înșiși termenii acestei dispoziții că, referindu-se la o astfel de definiție, iar nu la drumurile care intră în domeniul de aplicare al AGR, directiva menționată vizează drumurile ale căror caracteristici tehnice sunt cele cuprinse în această definiție, iar nu drumurile care, în temeiul acestei definiții, sunt clasificate drept „mari drumuri de

circulație internațională” în sensul AGR. Prin urmare, intră în domeniul de aplicare al punctului 7 litera (b) din anexa I la aceeași directivă construirea unui drum care prezintă caracteristicile tehnice ale drumurilor expres, astfel cum reies din definiția dată în AGR, chiar și în cazul în care acest drum nu face parte din rețeaua de mari drumuri de circulație internațională.

- 33 Având în vedere obligațiile pe care le impune Directiva 2011/92, este lipsită de relevanță împrejurarea că, potrivit punctului I. 1 din anexa II la AGR, dispozițiile acestei anexe „nu se aplică în localități”, care „trebuie să fie ocolite dacă constituie o piedică sau un pericol”. O astfel de restrângere a domeniului de aplicare al AGR, prin ea însăși, nu repune nicidecum în discuție aplicabilitatea în temeiul Directivei 2011/92 a caracteristicilor tehnice specifice drumurilor expres, astfel cum au fost definite în acest acord.
- 34 În al treilea rând, potrivit definiției menționate, un drum expres este un drum rezervat circulației automobilelor, accesibil doar prin noduri sau încrucișări reglementate și pe care oprirea și staționarea sunt interzise. Din această definiție nu rezultă că șoselele situate în zonele urbane ar fi excluse *a priori*. Dimpotrivă, trebuie să se considere că, în lipsa unei excluderi explicite a șoselelor situate în localități, noțiunea „drum expres” include și șoselele urbane care îndeplinesc caracteristicile prevăzute în anexa II la AGR (Hotărârea din 25 iulie 2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, punctul 31).
- 35 Rezultă din cele de mai sus că trebuie să se răspundă la a treia și la a șasea întrebare că punctul 7 litera (b) din anexa I la Directiva 2011/92 trebuie interpretat în sensul că „drumurile expres” în sensul acestei dispoziții reprezintă drumurile ale căror caracteristici tehnice sunt cele cuprinse în definiția care figurează la punctul II. 3 din anexa II la AGR, chiar și în cazul în care aceste drumuri nu fac parte din rețeaua de mari drumuri de circulație internațională, reglementată prin acest acord, sau sunt situate într-o zonă urbană.

*Cu privire la a patra și la a cincea întrebare*

- 36 Prin intermediul celei de a patra și al celei de a cincea întrebări, care trebuie examinate împreună, instanța de trimitere ridică în esență problema sferei noțiunii „construire” în sensul punctului 7 litera (b) din anexa I la Directiva 2011/92.
- 37 Astfel cum a subliniat instanța de trimitere, Curtea, în ceea ce privește prevederile de la punctul 7 literele (b) și (c) din anexa I la Directiva 85/337, care au fost reluate în mod identic la punctul 7 literele (b) și (c) din anexa I la Directiva 2011/92, le-a dat o interpretare largă atunci când a statuat că se poate considera că un proiect privind transformarea unei șosele care, prin amploarea și prin modalitățile sale, ar fi echivalent cu o construcție are ca obiect o construcție în sensul acestor dispoziții (a se vedea în acest sens Hotărârea din 25 iulie 2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, punctul 36, precum și Hotărârea din 17 martie 2011, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest și alții*, C-275/09, EU:C:2011:154, punctul 27).
- 38 Pornind de la această analiză, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă un proiect care vizează, precum în cauza principală, transformarea de o anumită amploare a unei șosele, dar pe o lungime de mai puțin de 10 km și fără modificarea în mod substanțial a rutei sale, poate fi considerată ca vizând o „construcție” în sensul punctului 7 litera (b) din anexa I la Directiva 2011/92.
- 39 Trebuie să se arate că termenul „construcție” utilizat la punctul 7 litera (a) din anexa I la Directiva 2011/92 nu prezintă nicio ambiguitate și trebuie înțeles în sens curent, cu alte cuvinte ca făcând referire la realizarea unor lucrări inexistente anterior sau la modificarea, în sens fizic, a unor lucrări preexistente (a se vedea în acest sens Hotărârea din 17 martie 2011, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest și alții*, C-275/09, EU:C:2011:154, punctul 26).



- 40 Este incontestabil că intră în sfera unei astfel de modificări un proiect care prevede o transformare a șoselelor preexistente prin măsuri de inginerie civilă de o anumită amploare, în special prin săparea unui tunel, chiar și în cazul în care acestea ar fi realizate pe ruta existentă a drumului și pe o lungime de mai puțin de 10 km.
- 41 În această privință, trebuie să se constate că, contrar dispozițiilor de la punctul 7 literele (a) și (c) din anexa I la Directiva 2011/92, dispozițiile de la același punct 7 litera (b) nu cuprind nicio mențiune a unei lungimi minime pe care ar trebui să o aibă șoselele pe care le vizează. În plus, reiese din modul de redactare a acestei din urmă dispoziții că legiuitorul Uniunii a inclus construirea de autostrăzi și de drumuri expres între tipurile de proiecte care constituie în mod sistematic obiectul unei evaluări a efectelor lor asupra mediului, fără a impune ca o astfel de construire să vizeze o lungime minimă.
- 42 De altfel, nu se poate exclude ca o amenajare rutieră, chiar de o lungime redusă, să fie, exclusiv ca urmare a naturii sale, de o asemenea amploare, încât să producă efecte semnificative asupra mediului. Prin urmare, noțiunea „construire” în sensul punctului 7 litera (b) din anexa I la Directiva 2011/92 nu implică faptul că porțiunea de drum vizată trebuie să aibă o anumită lungime. Revine instanței naționale, în condițiile amintite la punctul 37 din prezenta hotărâre, sarcina de a aprecia de la caz la caz dacă, având în vedere ansamblul caracteristicilor sale, iar nu numai lungimea, amenajarea rutieră în cauză este de o asemenea amploare, încât trebuie calificată drept „construire” în sensul acestei directive.
- 43 Prin urmare, trebuie să se răspundă la a patra și la a cincea întrebare că noțiunea „construire” în sensul punctului 7 litera (b) din anexa I la Directiva 2011/92 trebuie interpretată ca vizând realizarea unor lucrări inexistente anterior sau modificarea, în sens fizic, a unor lucrări preexistente. Pentru a aprecia dacă o astfel de modificare poate fi considerată echivalentă, prin amploarea și prin modalitățile sale, cu o astfel de construire, revine instanței de trimitere sarcina de a ține seama de ansamblul caracteristicilor lucrării vizate, iar nu numai de lungimea sa ori de menținerea rutei inițiale.

#### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

- 44 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a șasea) declară:

- 1) **Punctul 7 litera (c) din anexa I la Directiva 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 2011 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului nu poate fi interpretat în sensul că această dispoziție vizează un proiect de amenajare rutieră care, deși privește, precum în cauza principală, o porțiune de șosea cu lungimea de mai puțin de 10 km, constă într-o lărgire sau într-o amenajare a unei șosele existente cu patru benzi sau mai mult.**
- 2) **Punctul 7 litera (b) din anexa I la Directiva 2011/92 trebuie interpretat în sensul că „drumurile expres” în sensul acestei dispoziții reprezintă drumurile ale căror caracteristici tehnice sunt cele cuprinse în definiția care figurează la punctul II. 3 din anexa II la Acordul european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR), semnat la Geneva la 15 noiembrie 1975, chiar și în cazul în care aceste drumuri nu fac parte din rețeaua de mari drumuri de circulație internațională, reglementată prin acest acord, sau sunt situate într-o zonă urbană.**

- 3) Noțiunea „construire” în sensul punctului 7 litera (b) din anexa I la Directiva 2011/92 trebuie interpretată ca vizând realizarea unor lucrări inexistente anterior sau modificarea, în sens fizic, a unor lucrări preexistente. Pentru a aprecia dacă o astfel de modificare poate fi considerată echivalentă, prin amploarea și prin modalitățile sale, cu o astfel de construire, revine instanței de trimitere sarcina de a ține seama de ansamblul caracteristicilor lucrării vizate, iar nu numai de lungimea sa ori de menținerea rutei inițiale.

Semnături