



## Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (šesti senat)

z dne 24. novembra 2016\*

„Predhodno odločanje — Okolje — Presoja vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje — Direktiva 2011/92/EU — Projekt, ki je predmet presoje — Priloga I, točka 7 — Evropski sporazum o glavnih mednarodnih prometnih žilah (SGŽ) — Razširitev ceste s štirimi pasovi na dolžini manj kot 10 km“

V zadevi C-645/15,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (višje upravno sodišče Bavarske, Nemčija) z odločbo z dne 27. oktobra 2015, ki je prispela na Sodišče 3. decembra 2015, v postopku

**Bund Naturschutz in Bayern eV,**

**Harald Wilde**

proti

**Freistaat Bayern**

ob udeležbi

**Stadt Nürnberg,**

SODIŠČE (šesti senat),

v sestavi J.-C. Bonichot (poročevalec), v funkciji predsednika senata, A. Arabadjiev in C. G. Fernlund, sodnika,

generalni pravobranilec: M. Campos Sánchez-Bordona,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za Bund Naturschutz in Bayern eV in Haralda Wildeja A. Lehnars, odvetnik,
- za Freistaat Bayern A. Meyer, Oberlandesanwalt, in W. Durner, odvetnik,
- za Stadt Nürnberg U. Hösche, odvetnik,

\* Jezik postopka: nemščina.

— za Evropsko komisijo A. C. Becker in C. Zadra, agenta,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

### Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago Direktive 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2011 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje (UL 2012, L 26, str. 1).
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med Bund Naturschutz in Bayern eV in Haraldom Wildejem na eni strani ter Freistaat Bayern (dežela Bavarska, Nemčija) na drugi glede zakonitosti odločbe te dežele, da dovoli rekonstrukcijo nekaterih delov ceste na območju Stadt Nürnberg (mesto Nürnberg, Nemčija), ne da bi opravila presajo vplivov te rekonstrukcije na okolje.

### Pravni okvir

#### *Direktiva 2011/92*

- 3 Direktiva 2011/92 je v skladu z njeno uvodno izjavo 1 namenjena kodifikaciji Direktive Sveta 85/337/EGS z dne 27. junija 1985 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 15, zvezek 1, str. 248), ki je bila večkrat bistveno spremenjena.
- 4 Direktiva 2011/92 med drugim vsebuje te uvodne izjave:

„[...]“

(8) Nekatero vrsto projektov imajo pomemben vpliv na okolje in te projekte bi se moralo praviloma presoditi sistematično.

(9) Druge vrste projektov morda nimajo pomembnega vpliva na okolje prav v vsakem primeru in bi bilo treba te projekte presoditi, kadar države članice menijo, da bodo verjetno pomembno vplivali na okolje.

[...]“
- 5 Člen 4(1) in (2) te direktive določa:

„1. Ob upoštevanju člena 2(4) se projekte, ki so naštet v Prilogi I, presoja skladno s členi 5 do 10.

2. Ob upoštevanju člena 2(4) države članice za projekte, ki so naštet v Prilogi II, odločijo, ali se projekt presoja skladno s členi 5 do 10. Države članice sprejmejo navedeno odločitev s:

(a) preverjanjem za vsak primer posebej,

ali

(b) pragovi ali merili, ki jih postavi država članica.

Države članice se lahko odločijo za uporabo obeh postopkov, navedenih v točkah (a) in (b).“

- 6 V Prilogi I, točka 7, k navedeni direktivi so med projekti, na katere se nanaša člen 4(1) te direktive, navedene:

„[...]

- (b) gradnja avtocest in hitrih cest [V tej direktivi ‚hitra cesta‘ pomeni cesto, ki se ujema z opredelitvijo v Evropskem sporazumu o glavnih mednarodnih prometnih žilah z dne 15. novembra 1975.];
- (c) gradnja nove ceste s štirimi ali več pasovi ali nova razvrstitev pasov na obstoječi cesti in/ali širitev obstoječe ceste z dvema pasovoma ali manj, da bo imela štiri ali več pasov, z dolžino take nove ceste ali dela ceste z novo razvrstitvijo pasov in/ali razširjenega dela ceste 10 km ali več neprekinjenega poteka.“

- 7 V Prilogi I, točka 24, k Direktivi 2011/92 je med projekti, na katere se nanaša člen 4(1) navedene direktive, navedena tudi:

„Kakršna koli sprememba ali razširitev projektov, naštetih v tej prilogi, kjer takšna sprememba ali razširitev sama po sebi doseže morebitne pragove, določene v tej prilogi.“

- 8 V Prilogi II k navedeni direktivi je v točki 10, naslovljeni „Infrastrukturni projekti“, med projekti, na katere se nanaša člen 4(2) navedene direktive, navedena tudi:

„[...]

- (e) Gradnja cest, [...];

[...]“

- 9 V Prilogi II, točka 13, k Direktivi 2011/92 je med projekti, na katere se nanaša člen 4(2) te direktive, navedena tudi:

„(a) Vsaka sprememba ali razširitev projektov, naštetih v Prilogi I ali tej prilogi, ki so že dovoljeni, izvedeni ali v izvedbi in imajo lahko pomembne škodljive vplive na okolje (sprememba ali razširitev, ki ni vključena v Prilogo I);

(b) projekti v Prilogi I, ki se izvajajo izključno ali večinoma za razvijanje in preizkušanja novih metod ali izdelkov in ki ne bodo obratovali več kot dve leti.“

SGŽ

- 10 Evropski sporazum o glavnih mednarodnih prometnih žilah (SGŽ), podpisan 15. novembra 1975 v Ženevi, v Prilogi II, naslovljeni „Pogoji, ki jih morajo izpolnjevati glavne mednarodne prometne žile“, vsebuje točko I. 1, ki določa:

„V naslednjih določbah so navedene osnovne karakteristike, ki jih je treba spoštovati pri graditvi ali rekonstrukciji mednarodnih prometnih žil (v nadaljevanju: mednarodne ceste), pri čemer se upošteva sodobne koncepte o tehniki gradnje cest. Ne uporabljajo se za aglomeracije. Te je treba obiti, če bi pomenile motnjo ali nevarnost.“

V tej prilogi je v poglavju II („Kategorije mednarodnih cest“) točka II. 3, ki vsebuje to opredelitev:

„Hitre ceste

Ceste, rezervirane za promet motornih vozil, na katere je možen uvoz samo prek deteljic ali križišč, na katerih je promet reguliran in se je prepovedano zaustaviti ali parkirati.“

*Nemško pravo*

- 11 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (bavarski zakon o cestah) v različici, objavljeni 5. oktobra 1981, kakor je bila spremenjena z zakonom z dne 22. maja 2015, v členu 37, naslovljenem „Presoja vplivov na okolje“, določa:

„Za projekte v zvezi z deželnimi, okrožnimi, občinskimi in lokalnimi cestami je treba izvesti presojo njihovih vplivov na okolje, če

1. se gradijo nove ceste s štirimi ali več pasovi ali v primeru širitve obstoječe ceste, da bo imela štiri ali več pasov ali nove razvrstitve pasov na obstoječi cesti z dolžino take nove ceste ali dela ceste z novo razvrstitvijo pasov in/ali razširjenega dela ceste
  - (a) 10 km ali več neprekinjenega poteka ali
  - (b) 5 km ali več neprekinjenega poteka in na več kot 5 % tega poteka preseka biotope [...] s površino, večjo od 1 ha, ohranitvena območja in območja varstva, določena v skladu z Direktivo [Sveta 92/43/EGS z dne 21. maja 1992 o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 15, zvezek 2, str. 102)] ali z Direktivo [Sveta 79/409/EGS z dne 2. aprila 1979 o ohranjanju prosto živečih ptic (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 15, zvezek 1, str. 98)], nacionalne parke [...] ali naravne rezervate [...], ali
2. se gradijo nove ceste z enim, dvema ali tremi pasovi z dolžino takega novega odseka ceste 10 km ali več neprekinjenega poteka, ki na dolžini več kot 5 % poteka preseka biotope ali območja iz točke 1(b) zgoraj ali
3. če ne gre za primer iz točke 1, če se obstoječi cesti doda vsaj še en pas 10 km ali več neprekinjenega poteka, in spremenjeni odsek ceste na več kot 5 % tega poteka preseka biotope ali območja iz točke 1(b) zgoraj.“

### **Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje**

- 12 Pristojni organi Freistaat Bayern (dežela Bavarska) so s sklepom z dne 28. junija 2013 potrdili načrt za rekonstrukcijo nekaterih delov okrožne ceste št. 4 na območju mesta Nürnberg.
- 13 Zadevni načrt rekonstrukcije se nanaša na dva odseka te ceste, ki ima v obe smeri dva pasa. Na prvem odseku dolžine 1,8 km je predvideno, da se na eni strani doda tretji pas in postavi protizvočne zidove v dolžini približno 1,3 km. Na drugem odseku dolžine 2,6 km je predvidena gradnja cestnega predora dolžine približno 1,8 km, preoblikovanje obstoječih križišč v večnivojske prehode in gradnja novega dostopa iz središča mesta Nürnberg. Oba zadevna odseka sta na mestnem območju.
- 14 Obe tožeči stranki v postopku v glavni stvari sta vložili ničnostno tožbo zoper to odločbo z dne 28. junija 2013 pri Bayerisches Verwaltungsgericht Ansbach (bavarsko upravno sodišče v Ansbachu, Nemčija) med drugim zato, ker pred njenim sprejetjem ni bila opravljena presoja vplivov na okolje.

- 15 Ti tožbi sta bili zavrjnjeni s sodbama z dne 14. julija 2014. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (višje upravno sodišče Bavarske, Nemčija) je s sklepoma z dne 23. junija 2015 tožečima strankama v postopku v glavni stvari dovolilo vložitev pritožbe zoper navedeni sodbi.
- 16 Predložitveno sodišče se je pri obravnavanju te pritožbe vprašalo, ali za zadevni projekt obstaja obveznost presoje njegovih vplivov na okolje na podlagi Priloge I, točka 7(b) in (c), k Direktivi 2011/92. Zlasti dvomi o uporabi teh določb za rekonstrukcijo v dolžini manj kot 10 km in se sprašuje, ali gre za „gradnjo“ v smislu te določbe.
- 17 V teh okoliščinah je Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (višje upravno sodišče Bavarske) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:
- „1. Ali je treba točko 7(c) Priloge I k Direktivi 2011/92 [...] razlagati tako, da se ta določba nanaša tudi na širitev ali rekonstrukcijo obstoječih cest s štirimi ali več pasovi?
  2. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen:  
  
ali je točka 7(c) Priloge I k Direktivi 2011/92 v razmerju do točke 7(b) te priloge *lex specialis* in se torej uporabi prednostno?
  3. Če je odgovor na prvo ali drugo vprašanje nikalen:  
  
ali pojem ‚hitra cesta‘ v točki 7(b) Priloge I k Direktivi 2011/92 pomeni, da gre pri zadevnem cestnem odseku za glavno mednarodno prometno žilo v smislu [SGŽ]?
  4. Če je odgovor na prvo, drugo ali tretje vprašanje nikalen:  
  
ali se pojem ‚gradnja‘ v točki 7(b) Priloge I k Direktivi 2011/92 uporablja za širitev ali rekonstrukcijo ceste, pri kateri trasa obstoječe ceste ni predmet bistvenih sprememb?
  5. Če je odgovor na četrto vprašanje pritrdilen:  
  
ali pojem ‚gradnja‘ v točki 7(b) Priloge I k Direktivi 2011/92 zahteva obstoj minimalne dolžine zadevnega odseka ceste? Ali se v primeru pritrdilnega odgovora zahteva neprekinjen potek cestnega odseka? Ali minimalna dolžina v primeru pritrdilnega odgovora znaša več kot 2,6 kilometra neprekinjenega poteka oziroma – v primeru seštevka dolžine več prekinjenih cestnih odsekov – skupaj več kot 4,4 kilometre?
  6. Če je odgovor na peto vprašanje nikalen:  
  
ali se točka 7(b), druga alineja, Priloge I k Direktivi 2011/92 (gradnja hitrih cest) uporablja za ukrep širitve ali rekonstrukcije ceste na naseljenem območju v smislu [SGŽ]?“

## Vprašanja za predhodno odločanje

### Prvo vprašanje

- 18 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba Prilogo I, točka 7(c), k Direktivi 2011/92 razlagati tako, da se ta določba nanaša na projekt rekonstrukcije ceste, pri katerem gre – čeprav kot v postopku v glavni stvari zadeva odsek, ki je krajši od 10 km – za razširitev ali rekonstrukcijo obstoječe ceste s štirimi ali več pasovi.

- 19 V zvezi s tem je treba navesti, da je želel zakonodajalec Evropske unije v skladu z uvodnima izjavama 8 in 9 Direktive 2011/92 razlikovati med nekaterimi vrstami projektov, ki imajo pomemben vpliv na okolje in ki jih je treba praviloma presoditi sistematično, na eni strani ter drugimi vrstami projektov, ki morda nimajo pomembnega vpliva na okolje prav v vsakem primeru in ki jih je treba presoditi, kadar države članice menijo, da bodo verjetno pomembno vplivali na okolje, na drugi.
- 20 Zato člen 4 Direktive 2011/92 razlikuje na eni strani med projekti, ki so naštetih v Prilogi I k tej direktivi, za katere države članice morajo določiti presojo njihovih vplivov na okolje (v skladu z odstavkom 1 tega člena), in na drugi med projekti, ki so naštetih v Prilogi II k navedeni direktivi, za katere države članice odločijo, ali je treba opraviti tako presojo (v skladu z odstavkom 2 istega člena).
- 21 V Prilogi I k Direktivi 2011/92 so v točki 7(b) naštetih gradnja avtocest in hitrih cest, v točki 7(c) pa gradnja nove ceste s štirimi ali več pasovi ali nova razvrstitev pasov na obstoječi cesti in/ali širitev obstoječe ceste z dvema pasovoma ali manj, da bo imela štiri ali več pasov, z dolžino take nove ceste ali dela ceste z novo razvrstitvijo pasov in/ali razširjenega dela ceste 10 km ali več neprekinjenega poteka.
- 22 Iz določb Priloge I, točka 7(c), k Direktivi 2011/92 je jasno razvidno, da je želel zakonodajalec Unije obveznost držav članic, da za nekatere projekte rekonstrukcije cest določijo sistematično presojo njihovih vplivov na okolje, pridržati samo za projekte, ki se nanašajo na daljše cestne odseke, in sicer dolžine najmanj 10 km.
- 23 Čeprav je področje uporabe Direktive 2011/92, prav tako kot Direktive 85/337, zelo široko in je njen cilj široko zastavljen (glej v tem smislu zlasti sodbi z dne 28. februarja 2008, Abraham in drugi, C-2/07, EU:C:2008:133, točka 32, in z dne 25. julija 2008, Ecologistas en Acción-CODA, C-142/07, EU:C:2008:445, točka 28), se teleološka razlaga prvonavedene direktive ne more oddaljiti od jasno izražene volje zakonodajalca Unije (glej v tem smislu sodbo z dne 17. marca 2011, Brussels Hoofdstedelijk Gewest in drugi, C-275/09, EU:C:2011:154, točka 29).
- 24 Zato projekt rekonstrukcije ceste, ki se – kot v postopku v glavni stvari – nanaša na odsek, krajši od 10 km, ne more samo zaradi svoje narave spadati med projekte iz Priloge I, točka 7(c), k Direktivi 2011/92, čeprav gre za razširitev ali rekonstrukcijo obstoječe ceste s štirimi ali več pasovi.
- 25 Vendar ta ugotovitev ne vpliva na morebitno uporabo določb člena 4(2) in Priloge II k Direktivi 2011/92 v postopku v glavni stvari.
- 26 Ob upoštevanju zgoraj navedenega je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da Priloge I, točka 7(c), k Direktivi 2011/92 ni mogoče razlagati tako, da se ta določba nanaša na projekt rekonstrukcije ceste, pri katerem gre – čeprav kot v postopku v glavni stvari zadeva odsek, ki je krajši od 10 km – za razširitev ali rekonstrukcijo obstoječe ceste s štirimi ali več pasovi.

#### *Drugo vprašanje*

- 27 Ob upoštevanju odgovora na prvo vprašanje na drugo vprašanje ni treba odgovoriti.

#### *Tretje in šesto vprašanje*

- 28 Predložitveno sodišče s tretjim in šestim vprašanjem, ki ju je treba obravnavati skupaj, v bistvu sprašuje o vsebini pojma „hitre ceste“, katerih gradnja mora biti v skladu s Prilogo I, točka 7(b), k Direktivi 2011/92 predmet presoje njenih vplivov na okolje.
- 29 V točki 7(b) Priloge I k Direktivi 2011/92 so hitre ceste opredeljene s sklicevanjem na opredelitev hitrih cest, ki jo vsebuje SGŽ in kot je navedena v točki 10 te sodbe.

- 30 Prvič, ugotoviti je treba, da je bilo besedilo točke 7(b) in tega sklicevanja na SGŽ enako v Direktivi 85/337. Sodišče je glede uporabe te direktive že razsodilo, da se to sklicevanje, ker vse države članice niso podpisnice tega sporazuma, nanaša na različico sporazuma, ki je veljala ob sprejetju Direktive 85/337, to je različico z dne 15. novembra 1975 (glej v tem smislu sodbo z dne 25. julija 2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, točka 30).
- 31 Ker se je z Direktivo 2011/92 samo kodificirala Direktiva 85/337, ker niso vse države članice podpisnice SGŽ in ker nič ne nakazuje, da se zakonodajalec Unije ob sprejetju Direktive 2011/92 s sklicevanjem na ta sporazum ni želel opreti na njegovo prvotno različico temveč na njegove spremenjene ali revidirane različice, se je treba še naprej opirati na navedeni sporazum v različici, ki je veljala ob njegovem podpisu, in sicer 15. novembra 1975.
- 32 Drugič, opozoriti je treba, da je na podlagi sklicevanja na SGŽ v Prilogi I, točka 7(b), k Direktivi 2011/92 „hitra cesta“ za namen te direktive cesta, ki se ujema z opredelitvijo v tem sporazumu. Iz besedila te določbe tako izhaja, da se navedena direktiva s sklicevanjem na tako opredelitev in ne na ceste, ki spadajo na področje uporabe SGŽ, nanaša na ceste s tehničnimi lastnostmi, kakršne vsebuje ta opredelitev, in ne na ceste, ki so na podlagi te opredelitve razvrščene kot „glavne mednarodne prometne žile“ v smislu SGŽ. Zato na področje uporabe Priloge I, točka 7(b), k isti direktivi spada gradnja ceste, ki ima tehnične lastnosti hitrih cest, kot izhajajo iz opredelitve, podane v SGŽ, čeprav ta cesta ni sestavni del omrežja glavnih mednarodnih prometnih žil.
- 33 Na obveznosti, ki jih nalaga Direktiva 2011/92, ne vpliva to, da Priloga II, točka I. 1, k SGŽ določa, da se določbe te priloge „ne uporabljajo za aglomeracije“, ki jih „je treba obiti, če bi pomenile motnjo ali nevarnost“. Ta omejitev področja uporabe SGŽ nikakor ne omaja uporabe tehničnih lastnosti hitrih cest v skladu z Direktivo 2011/92, kot so opredeljene v tem sporazumu.
- 34 Tretjič, v skladu s to opredelitvijo je hitra cesta cesta, rezervirana za promet motornih vozil, na katero je uvoz mogoč samo skozi deteljice ali križišče, na kateri je promet reguliran in se je na njej zlasti prepovedano zaustaviti ali parkirati. Iz te opredelitve ne izhaja, da bi bile ceste v mestnih območjih *a priori* izključene. Nasprotno, ker ceste v aglomeracijah niso izrecno izključene, je treba šteti, da pojem „hitre ceste“ zajema mestne ceste, ki imajo značilnosti, določene v prilogi II k SGŽ (sodba z dne 25. julija 2008, *C-142/07*, EU:C:2008:445, točka 31).
- 35 Iz zgoraj navedenega izhaja, da je treba na tretje in šesto vprašanje odgovoriti, da je treba Prilogo I, točka 7(b), k Direktivi 2011/92 razlagati tako, da so „hitre ceste“ v smislu te določbe ceste, ki imajo take tehnične lastnosti, kot jih vsebuje opredelitev iz Priloge II, točka II. 3, k SGŽ, čeprav te ceste niso sestavni del omrežja glavnih mednarodnih prometnih žil, ki ga ureja ta sporazum, ali so na mestnem območju.

#### *Četrto in peto vprašanje*

- 36 Predložitveno sodišče s četrtem in petim vprašanjem, ki ju je treba obravnavati skupaj, v bistvu sprašuje o vsebini pojma „gradnja“ v smislu Priloge I, točka 7(b), k Direktivi 2011/92.
- 37 Kot je poudarilo predložitveno sodišče, je Sodišče glede določb Priloge I, točka 7(b) in (c), k Direktivi 85/337, ki so dobesedno povzete v Prilogi I, točka 7(b) in (c), k Direktivi 2011/92, podalo široko razlago s tem, da je razsodilo, da se projekt prenove ceste, ki bi bil glede na svojo razsežnost in način izvedbe enakovreden gradnji, lahko obravnava kot projekt gradnje v smislu teh določb (glej v tem smislu sodbi z dne 25. julija 2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, točka 36, in z dne 17. marca 2011, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest in drugi*, C-275/09, EU:C:2011:154, točka 27).

- 38 Predložitveno sodišče se ob opiranju na to analizo sprašuje, ali je projekt, ki se – kot v postopku v glavni stvari – nanaša na prenavo ceste precejšnjega obsega, vendar na dolžini manj kot 10 km in brez večjih sprememb trase, mogoče šteti za „gradnjo“ v smislu Priloge I, točka 7(b), k Direktivi 2011/92.
- 39 Ugotoviti je treba, da pojem „gradnja“, uporabljen v Prilogi I, točka 7(a), k Direktivi 2011/92, ne vsebuje nobenih dvomnosti in ga je treba razumeti v običajnem pomenu, torej kot izvedbo objektov, ki pred tem niso obstajali, ali kot spremembo prej obstoječih objektov v fizičnem smislu (glej v tem smislu sodbo z dne 17. marca 2011, Brussels Hoofdstedelijk Gewest in drugi, C-275/09, EU:C:2011:154, točka 26).
- 40 Očitno ni mogoče izpodbijati, da gre za tako spremembo pri projektu prenove prej obstoječih cest z gradbenimi deli določenega obsega, zlasti z izkopom predora, čeprav bi se izvajala na obstoječi trasi ceste in na dolžini manj kot 10 km.
- 41 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da v nasprotju z določbami Priloge I, točka 7(a) in (c), k Direktivi 2011/92 določbe iz točke (b) iste točke 7 ne vsebujejo nikakršnega sklicevanja na minimalno dolžino, ki bi jo morale imeti ceste, na katere se nanašajo. Iz besedila zadnjenavedene določbe je še razvidno, da je zakonodajalec Unije gradnjo avtocest in hitrih cest umestil med vrste projektov, za katere se sistematično izvede presoja njihovih vplivov na okolje, ne da bi bila za to gradnjo določena neka minimalna dolžina.
- 42 Poleg tega ni mogoče izključiti, da bi imela rekonstrukcija ceste, čeprav krajše dolžine, že zaradi narave takega obsega pomemben vpliv na okolje. Zato pojem „gradnja“ v smislu Priloge I, točka 7(b), k Direktivi 2011/92 ne pomeni, da mora biti zadevni odsek ceste določene dolžine. Nacionalno sodišče mora v skladu s pogoji, navedenimi v točki 37 te sodbe, od primera do primera presoditi, ali je zadevna rekonstrukcija ceste glede na vse lastnosti, in ne le zaradi njene dolžine, takega obsega, da jo je treba šteti za „gradnjo“ v smislu te direktive.
- 43 Zato je treba na četrto in peto vprašanje odgovoriti, da je treba pojem „gradnja“ v smislu Priloge I, točka 7(b), k Direktivi 2011/92 razlagati tako, da se nanaša na izvedbo objektov, ki pred tem niso obstajali, ali na spremembo prej obstoječih objektov v fizičnem smislu. Za presojo, ali je mogoče tako spremembo šteti za enakovredno taki gradnji glede na njeno razsežnost in način izvedbe, mora predložitveno sodišče upoštevati vse lastnosti zadevnega objekta in ne le njegovo dolžino ali ohranitev njegove prvotne trase.

## **Stroški**

- 44 Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (šesti senat) razsodilo:

- 1. Priloge I, točka 7(c), k Direktivi 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2011 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje ni mogoče razlagati tako, da se ta določba nanaša na projekt rekonstrukcije ceste, pri katerem gre – čeprav kot v postopku v glavni stvari zadeva odsek, ki je krajši od 10 km – za razširitev ali rekonstrukcijo obstoječe ceste s štirimi ali več pasovi.**



2. Prilogo I, točka 7(b), k Direktivi 2011/92 je treba razlagati tako, da so „hitre ceste“ v smislu te določbe ceste, ki imajo take tehnične lastnosti, kot jih vsebuje opredelitev iz Priloge II, točka II. 3, k Evropskemu sporazumu o glavnih mednarodnih prometnih žilah (SGŽ), podpisanem 15. novembra 1975 v Ženevi, čeprav te ceste niso sestavni del omrežja glavnih mednarodnih prometnih žil, ki ga ureja ta sporazum, ali so na mestnem območju.
3. Pojem „gradnja“ v smislu Priloge I, točka 7(b), k Direktivi 2011/92 je treba razlagati tako, da se nanaša na izvedbo objektov, ki pred tem niso obstajali, ali na spremembo prej obstoječih objektov v fizičnem smislu. Za presojo, ali je mogoče tako spremembo šteti za enakovredno taki gradnji glede na njeno razsežnost in način izvedbe, mora predložitveno sodišče upoštevati vse lastnosti zadevnega objekta in ne le njegovo dolžino ali ohranitev njegove prvotne trase.

Podpisi