JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

JULIANE KOKOTT

30 päivänä huhtikuuta 2008 [1]

I Johdanto

1. Ennakkoratkaisupyyntö koskee tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista 27.6.1985 annettua neuvoston direktiiviä 85/337/ETY, [2] sellaisena kuin se on muutettuna 3.3.1997 annetulla neuvoston direktiivillä 97/11/EY [3] (jäljempänä direktiivi 85/337). Kyse on yhden Madridin tieliikenteen pääväylän kunnostamista ja uudistamista koskevasta viidestä hankkeesta, jotka ovat osa hanketta ”Madrid calle 30”.

2. Tämä tie luokiteltiin Espanjan lainsäädännön mukaan kaupunkialueen tieksi. Kaupunkialueen tienrakennushankkeet eivät kuulu Espanjan säännösten, joilla direktiivi 85/337 on saatettu osaksi kansallista oikeusjärjestystä, soveltamisalaan. Tämän vuoksi on kysyttävä, kuuluvatko tuollaiset hankkeet direktiivin 85/337 soveltamisalaan.

1 – Alkuperäinen kieli: saksa.
2 – EYVL L 175, s. 40.
3 – EYVL L 73, s. 5.

II Sovellettavat oikeussäännöt

A *Direktiivi 85/337*

3. Direktiivin 85/337 2 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ennen luvan myöntämistä hankkeet, joilla etenkin laatunsa, kokonsa tai sijaintinsa vuoksi todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia, alistetaan lupamenettelyyn ja että niiden vaikutukset arvioidaan. Tässä tarkoitetut hankkeet määritellään 4 artiklassa.”

4. Direktiivin 85/337 3 artiklassa kuvaillaan ympäristövaikutusten arvioinnin kohdetta seuraavasti:

”Ympäristövaikutusten arvioinnilla tunnistetaan, kuvataan ja arvioidaan tarkoituksenmukaisella tavalla, kussakin yksittäistapauksessa ja 4–11 artiklan mukaisesti hankkeen suorat ja välilliset vaikutukset seuraaviin tekijöihin:

– ihmisiin, eläimiin ja kasveihin

– maaperään, veteen, ilmaan, ilmastoon ja maisemaan

– kiinteään ja irtaimeen omaisuuteen ja kulttuuriperintöön

– ensimmäisessä, toisessa ja kolmannessa luetelmakohdassa mainittujen tekijöiden vuorovaikutukseen.”

5. Direktiivin 85/337 4 artiklan 1 ja 2 kohdassa määritellään seuraavasti, mitkä hankkeet on arvioitava:

”1. Jollei direktiivin 2 artiklan 3 kohdassa säädetystä muuta johdu, liitteessä I mainitut hankkeet arvioidaan 5–10 artiklan mukaisesti.

2. Jollei direktiivin 2 artiklan 3 kohdassa säädetystä muuta johdu, jäsenvaltioiden on määriteltävä liitteessä II mainittujen hankkeiden osalta:

a) tapauskohtaisesti selvittämällä,

tai

b) jäsenvaltioiden asettamien raja-arvojen tai valintaperusteiden avulla

arvioidaanko tämä hanke 5–10 artiklan mukaisesti.

Jäsenvaltiot voivat päättää molempien a ja b kohdassa mainittujen menettelyjen soveltamisesta.”

6. Liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohdassa mainitaan tiettyjä tienrakennushankkeita, nimittäin ”Moottoriteiden ja moottoriliikenneteiden rakentaminen (2)”. Alaviitteessä 2 määritetään, että ”’moottoriliikennetiellä’ tarkoitetaan tässä direktiivissä 15 päivänä marraskuuta 1975 tehdyssä Euroopan sopimuksessa liikenteen kansainvälisistä pääväylistä käytettyä määritelmää”.

7. Liitteessä I olevassa 7 kohdan c alakohdassa mainitaan muita tienrakennushankkeita:

”Vähintään nelikaistaisen uuden tien rakentaminen tai kaksikaistaisen tai sitä kapeamman tien uudelleenlinjaus ja/tai leventäminen siten, että tiestä tulee vähintään nelikaistainen, jos tällainen yhtäjaksoinen uusi tie tai uudelleenlinjattu ja/tai levennetty tien osa on vähintään 10 kilometrin pituinen.”

8. Liitteessä II olevan 10 kohdan e alakohdassa mainitaan muun muassa tiet seuraavasti:

”Teiden, satamien – mukaan lukien kalasatamat – ja satamalaitteiden rakentaminen (muut kuin liitteessä I mainitut).”

9. Hankkeiden muutokset mainitaan liitteessä II olevan 13 kohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa:

”Kaikki muutokset tai laajennukset liitteessä I tai liitteessä II mainittuihin sellaisiin hankkeisiin, joille on jo myönnetty lupa, jotka on jo toteutettu tai joita parhaillaan toteutetaan, jos muutoksesta tai laajennuksesta voi olla merkittävää haittaa ympäristölle.”

B *Kansainvälisistä pääliikenneväylistä 15.11.1975 tehty eurooppalainen sopimus*

10. Sopimuksen ovat ratifioineet 20 jäsenvaltiota, eivät kuitenkaan Espanja, Viro, Irlanti, Malta, Itävalta, Yhdistynyt kuningaskunta eikä Kypros. Sen liite II sisältää kansainvälisiä pääliikenneväyliä koskevat vaatimukset.

11. Näiden vaatimusten aineellinen soveltamisala vahvistetaan I.1 kohdassa seuraavasti:

”Seuraavissa nykyaikaisten tierakennusperiaatteiden mukaisissa määräyksissä käsitellään kansainvälisten pääliikenneväylien, jäljempänä ’kansainvälisten teiden’, rakentamisen, parantamisen, varusteiden ja kunnossapidon perusominaisuuksia. Ne eivät koske taajamia. Jälkimmäiset on teitä rakennettaessa ohitettava, jos niistä aiheutuu esteitä tai vaaraa.”

12. Sopimuksen liitteessä II olevissa II.2 ja II.3 kohdassa määritellään käsitteet moottoritie ja muu moottoriväylä seuraavasti:

”II.2. Moottoritiet

’Moottoritie’ tarkoittaa tietä, joka on erityisesti suunniteltu ja rakennettu moottoriajoneuvoliikennettä varten ja joka ei palvele sen varrella olevia kiinteistöjä sekä:

i) jossa on, erityisiä kohtia tai tilapäisjärjestelyjä lukuun ottamatta, kumpaakin liikennesuuntaa varten toisistaan keskikaistalla, jota ei ole tarkoitettu liikenteelle, tai poikkeuksellisesti muulla tavoin, erotetut erilliset ajoradat

ii) joka ei risteä samassa tasossa tien, rautatien, raitiotien tai jalankulkutien kanssa; ja

iii) joka on erityisesti merkitty moottoritieksi.

II.3. Muut moottoriväylät[4]

Muu moottoriväylä on tie, joka on varattu moottoriliikenteelle ja jolle päästään vain eritasoliittymistä tai valvotuista liittymistä ja jolla erityisesti pysähtyminen ja pysäköinti on kielletty käytössä olevilla ajoradoilla.”

III Tosiseikat, asian käsittelyn vaiheet ja ennakkoratkaisukysymykset

13. Madridin kaupunki julkaisi 13.5.2004 kehotuksen lausua M-30-tien uudistamista ja kunnostamista kaupunkialueella koskevista yhteensä viidestä hankkeesta 20 päivän määräajassa. Toisen, vesioikeudellisen lupamenettelyn yhteydessä viranomaisilla oli lisäksi mahdollisuus antaa lausunto 45 päivän aikana. Kaupunki julkaisi 24.1.2005 17.1.2005 tekemänsä päätöksen, jolla se oli hyväksynyt hankkeet. Hallituksista riippumaton järjestö Ecologistas en Acción-CODA nosti kanteen tästä hyväksyvästä päätöksestä.

4 – Tämä määritelmä on tällä hetkellä, sellaisena kuin se on muutettuna, seuraava:
”Moottoriliikennetie on moottoriajoneuvoliikenteelle varattu tie, jonne on pääsy ainoastaan erityisten liittymä- ja erkanemisteiden kautta,
i) jolla pysähtyminen ja pysäköinti ajoradoilla on kielletty ja
ii) joka ei risteä samassa tasossa minkään rautatien, raitiotien tai jalankulkutien kanssa.”

14. Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin kuvailee kyseessä olevan menettelyn kohdetta seuraavasti:

”Nyt esillä olevassa asiassa on nimittäin kyse sellaista hallinnollista toimea koskevasta kanteesta, jossa hyväksytään vain viisi niistä osahankkeista tai erityisistä tieverkoston ja M-30-tien lähialueiden uudelleenrakentamissuunnitelmista, jotka yhdessä tarkasteltuina muodostavat laajan ja erittäin monitahoisen maanrakennusurakan, joka käytännössä vastaa yhtä, ”Madrid Calle 30” -nimistä kokonaishanketta, joka koskee koko Madridin kaupunkia kiertävän kehätien parannusta ja uudistamista – – ja jonka kaupunginhallitus on siis pilkkonut ja jota se käsittelee 15:nä erillisenä ja itsenäisenä hankkeena. Eri osuudet eivät yhtä lukuun ottamatta muodosta yli 5 kilometrin mittaisia muutos- tai kunnostustöitä jo olemassa oleviin teihin, joista lain 2/2002 liitteessä 2 olevassa taulukossa nro 95 on kyse, vaikka hanke kokonaisuudessaan on huomattavasti tätä suurempi. Arvioiden mukaan tämä M-30-tien uudistamista ja laajentamista koskeva kokonaishanke merkitsee liikenteen määrän kasvamista tällä tiellä noin 25 prosentilla ja erityyppisten toimenpiteiden toteuttamista tätä tietä ympäröivällä kaupunkialueella.”

15. Jotta kanteesta voidaan antaa ratkaisu, yhteisöjen tuomioistuimelle esitetään seuraavat kysymykset:

”1) Sovelletaanko direktiivistä 85/337 johtuvia ympäristövaikutusten arviointia koskevia menettelyllisiä vaatimuksia kaupunkialueiden tienrakennushankkeisiin, kun otetaan huomioon hankkeiden luonne ja koko ja niiden vaikutukset tiheään asutuille alueille tai historiallisesti, kulttuurisesti tai arkeologisesti merkityksellisiin maisemiin?

2) Sovelletaanko direktiivistä 85/337 johtuvia ympäristövaikutusten arviointia koskevia menettelyllisiä vaatimuksia nyt käsiteltävänä olevan hallinto-oikeudellisen kanteen kohteena oleviin hankkeisiin, kun otetaan huomioon hankkeiden luonne ja sen tien luonne, jonka osalta hankkeet on tarkoitus toteuttaa, sekä hankkeiden ominaisuudet, niiden laajuus ja ympäristövaikutukset, asumistiheys, hankkeiden budjetti ja mahdollinen sellaisen kokonaishankkeen pilkkominen, johon liittyy samankaltaisia töitä saman tien yhteydessä?

3) Sovelletaanko Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-332/04 [5] antamassa tuomiossa ja erityisesti sen 69–88 kohdassa määrittämiä arviointiperusteita tämän oikeudenkäynnin kohteena oleviin hankkeisiin, kun otetaan huomioon niiden luonne ja sen tien luonne, jonka osalta hankkeet

5 – Asia C-322/04, komissio v. Espanja, tuomio 16.3.2006 (Kok. 2006, s. I-40).

on tarkoitus toteuttaa, sekä hankkeiden ominaisuudet, laajuus, ympäristövaikutukset, budjetti ja mahdollinen sellaisen kokonaishankkeen pilkkominen, johon liittyy samankaltaisia töitä saman tien yhteydessä, siten, että niiden ympäristövaikutukset oli arvioitava direktiivissä säädetyn menettelyn mukaisesti?

4) Ovatko Espanjan viranomaiset noudattaneet käytännössä direktiivin 85/337 mukaisia ympäristövaikutusten arviointia koskevia velvollisuuksia tämän oikeudenkäynnin kohteena olevien hankkeiden yhteydessä, kun otetaan huomioon hallinnollinen asiakirja-aineisto ja erityisesti siihen sisältyvät tutkimukset ja lausunnot, vaikka virallisesti hankkeeseen ei ole sovellettu kyseisessä direktiivissä säädettyä ympäristövaikutusten arviointimenettelyä?"

16. Kirjalliseen käsittelyyn osallistuivat alkuperäisen menettelyn kantaja, hallituksista riippumaton järjestö Ecologistas en Acción-CODA, ja vastaajat Madridin kaupunki, Italia ja komissio, kun taas 2.4.2008 pidettyyn suulliseen käsittelyyn osallistuivat vain Madridin kaupunki ja komissio.

IV Oikeudellinen arviointi

A *Kolme ensimmäistä kysymystä – kaupunkialueiden tienrakennushankkeet*

17. Yhteisöjen tuomioistuimen on käsiteltävä kolmea ensimmäistä kysymystä yhdessä, koska niiden sisältö on olennaisilta osiltaan sama. Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin kysyy, millä edellytyksillä kaupunkialueiden tienrakennushankkeiden, erityisesti sen tarkasteltavana olevien viiden hankkeen, ympäristövaikutuksia on arvioitava. Tältä osin se korostaa asiassa C-322/04 [6] annettuun tuomioon nojautuen erityisesti hankkeiden muutamia ominaisuuksia:

– hankkeen luonne ja koko, erityisesti tien kunto, luonne, ominaisuudet ja laajuus,

– vaikutukset tiheään asutuille alueille tai historiallisesti, kulttuurisesti tai arkeologisesti merkityksellisiin maisemiin,

– budjetti sekä

6 – Mainittu edellä alaviitteessä 5.

– mahdollinen sellaisen kokonaishankkeen pilkkominen, johon liittyy samankaltaisia töitä saman tien yhteydessä.

18. Kuten Italian hallitus perustellusti esittää, näihin kysymyksiin vastattaessa ei ole tutkittava sitä, onko Espanjan lainsäädäntö direktiivin 85/337 mukainen. Yhteisöjen tuomioistuin voi kuitenkin antaa kansalliselle tuomioistuimelle kaikki sellaiset tiedot yhteisön oikeuden tulkinnasta, jotka auttavat kansallista tuomioistuinta arvioimaan sen ratkaistavana olevassa asiassa, onko kansallinen lainsäädäntö sopusoinnussa yhteisön oikeuden kanssa. [7]

1. Kaupunkialueiden teiden sulkeminen ympäristövaikutusten arvioinnin ulkopuolelle

19. Madridin kaupunki katsoo, että direktiiviä 85/337 ei sovelleta riidan kohteena oleviin hankkeisiin. Ne koskevat kaupunkialueella sijaitsevaa tietä. Espanjan lainsäätäjä sekä Espanjan viranomaiset ja tuomioistuimet ovat ottaneet lähtökohdaksi sen, että kaupunkialueiden tiet eivät kuulu direktiivin 85/337 soveltamisalaan, koska niitä ei mainita direktiivin 85/337 liitteissä.

20. Direktiivin 85/337 tällainen tulkinta on mielestäni virheellinen. Pitää tosin paikkansa, että direktiivissä 85/337 ei mainita nimenomaisesti ”kaupunkialueiden teitä”. Liitteessä I olevassa 7 kohdan b ja c alakohdassa sekä liitteessä II olevassa 10 kohdan e alakohdassa mainitaan kuitenkin *moottoritiet*, *moottoriliikennetiet* ja *tiet*. Kuten erityisesti komissio painottaa, kyse on yhteisön oikeuden käsitteistä, joita on tulkittava itsenäisesti. Yhteisön oikeuden näkökulmasta ei olisi johdonmukaista, että kaupunkialueiden tiet suljettaisiin kolmen mainitun tietyypin ulkopuolelle. Periaatteessa kaikki mainitut tiet voivat nimittäin sijaita myös kaupunkialueilla ja niillä voi olla noilla alueilla merkittäviä vaikutuksia ympäristöön.

Kansainvälisistä pääliikenneväylistä 15.11.1975 tehdyn eurooppalaisen sopimuksen merkitys direktiivin 85/337 tulkinnalle

21. Direktiivin 85/337 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohdassa ei määritellä moottoriteitä ja moottoriliikenneteitä, mutta on mahdollista turvautua 15.11.1975 tehtyyn eurooppalaiseen sopimukseen kansainvälisistä pääliikenneväylistä. Sopimuksen soveltaminen moottoriliikenneteihin ilmenee nimenomaisesta viittauksesta direktiivin 85/337 liitteessä I olevassa 7 kohdan b alakohdassa. [8] Vaikka direktiivin 85/337 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohdassa ei viitata moottoritien käsitteen osalta sopimukseen, siinä oleva määritelmä on myös otettava huomioon, jotta tulkinta olisi yhdenmukainen kaikissa jäsenvaltioissa.

7 – Ks. asia C-107/97, Rombi ja Arkopharma, tuomio 18.5.2000 (Kok. 2000, s. I-3367, 29 kohta).

8 – Ks. vastaavan, lentokentän määritelmään tehdyn viittauksen osalta asia C-2/07, Abraham ym., tuomio 28.2.2008 (Kok. 2008, s. I-1197, 35 kohta).

22. Sopimus on sen 17 artiklan 3 kohdan mukaan sitova yhteisön kielillä englanniksi ja ranskaksi sekä – mikä ei ole tässä asiassa mielenkiinnon kohteena – venäjäksi. Jotta direktiivissä 85/337 oleva viittaus moottoriliikenneteihin ymmärretään, on turvauduttava direktiivin 85/337 ja sopimuksen englanninkieliseen versioon, koska molemmissa käytetään yhdenmukaisesti käsitettä ”Express roads”. Direktiivin 85/337 ranskankielisessä versiossa sitä vastoin käytetään sopimuksen käsitteen ”Routes express” sijasta harhaanjohtavasti käsitettä ”voies rapides”.

23. Koska moottoriliikenneteiden määritelmää on tällä välin muutettu, on kysyttävä, onko direktiivin 85/337 tulkinnassa turvauduttava muutettuun vai alkuperäiseen määritelmään. Alkuperäistä määritelmää puoltaa jo viittauksen sanamuoto, jonka perusteella ei voida katsoa, että myöhemmät muutokset olisi otettava huomioon. Lisäksi yhteisö ja jotkin jäsenvaltiot eivät ole sopimuksen osapuolia. Jos viittaus tarkoittaisi kulloinkin voimassa olevaa määritelmää, niiden olisi otettava huomioon muutoksia, joihin ne eivät voi suoraan vaikuttaa. Näin ollen on turvauduttava vain määritelmän alkuperäiseen eikä sen muutettuun muotoon.

24. Madridin kaupungin mukaan kaupunkialueiden tiet eivät ole sopimuksessa tarkoitettuja moottoriliikenneteitä tai moottoriteitä. Se nojautuu sopimuksen liitteessä II olevan I.1. kohdan yleisiin määräyksiin, joiden mukaan tämän liitteen määräyksiä ei sovelleta rakennettuihin alueisiin. Tämä koskee erityisesti tässä liitteessä olevissa II.2. ja II.3. kohdassa olevia moottoriliikenneteiden ja moottoriteiden määritelmiä.

25. Sekä moottoriliikenneteitä koskevan viittauksen muotoilu että direktiivin 85/337 ja sopimuksen tavoitteenasettelu ovat sen vastaisia, että direktiivissä 85/337 tarkoitettujen moottoriliikenneteiden ja moottoriteiden määritelmissä otettaisiin huomioon se, että sopimuksen liitettä II ei sovelleta rakennettuihin alueisiin.

26. Direktiivin 85/337 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohdan käsitettä ”moottoriliikennetie” koskevassa alaviitteessä ei viitata yleisesti sopimuksessa tarkoitettuihin moottoriliikenneteihin, vaan sopimuksessa käytettyjen ”määritelmien mukaisiin moottoriliikenneteihin”. Kyse ei näin ollen ole siitä, että omaksuttaisiin sopimuksen soveltamisala, vaan yhteisöjen lainsäätäjä on vain käyttänyt avuksi muussa yhteydessä kehitettyä määritelmää. Rakennettuja alueita ei ole suljettu tämän määritelmän ulkopuolelle. Koska sopimuksen moottoriteiden määritelmän omaksumisesta ei ole nimenomaisesti säädetty, ei ole mitään syytä sulkea ulkopuolelle kaupunkialueiden teitä.

27. Kun viittausta tulkitaan, on, kuten muidenkin direktiivien tulkintaa koskevien kysymysten yhteydessä, lisäksi otettava huomioon direktiivin 85/337 päätavoite.[9] Sen 2 artiklan 1 kohdasta ilmenevän tavoitteen mukaan ennen luvan myöntämistä arvioidaan hankkeet, joilla etenkin laatunsa, kokonsa tai sijaintinsa

9 – Asia C-486/04, komissio v. Italia, tuomio 23.11.2006 (Kok. 2006, s. I-11025, 36 kohta). Ks. lentokentän määritelmään tehdyn viittauksen tulkitsemisesta ja edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Abraham ym., ratkaisuehdotus 29.11.2007 (45 kohta).

vuoksi on todennäköisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia. [10]

28. Monet teiden ympäristövaikutukset voivat ilmetä sekä kaupungin sisäpuolella että sen ulkopuolella. Lisäksi kaupungit ovat erityisesti niiden asumistiheyden, olemassa olevien ympäristörasitteiden mutta myös mahdollisten historiallisesti, kulttuurisesti tai arkeologisesti merkityksellisten alueiden vuoksi erityisen herkkiä paikkoja teiden rakentamisen kannalta. Tämän vuoksi on direktiivin 85/337 tavoitteen mukaista, että sitä sovelletaan kaupunkialueiden teihin. [11]

29. Tätä ratkaisua puoltaa myös direktiivin 85/337 samansuuntaisuus valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten arviointia koskevan yleissopimuksen (Espoo, 1991) kanssa. Yhteisö on tämän sopimuksen [12] osapuoli, ja direktiivi 85/337 palvelee sen täytäntöönpanoa, kuten direktiivin 97/11 13 perustelukappaleessa erityisesti mainitaan. Espoon sopimuksessa käytetään moottoriliikennetien ja moottoritien määritelminä kansainvälisistä pääliikenneväylistä tehdyn eurooppalaisen sopimuksen mukaisia alkuperäisiä määritelmiä, eikä soveltamista kaupunkialueiden teihin suljeta pois.

10 – Edellä alaviitteessä 9 mainittu asia komissio v. Italia, tuomion 36 kohta. Ks. myös asia C-287/98, Linster, tuomio 19.9.2000 (Kok. 2000, s. I-6917, 49 ja 52 kohta).

11 – Vrt. kaupunkirakennushankkeiden osalta edellä alaviitteessä 5 mainittu asia komissio v. Espanja, tuomion 81 kohta.

12 – Valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten arviointia koskevan yleissopimuksen hyväksymisestä Euroopan yhteisön puolesta 15.10.1996 tehty neuvoston päätös, ei julkaistu.

Moottoriliikenneteiden ja moottoriteiden määritelmät

30. Edellä esitetyllä perusteella *moottoriliikenneteitä* ovat sopimuksen liitteessä II olevan II.3 kohdan mukaan moottoriajoneuvoliikenteelle varatut tiet, joille on pääsy ainoastaan erityisten liittymä- ja erkanemisteiden kautta ja joilla erityisesti pysähtyminen ja pysäköinti on kielletty. Se, ovatko nämä tiet kaupungeissa, on merkityksetöntä.

31. Sopimuksen liitteessä II olevassa II.3 kohdassa määritellään *moottoritie* tieksi, joka on erityisesti suunniteltu ja rakennettu moottoriajoneuvoliikennettä varten ja jolle sen varrella olevilta kiinteistöiltä ei ole välittömiä liittymiä. Sillä on pääsääntöisesti molempiin ajosuuntiin kulkevat ajoradat, jotka erotetaan toisistaan joko maa-alueella, jota ei ole tarkoitettu liikenteelle, tai poikkeustapauksissa jollain muulla tavalla. Se ei myöskään risteä samassa tasossa minkään tien, rautatien, raitiotien tai jalankulkutien kanssa.

32. Sopimuksessa vaaditaan lopuksi, että tie on erityisesti merkitty moottoritieksi. Tätä edellytystä ei tule kuitenkaan ottaa huomioon direktiivin 85/337 mukaisen moottoritien käsitteen täydennyksenä, koska jäsenvaltiot voisivat muussa tapauksessa mahdollisesti välttää tien merkitsemisellä velvoitteen ympäristövaikutusten arvioinnista.

33. Näin ollen direktiivissä 85/337 tarkoitettu moottoritien käsite sisältää myös kaupunkialueiden moottoritiet.

Muut tiet

34. Lähtökohtana kaupunkialueiden teiden sulkemiselle direktiivin 85/337 soveltamisalan ulkopuolelle voidaan käyttää joitakin sanan ”tie” käännöksiä. Direktiivin 85/337 espanjankielisessä versiossa tie on ”carretera”, joka tarkoittaa, samalla tavoin kuin ranskan kielessä käytetty käsite ”route”, etupäässä maantietä. Jos direktiivi 85/337 kattaisi vain moottoritiet, moottoriliikennetiet ja maantiet, ei olisi poissuljettua katsoa, että näillä kaikilla kolmella käsitteellä tarkoitetaan kaupunkien ulkopuolella sijaitsevia teitä.

35. On kuitenkin myös sellaisia direktiivin 85/337 kieliversioita, joissa käsite tie sisältää yksiselitteisesti myös kaupunkialueiden liikenneväylät, kuten saksankielinen käsite ”Straße” tai englanninkielinen käsite ”road”.

36. Yhteisön säädöksen erikielisiä versioita on tulkittava yhdenmukaisesti. Jos erikieliset versiot poikkeavat toisistaan, säännöstä on tulkittava sen säädöksen systematiikan ja tarkoituksen mukaan, jonka osa säännös on. [13]

37. Tämä koskee erityisesti direktiiviä 85/337. Sen soveltamisala on laaja ja sen tavoite on monimuotoinen. [14] Kuten on jo todettu, [15] sellaisten hankkeiden vaikutukset, joilla etenkin laatunsa, kokonsa tai sijaintinsa vuoksi on todennäköisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia, on arvioitava ennen luvan myöntämistä. Teiden ympäristövaikutukset voivat usein ilmetä myös tai nimenomaan kaupunkialueilla. Näin ollen on myös hylättävä käsitteen ”Straße” sellainen tulkinta, jolla suljettaisiin kaupunkialueiden tiet direktiivin 85/337 soveltamisalan ulkopuolelle.

Välipäätelmä

38. Yhteenvetona on todettava, että kaupunkialueiden tienrakennushankkeet kuuluvat direktiivin 85/337 soveltamisalaan. Näin ollen on tutkittava yksityiskohtaisesti, olisiko riidanalaisten hankkeiden ympäristövaikutukset pitänyt tutkia.

13 – Ks. direktiivin 85/337 osalta asia C-72/95, Kraaijeveld ym., tuomio 24.10.1996 (Kok. 1996, s. I-5403, 28 kohta) sekä yleisemmin asia 29/69, Stauder, tuomio 12.11.1969 (Kok. 1969, s. 419, Kok. Ep. I, s. 419, 3 kohta); asia C-300/05, ZVK, tuomio 23.11.2006 (Kok. 2006, s. I-11169, 16 kohta) ja asia C-56/06, Euro Tex, tuomio 14.6.2007 (Kok. 2007, s. I-4859, 27 kohta).

14 – Edellä alaviitteessä 13 mainittu asia Kraaijeveld ym., tuomion 31 kohta; asia C-435/97, WWF ym., tuomio 16.9.1999 (Kok. 1999, s. I-5613, 40 kohta) ja edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Abraham ym., tuomion 32 kohta.

15 – Ks. edellä 27 kohta ja sitä seuraava kohta.

2. Direktiivin 85/337 liitteessä I olevan 7 kohdan b ja c alakohdan mukaiset tienrakennushankkeet

39. Direktiivin 85/337 4 artiklan 1 kohdan ja liitteessä I olevan 7 kohdan mukaan ympäristövaikutukset on välttämättä arvioitava, kun rakennetaan moottoritie tai moottoriliikennetie (b alakohta) sekä kun rakennetaan vähintään nelikaistainen uusi tie tai kun kaksikaistaista tai sitä kapeampaa tietä uudelleenlinjataan ja/tai levennetään siten, että tiestä tulee vähintään nelikaistainen, jos tällainen yhtäjaksoinen uusi tie tai uudelleenlinjattu ja/tai levennetty tien osa on vähintään 10 kilometrin pituinen (c alakohta).

40. Kuten on jo todettu, moottoriteiden ja moottoriliikenneteiden määritelmät ilmenevät kansainvälisistä pääliikenneväylistä tehdystä sopimuksesta. Direktiivin 85/337 liitteessä I olevan 7 kohdan c alakohdan mukaiset tiet on määritelty siinä riittävällä tavalla, erityisesti kun otetaan huomioon, että kaupunkialueiden teiden yleinen sulkeminen ympäristövaikutusten arvioinnin ulkopuolelle on lainvastaista. Direktiivin 85/337 liitteessä I olevan 7 kohdan b ja c alakohdan mukaisten teitä koskevien säännösten soveltaminen ei näin ollen riipu tiehankkeiden konkreettisista ympäristövaikutuksista, sijainnista, budjetista tai yhteisvaikutuksesta muiden hankkeiden kanssa.

41. Näin ollen ei voida sulkea pois sitä, että kyseessä olevat hankkeet koskevat teitä, jotka kuuluvat direktiivin 85/337 liitteessä I olevan 7 kohdan b tai c alakohdan jonkin määritelmän alaisuuteen. Direktiivin 85/337 4 artiklan 1 kohdan mukainen velvollisuus arvioida ympäristövaikutuksia on kuitenkin voimassa vain, kun hankkeiden on katsottava liittyvän kyseessä olevan tien rakentamiseen.

42. Käsiteltävänä olevassa asiassa on tosin kyse olemassa olevien teiden uudistamisesta ja kunnostamisesta, mutta myös tuollaisten toimenpiteiden voidaan katsoa vastaavan teiden rakentamista. Direktiivin 85/337 liitteessä I olevan 7 kohdan c alakohdassa tämä ilmenee jo määritelmästä, joka sisältää tiettyjen teiden kunnostamisen.

43. Mahdollisesti kuitenkin myös moottoriteiden ja moottoriliikenneteiden kunnostaminen voidaan katsoa direktiivin 85/337 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohdassa tarkoitetuksi rakentamiseksi. Espanjalaista rautatienrakennushanketta koskevassa tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin totesi, että jo olemassa olevan rautatien eri reiteille jakamista ei voida tarkastella vain pelkkänä direktiivin 85/337 liitteessä II olevassa 12 kohdassa tarkoitettuna aikaisemman hankkeen muutoksena, vaan liitteessä I olevan 7 kohdan mukaisena kaukoliikenteen rautatien rakentamisena.[16] Tällöin se nojautui tämän hankkeen mahdollisiin huomattaviin ympäristövaikutuksiin.

16 – Asia C-227/01, komissio v. Espanja, tuomio 16.9.2004 (Kok. 2004, s. I-8253, 46 kohta ja sitä seuraavat kohdat). Ks. jo asia C-431/92, komissio v. Saksa (Großkrotzenburg), tuomio 11.8.1995 (Kok. 1995, s. I-2189, 35 kohta), jossa yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että voimalaitoksen laajentaminen oli itsenäinen hanke.

44. Kuten myös komissio esittää, tätä ajatusta voidaan pääsääntöisesti soveltaa tienrakennushankkeisiin. Kuitenkin on rajoituttava tienrakennushankkeiden *muuttamiseen* direktiivin 85/337 liitteessä II olevan 13 kohdan ensimmäisen luetelmakohdan mukaisesti. Olemassa oleviin teihin liittyvien toimenpiteiden voidaan katsoa vastaavan rakentamista vain, jos niiden ympäristövaikutukset vastaavat uuden tien rakentamisen vaikutuksia. [17] Erityisesti direktiivin 85/337 liitteessä I olevan 7 kohdan b ja c alakohdassa mainittuihin teihin yhteydessä olevan tien kunnostamisen pitäisi vastata uuden tien rakentamista.

3. Muut tienrakennushankkeet

45. Vaikka kyseessä olevat hankkeet eivät edellä mainittujen edellytysten mukaan kuuluisi direktiivin 85/337 liitteen I soveltamisalaan, niiden ympäristövaikutukset on mahdollisesti kuitenkin arvioitava. Direktiivin 85/337 4 artiklan 2 kohdan ja liitteessä II olevan 10 kohdan e alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on tapauskohtaisen tutkimisen tai vahvistamiensa raja-arvojen tai valintaperusteiden nojalla päätettävä, onko liitteessä I mainittujen teiden rakentamisen ympäristövaikutukset arvioitava. Sama pätee direktiivin 85/337 liitteessä II olevan 13 kohdan ensimmäisen luetelmakohdan, luettuna yhdessä liitteessä I olevan 7 kohdan b ja c alakohdan ja liitteessä II olevan 10 kohdan e alakohdan kanssa, mukaan tienrakennushankkeiden muutoksiin.

46. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan direktiivin 85/337 4 artiklan 2 kohdassa annetaan jäsenvaltioille harkintavaltaa, jota rajoitetaan 2 artiklan 1 kohdan mukaisella velvollisuudella arvioida niiden hankkeiden vaikutukset, joilla etenkin laatunsa, kokonsa tai sijaintinsa vuoksi todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia. [18] Tässä yhteydessä merkityksellisiä ovat ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen mainitsemat tunnusmerkit.

47. Jäsenvaltioiden on otettava huomioon hankkeen laatu, koko ja sijainti, jotta ne voivat todeta, onko sillä todennäköisesti huomattavia ympäristövaikutuksia. [19] Tältä osin direktiivillä 85/337 pyritään hankkeiden tai niiden muutosten ympäristövaikutusten arviointiin kokonaisuutena. [20] Sekä suunniteltujen töiden suorat ympäristövaikutukset että ympäristövaikutukset, joita näiden töiden tulosten käyttämisestä ja hyödyntä-

17 – Ks. edellä alaviitteessä 9 mainittu asia Abraham ym., ratkaisuehdotuksen 47 kohta.

18 – Asia C-121/03, komissio v. Espanja, tuomio 8.9.2005 (Kok. 2005, s. I-7569, 87 kohta) ja edellä alaviitteessä 5 mainittu asia komissio v. Espanja, tuomion 76 kohta. Ks. direktiivin 85/337 alkuperäisen version osalta edellä alaviitteessä 13 mainittu asia Kraaijeveld ym., tuomion 50 kohta; asia C-392/96, komissio v. Irlanti, tuomio 21.9.1999 (Kok. 1999, s. I-5901, 64 kohta); asia C-117/02, komissio v. Portugali, tuomio 29.4.2004 (Kok. 2004, s. I-5517, 82 kohta); asia C-83/03, komissio v. Italia, tuomio 2.6.2005 (Kok. 2005, s. I-4747, 19 kohta) ja edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Abraham ym., tuomion 37 ja 42 kohta.

19 – Edellä alaviitteessä 5 mainittu asia komissio v. Espanja, tuomion 77 kohta ja edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Abraham ym., tuomion 38 kohta.

20 – Edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Abraham ym., tuomion 42 kohta.

misestä voi syntyä, on otettava yksityiskohtaisesti huomioon. [21] Tähän liittyen voitaisiin ajatella esimerkiksi, että liikenteen määrä kasvaa.

48. Lisäksi suuri asumistiheys sekä alueiden historiallinen, kulttuurinen tai arkeologinen merkitys kuuluvat niihin valintaperusteisiin, jotka jäsenvaltioiden on otettava huomioon direktiivin 85/337 4 artiklan 3 kohdan mukaan tutkiessaan tapausta yksityiskohtaisesti tai vahvistaessaan tämän säännöksen 2 kohdan mukaan raja-arvoja tai valintaperusteita. Tienrakennushankkeiden osalta pätee siten juuri sama kuin kaupunkirakennushankkeiden osalta, jotka olivat asiassa C-332/04 annetun tuomion kohteena. [22]

49. Hankkeen budjetti on tosin mahdollisesti indikaattori sen suuruudesta, mutta vaikuttaa kuitenkin epätodennäköiseltä, että pelkkä budjetin suuruus mahdollistaisi johtopäätösten tekemisen hankkeen ympäristövaikutuksista. Mikäli budjetti sisältää tietoja ympäristövaikutuksista tai niiden vähentämisestä, on säännönmukaisesti olemassa muita suunnitteluasiakirjoja, joissa kuvataan näitä vaikutuksia tai niiden vähentämistä paljon paremmin. Tämän vuoksi vaikuttaa pikemminkin epäjohdonmukaiselta, että hankkeen budjettia käytettäisiin arviointiperusteena sille, onko ympäristövaikutusten arviointi välttämätöntä.

50. Madridin kaupungin suullisessa käsittelyssä esittämät hankkeen edulliset ympäristövaikutukset ovat sellaisinaan lähtökohtaisesti merkityksettömiä direktiivissä 85/337 tarkoitetulla tavalla. Direktiivin 85/337 tavoitteet – saasteiden ja haittojen muodostumisen estäminen (ensimmäinen perustelukappale) sekä ympäristön ja ihmisten elämän laadun suojelu (kolmas perustelukappale) – eivät edellytä, että arviointi tehdään vain sen vuoksi, että hanke voi merkittävästi parantaa ympäristön tilaa. Kun arvioidaan sitä, onko ympäristövaikutusten arviointi tarpeellista, edullisempien ympäristövaikutusten odottaminen ei voi kuitenkaan sillä tavoin kompensoida hankkeen huomattavia vahingollisia ympäristövaikutuksia, että arviointia ei tehtäisi lainkaan sillä perusteella, että hanke on kokonaisuutena tarkastellen nettovaikutukseltaan ympäristölle edullinen.

51. Lopuksi on todettava, että direktiivin 85/337 tavoite ei saa jäädä toteutumatta siksi, että hankkeita pilkotaan. [23] Kun useammilla hankkeilla voi olla yhdessä direktiivin 85/337 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja merkittäviä ympäristövaikutuksia, niitä on sitä suuremmalla syyllä arvioitava kokonaisuutena. [24] Eri hankkeita on tarkasteltava yhdessä erityisesti silloin, kun ne liittyvät toisiinsa, ne ovat riippuvaisia toisistaan tai niiden ympäristövaikutukset ovat päällekkäisiä.

21 – Edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Abraham ym., tuomion 43 kohta.

22 – Edellä alaviitteessä 5 mainittu asia komissio v. Espanja, tuomion 79 kohta.

23 – Edellä alaviitteessä 18 mainittu asia komissio v. Irlanti, tuomion 76 kohta ja edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Abraham ym., tuomion 27 kohta.

24 – Edellä alaviitteessä 18 mainittu asia komissio v. Irlanti, tuomion 76 kohta ja edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Abraham ym., tuomion 27 ja 28 kohta.

52. Käsiteltävänä olevassa asiassa erityisesti viiden hankkeen alueellinen läheisyys, niiden samankaltaisuus, niiden yhteisvaikutus kaupunkialueen liikenteenhallintaan sekä niiden yhteinen käsittely kuulemisen ja luvan myöntämisen osalta puoltavat sitä, että niitä käsitellään yhdessä. Koska kaikki osahankkeet koskevat kaupunkialueen tieverkoston rajattua aluetta, niiden ympäristövaikutukset ovat erittäin todennäköisesti päällekkäisiä ja ne vahvistavat toisiaan – sekä uudistettavia ja kunnostettavia teitä rakennettaessa että käytettäessä.

53. Lisäksi näyttää vallitsevan yksimielisyys siitä, että kyseiset hankkeet ovat osa yhteishanketta ”Madrid calle M-30”, jonka kohteena on kaupunkialueen pääliikenneväylien uudistaminen ja kunnostaminen. Tämän vuoksi ei voida sulkea pois sitä, että niiden ympäristövaikutuksia on arvioitava koko hanke huomioon ottaen.

54. Madridin kaupunki esittää tässä yhteydessä lisäkysymyksen siitä, onko riidan kohteena olevat hankkeet katsottava liitteessä II olevan 10 kohdan b alakohdassa tarkoitetuiksi kaupunkirakennushankkeiksi. Tähän kysymykseen ei kuitenkaan tarvitse vastata, koska kyse on joka tapauksessa vähintään 10 kohdan e alakohdassa ja 13 kohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa tarkoitetuista tienrakennushankkeiden muutoksista. Se, onko ympäristövaikutuksia arvioitava, koska hankkeilla voi olla huomattavia ympäristövaikutuksia, ei riipu niiden kuulumisesta samassa liitteessä mainittuun toiseen hankeryhmään.

4. Välipäätelmä

55. Direktiivistä 85/337 johtuvia ympäristövaikutusten arviointia koskevia menettelyllisiä vaatimuksia sovelletaan kaupunkialueiden tienrakennushankkeisiin,

– kun on kyse liitteessä I olevan 7 kohdan b tai c alakohdassa tarkoitetusta hankkeesta tai

– kun on kyse liitteessä II olevan 10 kohdan e alakohdan tai 13 kohdan ensimmäisen luetelmakohdan mukaisesta hankkeesta, jolla voidaan olettaa olevan huomattavia vaikutuksia ympäristöön sen ominaisuuksien, laajuuden ja sijainnin vuoksi ja mahdollisesti sen vuoksi, että sillä on yhteisvaikutuksia muiden hankkeiden kanssa.

56. Kyseessä olevan ennakkoratkaisupyynnön tiedot tai sen luonne eivät mahdollista sitä, että yhteisöjen tuomioistuin arvioisi, edellyttävätkö tietyt riidan kohteena olevien hankkeiden ominaisuudet ympäristövaikutusten arviointia. Ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen on näin ollen tehtävä tätä koskeva arviointi.

B *Neljäs kysymys – Ympäristövaikutusten arvioinnin vaihtoehdot*

57. Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin kysyy lopuksi, ovatko Espanjan viranomaiset noudattaneet käytännössä direktiivin 85/337 mukaisia ympäristövaikutusten arviointia koskevia velvollisuuksia tämän oikeudenkäynnin kohteena olevien hankkeiden yhteydessä, kun otetaan huomioon hallinnollinen asiakirja-aineisto ja täsmällisemmin siihen sisältyvät tutkimukset ja lausunnot, vaikka virallisesti hankkeeseen ei ole sovellettu kyseisessä direktiivissä säädettyä ympäristövaikutusten arviointimenettelyä.

58. Näin ollen on ensiksi – Italian ja komission käsityksen mukaisesti – todettava, että yhteisöjen tuomioistuin ei voi ottamalla huomioon kansalliseen hallintomenettelyyn sisältyviä asiakirjoja, erityisesti tutkimuksia ja lausuntoja, arvioida sitä, onko käsiteltävänä olevan hankkeen ympäristövaikutuksia arvioitu riittävästi. Ennakkoratkaisupyyntömenettelyssä yhteisöjen tuomioistuin voi tulkita kyseessä olevia yhteisön säännöksiä vain kansallisen tuomioistuimen pyynnön sisältämien tietojen perusteella. Tämän tulkinnan soveltaminen pääasiaan jää ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen tehtäväksi.

59. Edelleen on otettava huomioon, että yhteisöjen tuomioistuin voi lausua yhteisön säännöksen tulkinnasta vain kansallisen tuomioistuimen sille esittämän asiasisällön perusteella, kun taas kansallisen tuomioistuimen asiana on selvittää oikeudenkäyntiin johtaneet seikat sekä tehdä näistä ne johtopäätökset, joita tämän annettavana oleva päätös edellyttää. [25] Ennakkoratkaisupyynnöissä annetut tiedot eivät ole tarpeen ainoastaan sen vuoksi, että yhteisöjen tuomioistuin voi antaa hyödyllisiä vastauksia, vaan myös siksi, että jäsenvaltioiden hallituksilla ja muilla osapuolilla, joita asia koskee, on mahdollisuus esittää huomautuksia yhteisöjen tuomioistuimen perussäännön 23 artiklan mukaisesti. [26]

60. Käsiteltävänä olevassa asiassa ennakkoratkaisupyyntö ei sisällä lainkaan tietoja siitä, mitä tutkimuksia ja kuulemisia toimivaltaiset viranomaiset ovat suorittaneet. Näin ollen pääasian osapuolten suhteellisen yksityiskohtaisesta esityksestä huolimatta ei ole mahdollista käydä keskustelua siitä, missä määrin Espanjan viranomaiset ovat todella täyttäneet direktiivin 85/337 vaatimukset.

61. Kun otetaan huomioon nämä rajoitukset, yhteisöjen tuomioistuin ei voi vastata neljänteen kysymykseen.

25 – Edellä alaviitteessä 14 mainittu asia WWF ym., tuomion 31 kohta ja sitä seuraava kohta.

26 – Asia C-303/05, Advocaten voor de Wereld, tuomio 3.5.2007 (Kok. 2007, s. I-3633, 20 kohta) ja asia C-467/05, Dell'Orto, tuomio 28.6.2007 (Kok. 2007, s. I-5557, 42 kohta).

62. Yhteisöjen tuomioistuin on lähtökohtaisesti tunnustanut, että ympäristövaikutusten arviointia koskevat menettelylliset vaatimukset voidaan korvata vastaavilla toimenpiteillä.[27] Jotta toimenpide olisi vastaava, direktiivin 85/337 3 ja 5–10 artiklan ympäristövaikutusten arviointia koskevien vähimmäisvaatimusten on täytyttävä.[28] Toimenpiteet, joihin on ryhdytty vasta luvan myöntämisen yhteydessä, on jätettävä huomioon ottamatta, koska ympäristövaikutuksia on arvioitava direktiivin 85/337 2 artiklan 1 kohdan mukaan ennen luvan myöntämistä.

63. Mikäli katsotaan, että kyseessä olevien tienrakennushankkeiden ympäristövaikutukset olisi pitänyt arvioida, kansallisen tuomioistuimen on näin ollen arvioitava erityisesti sitä, onko ennen luvan myöntämistä hankkeelle

– ympäristövaikutukset tunnistettu ja kuvattu tarkoituksenmukaisella tavalla (3 ja 5 artikla),

– nämä tiedot toimitettu viranomaisille (6 ja 7 artikla),

– viranomaisille annettu mahdollisuus ilmaista kantansa (6 ja 7 artikla) ja

– ympäristövaikutuksia koskevat tiedot ja viranomaisten kannanotot otettu huomioon (8 artikla).

64. Lopuksi on Madridin kaupungin esityksen perusteella viitattava siihen, että komission jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan menettelyn yhteydessä antamat lausumat eivät voi vapauttaa ennakkoratkaisupyynnön esittänyttä tuomioistuinta sen vastuusta arvioida itse, onko direktiivin 85/337 vaatimuksia noudatettu.

65. Neljänteen kysymykseen on näin ollen vastattava, että ympäristövaikutusten arviointia koskevat menettelylliset vaatimukset voidaan korvata vastaavilla toimenpiteillä, mikäli ne täyttävät direktiivin 85/337 3 ja 5–10 artiklan mukaiset vähimmäisvaatimukset.

27 – Ks. edellä alaviitteessä 16 mainittu asia Großkrotzenburg, tuomion 41 kohta ja sitä seuraavat kohdat ja edellä alaviitteessä 16 mainittu asia komissio v. Espanja, tuomion 56 kohta.

28 – Ks. näiden edellytysten osalta edellä alaviitteessä 10 mainittu asia Linster, tuomion 52 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

V Ratkaisuehdotus

66. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

1) Tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista 27.6.1985 annetusta neuvoston direktiivistä 85/337/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna 3.3.1997 annetulla neuvoston direktiivillä 97/11/EY, johtuvia ympäristövaikutusten arviointia koskevia menettelyllisiä vaatimuksia sovelletaan kaupunkialueiden tienrakennushankkeisiin,

   – kun on kyse liitteessä I olevan 7 kohdan b tai c alakohdassa tarkoitetusta hankkeesta tai

   – kun on kyse liitteessä II olevan 10 kohdan e alakohdan tai 13 kohdan ensimmäisen luetelmakohdan mukaisesta hankkeesta, jolla voidaan olettaa olevan huomattavia vaikutuksia ympäristöön sen ominaisuuksien, laajuuden ja sijainnin vuoksi ja mahdollisesti sen vuoksi, että sillä on yhteisvaikutuksia muiden hankkeiden kanssa.

2) Ympäristövaikutusten arviointia koskevat menettelylliset vaatimukset voidaan korvata vastaavilla toimenpiteillä, mikäli ne täyttävät direktiivin 85/337 3 ja 5–10 artiklan mukaiset vähimmäisvaatimukset.