



Prensa e Información

Tribunal de Justicia de la Unión Europea
COMUNICADO DE PRENSA nº 34/13
Luxemburgo, 21 de marzo de 2013

Sentencia en el asunto C-244/12
Salzburger Flughafen GmbH / Umweltsenat

La legislación austriaca, al establecer una evaluación ambiental en caso de modificación de un aeropuerto únicamente para los proyectos que puedan incrementar en un mínimo de 20.000 las operaciones aéreas anuales, es contraria al Derecho de la Unión

En efecto, los Estados miembros están obligados a someter a tal evaluación todos los proyectos que puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente

Los proyectos que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente deben ser sometidos, de conformidad con la Directiva 85/337/CEE,¹ a una evaluación con respecto a sus efectos. No obstante, los Estados miembros conservan un margen de apreciación acerca de si someter o no a tal evaluación ambiental el cambio o ampliación de un proyecto ya autorizado. Sin embargo, su decisión al respecto debe basarse en un estudio caso por caso o en umbrales o criterios que hayan determinado previamente.

La ley austriaca que transpone la Directiva establece que, junto con determinadas modificaciones asociadas a las pistas de aterrizaje, sólo deben ser sometidas a evaluación ambiental las modificaciones de aeropuertos que puedan incrementar en un mínimo de 20.000 las operaciones aéreas anuales.

La sociedad Salzburger Flughafen que explota el aeropuerto de Salzburgo solicitó en 2002 permiso para construir una terminal adicional. Su solicitud fue aceptada y dicho proyecto se realizó sin haber sido sometido a evaluación ambiental. En 2004, la sociedad presentó nuevas solicitudes para ampliar la zona aeroportuaria y construir, en particular, hangares, almacenes y áreas de estacionamiento.

Posteriormente, el Umweltsenat (organismo administrativo de apelación competente en materia medioambiental) tuvo que examinar la necesidad de someter estos proyectos a evaluación ambiental. Esta autoridad declaró que tanto la construcción de una nueva terminal como la ampliación del aeropuerto, consideradas conjuntamente, requerían una evaluación de impacto ambiental. En efecto, pese a que ninguno de los dos proyectos implicaba que se sobrepasara el umbral fijado por la legislación austriaca, sus efectos acumulativos podían tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente.

Salzburger Flughafen recurrió la resolución del Umweltsenat ante el Verwaltungsgerichtshof (Tribunal supremo de lo contencioso-administrativo, Austria). Ese tribunal pregunta al Tribunal de Justicia si la Directiva se opone a la normativa austriaca que no somete a evaluación de impacto ambiental proyectos importantes compuestos por varias obras, ninguna de las cuales incrementa en un mínimo de 20.000 las operaciones aéreas anuales.

En su sentencia de hoy, el Tribunal de Justicia declara en primer lugar que los Estados miembros tienen un margen de apreciación por lo que respecta al establecimiento de los umbrales o criterios necesarios para determinar si el cambio o ampliación de un proyecto ya autorizado debe ser

¹ 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).

objeto de una evaluación de impacto ambiental. No obstante, dicho margen de apreciación es limitado, ya que **los Estados miembros están obligados a someter a evaluación los proyectos que puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente.**

El Tribunal de Justicia recuerda al respecto que los criterios y umbrales mencionados están destinados a facilitar la apreciación de las características concretas que presenta un proyecto que modifica o amplía otro proyecto ya autorizado, para determinar si debe ser sometido a evaluación. En cambio, estos criterios y umbrales no están destinados a eximir anticipadamente por completo de esta obligación a determinadas clases de proyectos. Por tanto, un Estado miembro que los estableciera 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 del que dispone en virtud de la Directiva.

A continuación, el Tribunal de Justicia señala que **el umbral examinado es incompatible con la obligación general prevista por la Directiva de identificar correctamente los proyectos que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente.** En efecto, 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 que tales obras tengan repercusiones importantes en el medio ambiente.

Además, al establecer un umbral de este tipo, la normativa austriaca toma únicamente en consideración el aspecto cuantitativo de las consecuencias de un proyecto, sin tener en cuenta los demás criterios de selección previstos por la Directiva, como la densidad demográfica de la zona afectada por el proyecto. Pues bien, el aeropuerto en cuya infraestructura se han realizado las modificaciones controvertidas se ubica en las proximidades de la ciudad de Salzburgo.

El Tribunal de Justicia indica asimismo que, de conformidad con la jurisprudencia, una consideración acumulativa de las repercusiones sobre el medio ambiente de varios proyectos 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. Corresponde al tribunal remitente examinar a la luz de esta jurisprudencia si procede apreciar en conjunto tanto los efectos sobre el medio ambiente del proyecto anterior destinado a la construcción de la terminal adicional como los del proyecto posterior relativo a la ampliación de la zona aeroportuaria y, en caso afirmativo, en qué medida.

Por último, el Tribunal de Justicia responde que cuando un Estado miembro ha establecido, como en el caso de autos, un umbral que puede dejar exentas clases enteras de proyectos de la evaluación ambiental, las autoridades nacionales deben determinar individualizadamente si ha de realizarse tal evaluación y, en caso afirmativo, llevarla a cabo.

NOTA: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto íntegro](#) de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento

Contactos con la prensa: Amaranta Amador Bernal ☎ (+352) 4303 3667