ĢENERĀLADVOKĀTES JULIANAS KOKOTES [*JULIANE KOKOTT*] SECINĀJUMI,

sniegti 2008. gada 30. aprīlī [1]

I — Ievads

1. Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu attiecas uz Padomes 1985. gada 27. jūnija Direktīvu 85/337/EEK par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu [2] Padomes 1997. gada 3. marta Direktīvas 97/11/EK [3] (turpmāk tekstā — "IVN direktīva") redakcijā. Runa ir par pieciem automaģistrāles paplašināšanas un atjaunošanas projektiem Madridē, kas ir daļa no "Madrid calle 30" projekta.

2. Šis ceļš atbilstoši Spānijas tiesību aktiem tika klasificēts kā pilsētas ceļš. Spānijas IVN direktīvas transponējošā tiesiskā regulējuma piemērošanas joma uz pilsētu ceļu būvniecības projektiem neattiecas. Līdz ar to rodas jautājums, vai uz šādiem projektiem attiecas IVN direktīva.

1 — Oriģinālvaloda — vācu.
2 — OV L 175, 40. lpp.
3 — OV L 73, 5. lpp.

II — Atbilstošās tiesību normas

A — *IVN direktīva*

3. 2. panta 1. punktā ir noteikts IVN direktīvas mērķis:

"Dalībvalstis nosaka visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka, pirms tiek dota piekrišana, uz tiem projektiem, kuriem var būt nozīmīga ekoloģiskā ietekme, *inter alia* to rakstura, izmēra vai atrašanās vietas dēļ, attiektos prasība par attīstības saskaņošanu un novērtējumu attiecībā uz to ietekmi. Šie projekti ir noteikti 4. pantā."

4. 3. pantā ir raksturots ekoloģiskās ietekmes novērtējuma priekšmets:

“Ekoloģiskās ietekmes novērtējums pienācīgā veidā, ņemot vērā katru atsevišķu gadījumu un saskaņā ar 4. līdz 11. pantu, nosaka, raksturo un novērtē projekta tiešo un netiešo ietekmi uz šādiem faktoriem:

— dzīvām būtnēm, faunu un floru,

— augsni, ūdeni, gaisu, klimatu un ainavu,

— materiālos labumus un kultūras mantojumu,

— mijiedarbību starp faktoriem, kas minēti pirmajā, otrajā un trešajā ievilkumā.”

5. 4. panta 1. un 2. punktā ir noteikts, kādi projekti ir jānovērtē:

“1. Saskaņā ar 2. panta 3. punktu I pielikumā uzskaitītos projektus pakļauj novērtējumam saskaņā ar 5. līdz 10. pantu.

2. Saskaņā ar 2. panta 3. punktu dalībvalstis:

a) ar katra gadījuma pārbaudēm

vai

b) pēc dalībvalsts noteiktajiem limitiem vai kritērijiem

attiecībā uz II pielikumā uzskaitītajiem projektiem nosaka, vai projekts jānovērtē saskaņā ar 5. līdz 10. pantu.

Dalībvalstis var nolemt piemērot gan a), gan b) apakšpunktā minēto kārtību.”

6. I pielikuma 7. punkta b) apakšpunktā ir ietverti noteikti ceļu būvniecības projekti, proti, “Autostrāžu un ātrgaitas šoseju būve [2]”. 2. zemsvītras piezīmē “ātrgaitas šoseja” ir definēta kā “šoseja, kas atbilst definīcijai 1975. gada 15. novembra Eiropas Līgumā par galvenajām starptautiskajām maģistrālēm”.

7. Citi ceļu būvniecības projekti ir uzskaitīti I pielikuma 7. punkta c) apakšpunktā:

"jauna četru joslu ceļa būve vai esošo divu vai mazāk joslu ceļu joslu pārdalīšana un/vai ceļu paplašināšana tā, lai nodrošinātu četras vai vairāk joslas, ja šāds jauns ceļš vai pārgrupēta un/vai paplašināta ceļa daļa ir 10 km vai vairāk nepārtrauktā garumā".

8. II pielikuma 10. punkta e) apakšpunktā tostarp ir minēti ceļi:

"ceļu, ostu būve, to skaitā zvejniecības ostu būve (projekti, kas nav iekļauti I pielikumā)".

9. Projektu izmaiņas ir paredzētas II pielikuma 13. punkta pirmajā ievilkumā:

"Jebkādas izmaiņas vai papildinājumi projektos, kas uzskaitīti I vai II pielikumā, kas jau ir apstiprināti, paveikti vai ir veikšanas procesā un kam var būt būtiska nelabvēlīga ekoloģiska ietekme."

B — *1975. gada 15. novembra Eiropas Līgums par galvenajām starptautiskajām maģistrālēm*

10. Līgumu ir ratificējušas divdesmit dalībvalstis, izņemot Spāniju, Igauniju, Īriju, Maltu, Austriju, Apvienoto Karalisti un Kipru. II pielikumā ir noteikti galveno starptautisko maģistrāļu nosacījumi.

11. I.1. sadaļā ir paredzēta šo nosacījumu materiālā piemērošanas joma:

"Turpmāk minētie noteikumi atteicas uz svarīgākajām starptautisko automaģistrāļu, kas turpmāk tekstā minētas kā "starptautiskie ceļi", būves un paplašināšanas pazīmēm un atbilst ceļa būvju tehnikas pašreizējam stāvoklim. Šie noteikumi nav piemērojami apbūvētām teritorijām. Šīs teritorijas apiet, ja tās rada šķērsli vai risku."

12. II pielikuma II.2. un II.3. sadaļā ir definētas autostrāde un ātrgaitas šoseja:

	II.3. Ātrgaitas šosejas[4]
“II.2. Autostrādes	Ceļi mehānisko transportlīdzekļu satiksmei, uz kuriem uzbraukšana iespējama tikai no ceļu pārvadiem vai regulējamiem krustojumiem un uz kuriem ir aizliegta apstāšanās vai stāvēšana uz braucamās daļas.”
“Autostrāde” ir mehānisko transportlīdzekļu satiksmei īpaši paredzēts un būvēts ceļš, kas nekalpo tā malā esošiem īpašumiem un kam:	

III — Fakti, tiesvedība un prejudiciālie jautājumi

i) visur, izņemot atsevišķas vietas vai uz laiku, ir atsevišķas brauktuves divvirzienu satiksmei, kuras vienu no otras šķir sadalošā josla, kas nav paredzēta satiksmei, vai kuras izņēmuma kārtā ir atdalītas citādi;

13. 2004. gada 13. maijā Madrides pilsēta publicēja uzaicinājumu 20 dienu laikā iesniegt apsvērumus kopumā par pieciem ceļa M-30 atjaunošanas un paplašināšanas projektiem pilsētas teritorijā. Nākamās 45 dienas ūdens resursu apstiprināšanas procedūrā sabiedrībai bija iespēja vēlreiz sniegt apsvērumus. 2005. gada 24. janvārī pilsēta publicēja savu 2005. gada 17. janvāra lēmumu, ar kuru tā bija apstiprinājusi projektus. Par šo projektu apstiprināšanu nevalstiskā organizācija *Ecologistas en Acción-CODA* cēla prasību.

ii) nav vienlīmeņa krustojumu ar ceļiem, dzelzceļa vai tramvaja sliežu ceļiem vai gājēju ceļiem un

iii) ir īpaša ceļazīme “autostrāde”.

4 — Pēc grozījumiem šī definīcija šobrīd ir šāda:
“Autostrāde ir ceļš, uz kura uzbraukšana iespējama tikai no ceļu pārvadiem vai regulējamiem krustojumiem,
i) uz kura ir aizliegta apstāšanās vai stāvēšana uz braucamās daļas un
ii) nav vienlīmeņa krustojumu ar dzelzceļa vai tramvaja sliežu ceļiem vai gājēju ceļiem.”

14. Iesniedzējtiesa šīs tiesvedības priekšmetu apraksta šādi:

"Faktiski šajā gadījumā tiek apstrīdēts administratīvais akts, ar kuru tiek apstiprināti tikai pieci no apakšprojektiem vai noteiktas darbības saistībā ar šosejas un teritorijas, kuru šķērso M-30, rekonstrukciju, kas kopumā veido vērienīgus un ārkārtīgi komplicētus būvdarbus atbilstoši apjomīgam un kopīgam gandrīz visa Madrides apvedceļa labiekārtošanas un atjaunošanas projektam, kurš pieteikts ar nosaukumu "Madrid calle 30" [..] un kuru pašvaldība ir sadalījusi, noformējot piecpadsmit dažādus un patstāvīgus projektus. Tādējādi netiek mainīts vai atjaunots neviens no dažādajiem posmiem, kuru garums nesasniedz Likuma 2/2002 otrā pielikuma 95. punktā paredzētos 5 kilometrus, izņemot vienu no tiem, lai arī projekts kopumā krietni vien pārsniedz šo garumu. Šī M-30 pilnīgās atjaunošanas un paplašināšanas projekta dēļ ceļa satiksmes plūsma saskaņā ar aprēķiniem palielināsies par aptuveni 25 % un tādēļ ir nepieciešamas dažāda veida darbības tam pieguļošajā pilsētas teritorijā."

15. Lai varētu izvērtēt prasību, Tiesai tiek uzdoti šādi prejudiciāli jautājumi:

"1) Vai IVN direktīvas prasības par formālu ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru attiecas uz pilsētu ceļu būvniecības projektiem, ņemot vērā šo projektu raksturu un apmērus vai to ietekmi uz ļoti blīvi apdzīvotām vietām vai vēsturiskas, kultūras vai arheoloģiskas nozīmes ainavām?

2) Vai IVN direktīvas prasības par formālu ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru attiecas uz projektiem, kuri ir šīs administratīvās tiesvedības priekšmets, ja ņem vērā to raksturu un ceļa, uz kuru tie attiecas, veidu, to pazīmes, apmēru, ietekmi uz vidi, apdzīvotības blīvumu, projekta budžetu un iespējamo visaptveroša projekta, kurā iecerēti līdzīgi darbi uz tā paša ceļa, sadalīšanu?

3) Vai spriedumā lietā C-332/04 [5] un, konkrētāk, minētā sprieduma 69.–88. punktā noteiktie kritēriji ir piemērojami projektiem, kas ir šīs tiesvedības priekšmets, ja ņem vērā to raksturu un ceļa, uz kuru tie attiecas, veidu, to pazīmes, apmēru, ietekmi uz vidi,

5 — 2006. gada 16. marta spriedums lietā Komisija/Spānija (Krājumā nav publicēts, kopsavilkums — Krājums, I-40.* lpp.).

apdzīvotības blīvumu, projektu budžetu un iespējamo visaptveroša projekta, kurā iecerēti līdzīgi darbi uz tā paša ceļa, sadalīšanu, un vai tādējādi šie projekti bija jāpakļauj formālai ietekmes uz vidi novērtējuma procedūrai?

4) Vai, ņemot vērā administratīvās lietas materiālus un, konkrētāk, tajos ietvertos pētījumus un ziņojumus, Spānijas iestādes ir izpildījušas pienākumus saskaņā ar IVN direktīvu paredzētos pienākumus saistībā ar tādu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu, kuri ir šīs tiesvedības priekšmets, pat ja projekts formāli nav ticis pakļauts šajā direktīvā paredzētajai ietekmes uz vidi novērtējuma procedūrai?"

16. Rakstveida procesā pamata tiesvedībā piedalījās nevalstiskā organizācija *Ecologistas en Acción-CODA*, kas iesniedza prasību, Madrides pilsētas dome kā atbildētāja, Itālija un Komisija, turpretim 2008. gada 2. aprīļa tiesas sēdē piedalījās tikai pilsētas dome un Komisija.

IV — Juridiskais pamatojums

A — *Par pirmajiem trim jautājumiem — pilsētas ceļu būvniecības projekti*

17. Pirmie trīs jautājumi Tiesai jāizskata kopā, jo būtībā tiem ir vienāds saturs. Iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, kādos apstākļos pilsētu ceļu būvniecības projekti, it īpaši tās pārbaudāmie pieci projekti, ir jāpakļauj ietekmes uz vidi novērtējumam. Turklāt, pamatojoties uz spriedumu lietā C-332/04 [6], īpaši tiek uzsvērtas dažas projektu pazīmes:

— projekta veids un apjoms, it īpaši raksturs un ceļa veids, to pazīmes un lielums;

— ietekme uz ļoti blīvi apdzīvotām teritorijām vai vēsturiskas, kultūras vai arheoloģiskas nozīmes ainavām;

— budžets, kā arī

6 — Iepriekš minēts 5. zemsvītras piezīmē.

— iespējamā apjomīga projekta, kurā iecerēti līdzīgi darbi uz tā paša ceļa, sadalīšana.

18. Kā pamatoti apgalvo Itālijas valdība, atbildot uz šiem jautājumiem, nevar tikt izvērtēta Spānijas tiesību aktu atbilstība IVN direktīvai. Taču Tiesa var nodot iesniedzējtiesas rīcībā visus norādījumus par Kopienu tiesību interpretāciju, kas ļauj šai tiesai, risinot tiesvedību, kuru tā izskata, izvērtēt valsts tiesību normu saderību ar Kopienu tiesībām [7].

1) Par pilsētas ceļu izslēgšanu no ietekmes uz vidi novērtējuma

19. Madrides pilsētas dome uzskata, ka IVN direktīva uz apstrīdētajiem projektiem neattiecas. Tā attiecas uz pilsētu ceļiem. Spānijas likumdevējs, kā arī Spānijas iestādes un tiesas ir pamatojušās uz to, ka pilsētu ceļi neietilpst IVN direktīvas piemērošanas jomā, jo direktīvas pielikumos tie neesot minēti.

20. Šāda IVN direktīvas interpretācija, manuprāt, ir nepareiza. Proti, tā ir taisnība, ka IVN direktīvā "pilsētas ceļi" kā tādi skaidri nav minēti. Tomēr I pielikuma 7. punkta b) un c) apakšpunktā, kā arī II pielikuma 10. punkta e) apakšpunktā ir minētas *autostrādes*, *ātrgaitas šosejas* un *ceļi*. Kā it īpaši uzsver Komisija, tie turklāt ir Kopienu tiesību jēdzieni, kuri ir jāinterpretē autonomi. No Kopienu tiesību perspektīvas nebūtu pareizi pilsētas ceļus izslēgt no trīs minētajiem ceļu veidiem. Patiesībā visi minētie ceļi var atrasties arī pilsētās un tur būtiski ietekmēt vidi.

Par 1975. gada 15. novembra Eiropas Līguma par galvenajām starptautiskajām maģistrālēm nozīmi, interpretējot IVN direktīvu

21. Autostrādes un ātrgaitas šosejas IVN direktīvas I pielikuma 7. punkta b) apakšpunktā nav definētas, taču var izmantot 1975. gada 15. novembra Eiropas Līgumu par galvenajām starptautiskajām maģistrālēm. Līguma piemērošanu saistībā ar ātrgaitas šosejām paredz tiešā norāde IVN direktīvas I pielikuma 7. punkta b) apakšpunktā [8]. Lai gan IVN direktīvas I pielikuma 7. punkta b) apakšpunktā saistībā ar autostrādes jēdzienu nav atsauces uz līgumu, tomēr ir ieteicams ņemt vērā tā definīciju, lai visās dalībvalstīs nodrošinātu vienveidīgu interpretāciju.

7 — Skat. piemēram, 2000. gada 18. maija spriedumu lietā C-107/97 *Rombi* un *Arkopharma* (*Recueil*, I-3367. lpp., 29. punkts).

8 — Skat. definīciju par atbilstošu norādi uz lidostu 2008. gada 28. februāra spriedumā lietā C-2/07 *Abraham* u.c. (Krājums, I-1197. lpp., 35. punkts).

22. Līgums atbilstoši tā 17. panta 3. punktā noteiktajam ir saistošs Kopienas valodās — angļu un franču valodā, kā arī — par ko šajā gadījumā nav intereses — krievu valodā. Lai saprastu norādi IVN direktīvā saistībā ar ātrgaitas šosejām, ir jāizmanto direktīvas un līguma angļu valodas versija, jo abās vienno-zīmīgi ir izmantots jēdziens "express roads". Turpretim direktīvas franču valodas versijā jēdziena "routes express" vietā nepareizi ir izmantots līguma jēdziens "voies rapides".

23. Tā kā ātrgaitas šoseju definīcija pa šo laiku ir grozīta, rodas jautājums, vai IVN direktīvas interpretācijā ir jāņem vērā definīcijas grozītā vai sākotnējā redakcija. Par labu sākotnējai redakcijai liecina norādes formulējums, no kura nevar konstatēt, vai vēlākie grozījumi ir jāņem vērā. Turklāt Kopiena un dažas dalībvalstis nepiedalās līguma īstenošanā. Tām, atsaucoties uz tagad piemērojamo redakciju, būtu jāpieņem grozī-jumi, tieši to neietekmējot. Līdz ar to ir jāiz-manto tikai sākotnējā, nevis grozītā definī-cijas redakcija.

24. Kā uzskata Madrides pilsētas dome, pilsētu ceļi līguma izpratnē nav ātrgaitas šosejas vai autostrādes. Tā pamatojas uz līguma II pielikuma I.1. sadaļas vispārīgo regulējumu, saskaņā ar kuru šī pielikuma noteikumi neattiecas uz apbūvētām terito-rijām. It īpaši tas attiecas uz ātrgaitas šoseju un autostrāžu definīcijām šī pielikuma II.2. un II.3. sadaļā.

25. Gan norādes formulējums par ātrgaitas šosejām, gan IVN direktīvas un līguma mērķis tomēr neliek domāt, ka ātrgaitas šoseju un autostrāžu definīcijās IVN direktīvas izpratnē jāņem vērā apbūvēto teritoriju izslēgšana no līguma II pielikuma piemērošanas.

26. Jēdziena "ātrgaitas šosejas" zemsvītras piezīme IVN direktīvas I pielikuma 7. punkta b) apakšpunktā vispārīgi nenorāda uz ātrgaitas šosejām līguma nozīmē, bet gan uz "ātrgaitas šosejām atbilstoši definīcijām", kuras paredzētas līgumā. Līdz ar to runa nav par līguma piemērošanas jomas pārcelšanu, bet gan par to, ka Kopienu likumdevējs ir izmantojis tikai vienu definīciju, kas ir piln-veidota citā kontekstā. Šī definīcija apbūvētās teritorijas neizslēdz. Ja autostrāžu definīciju pārņem, kas nav skaidri paredzēts, izslēgt pilsētu ceļus vēl jo vairāk nav iemesla.

27. Turklāt, interpretējot norādi tāpat kā citos prejudiciālajos jautājumos saistībā ar IVN direktīvu ir jāņem vērā tās mērķis [9]. Atbilstoši 2. panta 1. punktam tās mērķis ir projektus, kuriem var būt būtiska ekoloģiskā ietekme *inter alia* to rakstura, izmēra vai atrašanās vietas dēļ, pirms tiek dota piekri-

9 — 2006. gada 23. novembra spriedums lietā C-486/04 Komisija/Itālija (Krājums, I-11025. lpp., 36. punkts). Skat. manu 2007. gada 29. novembra secinājumu lietā C-2/07 *Abraham* u.c. (2008. gada 28. februāra spriedums, Krājums, I-1197. lpp.) 45. punktu par norādes uz lidostu definīcijas interpretēšanu.

šana, pakļaut novērtējumam saistībā ar to ietekmi [10].

28. Daudzreiz ceļu ietekme uz vidi var rasties tiklab pilsētās, kā arī ārpus pilsētām. Turklāt pilsētas ir īpaši jutīgas vietas ceļu būvēšanai it īpaši apdzīvotības, pastāvošā piesārņojuma dēļ, kā arī saistībā ar iespējamām vēsturiskas, kultūras vai arheoloģiskas nozīmes vietām. Tāpēc pilsētas ceļu iekļaušana atbilst IVN direktīvas mērķim [11].

29. Par labu šim secinājuma liecina arī IVN direktīvas līdzība ar Konvenciju par ekoloģiskās ietekmes novērtējumu pārrobežu kontekstā (Espo, 1991. gads). Kopiena ir šīs konvencijas dalībvalsts [12] un IVN direktīva domāta tās ieviešanai, kā jo īpaši tas atklājas Direktīvas 97/11 13. apsvērumā. Espo konvencija, lai definētu ātrgaitas šosejas un autostrādes, izmanto Līguma par galvenajām starptautiskajām maģistrālēm sākotnējās definīcijas, neizslēdzot pilsētu ceļu piemērošanu.

Par ātrgaitas šoseju un autostrāžu definīciju

30. Tātad atbilstoši Līguma II pielikuma II.3. sadaļai *ātrgaitas šosejas* ir ceļi mehānisko transportlīdzekļu satiksmei, uz kuriem uzbraukšana iespējama tikai no ceļu pārvadiem vai regulējamiem krustojumiem un uz kuriem ir aizliegta apstāšanās vai stāvēšana uz braucamās daļas. Nav svarīgi, vai šie ceļi šķērso arī pilsētas.

31. Līguma II pielikuma II.3. sadaļā *autostrāde* ir definēta kā mehānisko transportlīdzekļu satiksmei īpaši paredzēts un būvēts ceļš, kas nekalpo īpašumiem tā malā. Tam ir atsevišķas brauktuves divvirzienu satiksmei, kuras vienu no otras šķir sadalošā josla, kas nav paredzēta satiksmei, vai kuras izņēmuma kārtā ir atdalītas citādi. Nav arī vienlīmeņa krustojumu ar ceļiem, dzelzceļa vai tramvaja sliežu ceļiem vai gājēju ceļiem.

32. Visbeidzot, līgumā ir pieprasīts, lai uz ceļa būtu īpaša ceļazīme "autostrāde". Šis nosacījums, lai piešķirtu saturu autostrādes jēdzienam, atbilstoši IVN direktīvai tomēr nav jāņem vērā, jo pretējā gadījumā dalībvalstis, deklarējot ceļu, iespējams, varētu apiet pienākumu veikt ietekmes uz vidi novērtējumu.

10 — Iepriekš 9. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā Komisija/Itālija, 36. punkts. Skat. arī 2000. gada 19. septembra spriedumu lietā C-287/98 *Linster* (*Recueil*, I-6917. lpp., 49. un 52. punkts).

11 — Par pilsētu celtniecības projektiem skat. iepriekš 5. zemsvītras piezīmē minēto spriedumu lietā Komisija/Spānija, 81. punkts.

12 — Padomes 1996. gada 15. oktobra Lēmums par to, ka Kopienas vārdā noslēdz Konvenciju par ietekmes uz vidi novērtējumu pārrobežu kontekstā; nav publicēts.

33. Tādējādi autostrādes jēdziens IVN direktīvas izpratnē ietver arī pilsētas autostrādes.

Par pārējiem ceļiem

34. Pilsētas ceļu izslēgšanai no IVN direktīvas piemērošanas jomas atbalstu sniedz daži jēdziena "ceļš" tulkojumi. Tā IVN direktīvas spāņu valodas versijā vienkāršiem ceļiem tiek izmantots jēdziens "carretera", ar kuru, līdzīgi kā, piemēram, ar franču valodā izmantoto jēdzienu "route", tomēr lielākoties ir jāsaprot šoseja. Ja IVN direktīva attiektos vienīgi uz autostrādēm, ātrgaitas šosejām un šosejām, nebūtu kļūda visus trīs jēdzienus attiecināt uz ceļiem ārpus pilsētas.

35. Tomēr ir arī tādas IVN direktīvas valodu versijas, kurās ceļa jēdziens nepārprotami ietver arī pilsētā ierīkotos ceļus, piemēram, jēdziens "Straße" vācu valodā vai jēdziens "road" angļu valodā.

36. Kopienu dokumenti dažādās valodās ir jāinterpretē vienoti. Ja starp šiem dokumentiem dažādās valodās ir atšķirības, attiecīgā tiesību norma ir jāinterpretē atbilstoši tā tiesiskā regulējuma vispārējai jēgai un mērķim, kura sastāvdaļa tā ir [13].

37. Tas īpaši attiecas uz IVN direktīvu. Tās piemērošanas joma ir ļoti plaša un mērķis ļoti tālejošs [14]. Kā minēts iepriekš [15], projekti, kuriem var būt nozīmīga ekoloģiskā ietekme, īpaši to rakstura, izmēra vai atrašanās vietas dēļ, pirms tiek dota piekrišana, jāpakļauj novērtējumam attiecībā uz to ietekmi. Ceļu ietekme uz vidi bieži var rasties arī vai konkrēti pilsētās. Tādējādi arī saistībā ar jēdzienu "ceļš" ir jānoraida interpretācija, ka pilsētu ceļi būtu jāizņem no IVN direktīvas piemērošanas jomas.

Starpsecinājums

38. Kopumā jāsecina, ka pilsētu ceļu būvniecības projekti ietilpst IVN direktīvas piemērošanas jomā. Tātad ir precīzāk jāizvērtē, vai bija jāizpēta apstrīdēto projektu ietekme uz vidi.

13 — Skat. par IVN direktīvu 1996. gada 24. oktobra spriedumu lietā C-72/95 *Kraaijeveld* u.c. (*Recueil*, I-5403. lpp., 28. punkts), kā arī vispārīgi — 1969. gada 12. novembra spriedumu lietā 29/69 *Stauder* (*Recueil*, 419. lpp., 3. punkts), 2006. gada 23. novembra spriedumu lietā C-300/05 *ZVK* (Krājums, I-11169. lpp., 16. punkts) un 2007. gada 14. jūnija spriedumu lietā C-56/06 *Euro Tex* (Krājums, I-4859. lpp., 27. punkts).

14 — Iepriekš 13. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *Kraaijeveld* u.c., 31. punkts, 1999. gada 16. septembra spriedums lietā C-435/97 *WWF* u.c. (*Recueil*, I-5613. lpp., 40. punkts), kā arī iepriekš 8. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *Abraham* u.c., 32. punkts.

15 — Skat. iepriekš šo secinājumu 27. un nākamo punktu.

2) Par ceļu būvniecības projektiem atbilstoši IVN direktīvas I pielikuma 7. punkta b) un c) apakšpunktam

39. Atbilstoši IVN direktīvas 4. panta 1. punktam un I pielikuma 7. punktam ietekme uz vidi ir obligāti jāpārbauda, ja tiek būvētā autostrāde vai ātrgaitas šoseja (b) apakšpunkts), kā arī ja būvē jaunu četru joslu ceļu vai pārdala esošo divu vai mazāk joslu ceļu joslas un/vai paplašina ceļu tā, lai nodrošinātu četras vai vairāk joslas, ja šāds jauns ceļš vai pārgrupēta un/vai paplašināta ceļa daļa ir 10 km vai vairāk nepārtrauktā garumā (c) apakšpunkts).

40. Kā jau iepriekš norādīts, autostrāžu un ātrgaitas šoseju definīcija ir paredzēta Līgumā par galvenajām starptautiskajām maģistrālēm. Ceļi atbilstoši IVN direktīvas I pielikuma 7. punkta c) apakšpunktam tajā ir definēti pietiekami precīzi, it īpaši, ja ņem vērā, ka vispārēja pilsētas ceļu izslēgšana no ekoloģiskās ietekmes novērtēšanas ir nepieļaujama. Tātad noteikumu par ceļiem piemērošana atbilstoši IVN direktīvas I pielikuma 7. punkta b) un c) apakšpunktam nav atkarīga ne no to zināmās ietekmes uz vidi, ne arī no atrašanās vietas vai budžeta, vai mijiedarbības ar citiem projektiem.

41. Šādos apstākļos nevar izslēgt, ka projekti, kas ir tiesvedības priekšmets, attiecas uz ceļiem, kuri ietilpst vienā no IVN direktīvas I pielikuma 7. punkta b) vai c) apakšpunktā noteiktajām definīcijām. Pienākums veikt ietekmes uz vidi novērtējumu atbilstoši 4. panta 1. punktam tomēr pastāv tikai tad, ja projektus uzskata par attiecīgo ceļu būvi.

42. Izskatāmajā gadījumā runa ir par esošo ceļu atjaunošanu un paplašināšanu, taču arī šādus pasākumus var pielīdzināt ceļu būvei. IVN direktīvas I pielikuma 7. punkta c) apakšpunkta gadījumā tā jau paredzēta definīcijā, kurā ir ietverta noteiktu ceļu paplašināšana.

43. Iespējams, arī autostrāžu un ātrgaitas šoseju paplašināšana IVN direktīvas I pielikuma 7. punkta b) apakšpunkta nozīmē ir jāatzīst par būvi. Kādā spriedumā par Spānijas dzelzceļa projektu Tiesa konstatēja, ka jau esoša dzelzceļa posma divsliežu paplašināšana ir jāuzskata nevis tikai par agrākā projekta grozījumu IVN direktīvas II pielikuma 12. punkta nozīmē, bet gan par būvi sliežu garo distanču dzelzceļa transportam atbilstoši I pielikuma 7. punktam [16]. Vienlaicīgi Tiesa pamatojās uz iespējamu šī projekta būtisko ietekmi uz vidi.

16 — 2004. gada 16. septembra spriedums lietā C-227/01 Komisija/Spānija (Krājums, I-8253. lpp., 46. un turpmākie punkti). Skat. 1995. gada 11. augusta spriedumu lietā C-431/92 Komisija/Vācija (*Großkrotzenburg*) (*Recueil*, I-2189. lpp., 35. punkts), kurā Tiesa spēkstacijas paplašināšanu ar jaunu bloku ir uzskatījusi par patstāvīgu projektu.

44. Kā to apgalvojusi arī Komisija, šo ideju būtībā var izmantot arī saistībā ar ceļu būvniecības projektiem. Tomēr ir jānorobežo ceļu būves projektu *izmaiņas* atbilstoši II pielikuma 13. punkta pirmajam ievilkumam. Tāpēc esošajos ceļos pasākumus var uzskatīt par būvi tikai gadījumā, ja to ietekme uz vidi līdzinās jaunbūves ietekmei [17]. Jaunbūvei it īpaši varētu līdzināties vienkārša ceļa paplašināšana uz kādu no IVN direktīvas I pielikuma 7. punkta b) un c) apakšpunktā minētiem ceļiem.

13. punkta pirmajam ievilkumam, lasot to kopā ar I pielikuma 7. punkta b) un c) apakšpunktu un II pielikuma 10. punkta e) apakšpunktu.

46. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru IVN direktīvas 4. panta 2. punkts pamato dalībvalstu rīcības brīvību, kuru ierobežo 2. panta 1. punktā paredzētais pienākums novērtēt ietekmi uz vidi tiem projektiem, kuriem var būt būtiska ekoloģiskā ietekme, īpaši ņemot vērā to raksturu, lielumu vai atrašanās vietu [18]. Šajā kontekstā ir svarīgas iesniedzējtiesas minētās projektu pazīmes.

3) Par citiem ceļu būvniecības projektiem

45. Ņemot vērā, ka tiesvedības pamatā esošie projekti saskaņā ar iepriekš minēto neietilpst IVN direktīvas I pielikuma piemērošanas jomā, to ekoloģiskā ietekme uz vidi, iespējams, tomēr ir jāvērtē. Atbilstoši IVN direktīvas 4. panta 2. punktam un II pielikuma 10. punkta e) apakšpunktam dalībvalstīm, pamatojoties uz katra gadījuma pārbaudēm vai pēc tās noteiktiem limitiem vai kritērijiem, ir jānosaka, vai ir jāvērtē I pielikumā neminēto ceļu būvju ekoloģiskā ietekme uz vidi. Tas pats attiecas uz grozījumiem ceļu būvniecības projektos atbilstoši II pielikuma

47. Dalībvalstīm ir jāņem vērā projekta raksturs, lielums un atrašanās vieta, lai noteiktu, vai var būt būtiska ekoloģiskā ietekme [19]. Šajā sakarā IVN direktīvā paredzēts vispārīgs ekoloģiskās ietekmes novērtējums saistībā ar projektiem vai to grozījumiem [20]. It īpaši ir jāņem vērā tiklab paredzēto darbu tiešā ietekme, kā arī ietekme

17 — Skat. manus iepriekš 9. zemsvītras piezīmē minētos secinājumus lietā *Abraham* u.c., 47. punkts.

18 — 2005. gada 8. septembra spriedums lietā C-121/03 Komisija/Spānija (Krājums, I-7569. lpp., 87. punkts) un iepriekš 5. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā Komisija/Spānija, 76. punkts. Par IVN direktīvas sākotnējo redakciju skat. iepriekš 13. zemsvītras piezīmē minēto spriedumu lietā *Kraaijeveld* u.c., 50. punkts; 1999. gada 21. septembra spriedumu lietā C-392/96 Komisija/Īrija (*Recueil*, I-5901. lpp., 64. punkts), 2004. gada 29. aprīļa spriedumu lietā C-117/02 Komisija/Portugāle (*Recueil*, I-5517. lpp., 82. punkts), 2005. gada 2. jūnija spriedumu lietā C-83/03 Komisija/Itālija (Krājums, I-4747. lpp., 19. punkts), kā arī iepriekš 8. zemsvītras piezīmē minēto spriedumu lietā *Abraham* u.c., 37. un 42. punkts.

19 — Iepriekš 5. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā Komisija/Spānija, 77. punkts, un iepriekš 8. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *Abraham* u.c., 38. punkts.

20 — Iepriekš 8. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *Abraham* u.c., 42. punkts.

uz vidi, ko varētu radīt šo darbu rezultātā tapušo objektu lietošana un ekspluatācija [21]. Šajā ziņā tas varētu būt, piemēram, palielināts satiksmes apjoms.

48. Turklāt liela apdzīvotība, kā arī atrašanās vietu vēstures, kultūras vai arheoloģiskā nozīme pieder pie tiem kritērijiem, kuri dalībvalstīm ir jāņem vērā atbilstoši IVN direktīvas 4. panta 3. punktam katra gadījuma pārbaudē vai nosakot limitus vai kritērijus šī normas 2. punkta nozīmē. Uz ceļu būvniecības projektiem šajā ziņā attiecas tieši tas pats, kas uz pilsētu celtniecības projektiem, par kuriem tika spriests lietā C-332/04 [22].

49. Projekta budžets, iespējams, ir tā lieluma rādītājs, taču šķiet neticami, ka vienīgi tā apjoms ļauj izdarīt secinājumus par tā ietekmi uz vidi. Ja budžets ietvertu ziņas par ietekmi uz vidi vai par ietekmes samazināšanos, varētu pastāvēt citi plānošanas dokumenti, kas šo ietekmi vai tās samazināšanos raksturotu daudz labāk. Tāpēc drīzāk nesaprotami šķiet izmantot projekta budžetu kā apstākli, kas pierādītu ietekmes uz vidi novērtējuma nepieciešamību.

50. Projekta labvēlīga ietekme uz vidi kā tāda, kā tiesas sēdē apgalvoja Madrides pilsētas dome, IVN direktīvas izpratnē būtībā nav svarīga. Direktīvas mērķi — piesārņojuma novēršana (pirmais apsvērums), kā arī vides un dzīves kvalitātes aizsardzība (trešais apsvērums) — neprasa veikt novērtējumu tikai tāpēc, ka projekts var būtiski uzlabot vides stāvokli. Izvērtējot, vai ir nepieciešama ekoloģiskās ietekmes novērtēšana, labvēlīgas ietekmes uz vidi iespēja tomēr nevar kompensēt projekta būtisku nelabvēlīgu ekoloģisku ietekmi tā, ka rezultātā novērtējums vispār nenotiek, jo projekts, kopumā ņemot, *per saldo* videi ir izdevīgs.

51. Visbeidzot, IVN direktīvas mērķi nevar apiet ar projekta sadalīšanu vairākos projektos [23]. Tieši otrādi, tad, ja vairākiem projektiem, tos skatot kopumā, ir būtiska ekoloģiskā ietekme 2. panta 1. punkta izpratnē, ir jāizvērtē to ekoloģiskā ietekme kopumā [24]. Dažādu projektu kopīga analīze it īpaši ir jāizmanto, ja tie ir saistīti, pielāgoti viens otram un pārklājas to ekoloģiskā ietekme.

21 — Iepriekš 8. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *Abraham* u.c., 43. punkts.

22 — Iepriekš minēts 5. zemsvītras piezīmē, 79. punkts.

23 — Iepriekš 18. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā Komisija/Īrija, 76. punkts, un iepriekš 8. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *Abraham* u.c., 27. punkts.

24 — Iepriekš 18. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā Komisija/Īrija, 76. punkts, un iepriekš 8. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *Abraham* u.c., 27. un 28. punkts.

52. Izskatāmajā gadījumā it īpaši piecu projektu telpiskais tuvums, to līdzība, mijiedarbība pilsētas satiksmes norises ietvaros, kā arī to kopīgā izvērtēšana, saskaņojot tos un sniedzot piekrišanu, norāda, ka tie ir jāizskata kopā. Tā kā visi apakšprojekti skar pilsētas ceļu sistēmas ierobežotu sektoru, pastāv liela varbūtība, ka to ietekme uz vidi vienam ar otru pārklāsies un pastiprinies — tiklab būvēšanā, kā arī atjaunotu un paplašinātu ceļu ekspluatācijā.

53. Turklāt, šķiet, ka pastāv vienprātība par apstākli, ka tiesvedības pamatā esošie projekti ir daļa no kopējā projekta "Madrid calle M-30", kurā paredzēta pilsētas galvenās satiksmes posmu atjaunošana un paplašināšana. Tāpēc pastāv iespēja, ka to ietekme uz vidi ir jāizvērtē, ņemot vērā kopējo projektu.

54. Madrides pilsētas dome šajā sakarā izvirza papildu jautājumu, vai projekti, kas ir šīs lietas strīda priekšmets, ir jāuzskata par pilsētu celtniecības projektiem atbilstoši II pielikuma 10. punkta b) apakšpunktam. Uz šo jautājumu, protams, atbilde šajā lietā nav nepieciešama, jo tās katrā ziņā ir izmaiņas ceļu būvniecības projektos 10. punkta e) apakšpunkta un 13. punkta pirmā ievilkuma nozīmē. Vai ir jāizvērtē ietekme uz vidi, jo projektiem var būt būtiska ietekme uz vidi, nav atkarīgs no to klasifikācijas citā paša līmeņa projektu kategorijā.

4) Starpsecinājums

55. Prasības par ekoloģiskās ietekmes novērtēšanas formālu procedūru saskaņā ar IVN direktīvu attiecas uz pilsētu ceļu būves projektiem:

— ja tie ir I pielikuma 7. punkta b) vai c) apakšpunktā paredzētie projekti vai

— ja tie ir II pielikuma 10. punkta e) apakšpunktā vai 13. punkta pirmajā ievilkumā paredzētie projekti, kuriem var būt būtiska ekoloģiskā ietekme, īpaši ņemot vērā to raksturu, lielumu vai atrašanās vietu, vajadzības gadījumā — to mijiedarbību ar citiem projektiem.

56. Turklāt ne informācija šajā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu, ne tā raksturs neļauj Tiesai pārbaudīt, vai noteiktas projekta, kas ir šīs lietas strīda priekšmets, pazīmes prasa ietekmes uz vidi novērtējumu. Tāpēc šī pārbaude ir jāveic iesniedzējtiesai.

B — *Par ceturto jautājumu — citi ietekmes uz vidi novērtējuma risinājumi*

57. Visbeidzot, iesniedzējtiesa jautā, vai, ņemot vērā administratīvos aktus, it īpaši tajos ietvertos pētījumus un atzinumus, Spānijas iestādes praksē atbilstoši IVN direktīvai ir izpildījušas pienākumus saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējumu projektos, kuri ir šīs tiesvedības priekšmets, pat ja projekts nav ticis pakļauts direktīvā paredzētajai formālajai ekoloģiskās ietekmes novērtēšanas procedūrai.

58. Šajā ziņā — kā uzskata Itālija un Komisija — vispirms ir jāatzīst, ka Tiesa, ņemot vērā valsts administratīvās lietas materiālus, it īpaši tajos ietvertos pētījumus un atzinumus, nevar pārbaudīt, vai šo projektu ietekme uz vidi ir pietiekami pārbaudīta. Prejudiciālā nolēmuma tiesvedībā Tiesa, pamatojoties uz informāciju iesniedzējtiesas lūgumā, var tikai interpretēt attiecīgos Kopienu tiesību noteikumus. Šīs interpretācijas piemērošana pamata prāvā tiek uzticēta iesniedzējtiesai.

59. Turklāt ir jāņem vērā, ka Tiesa var spriest par Kopienu akta interpretāciju, tikai pamatojoties uz faktiem, ko tai ir norādījusi valsts tiesa, kamēr valsts tiesas kompetencē ir konstatēt faktus, ar kuriem ir saistīts strīds, un izdarīt no tiem secinājumus, lai pieņemtu atbilstošu lēmumu [25]. Lēmumos lūgt prejudiciālu nolēmumu iekļautajai informācijai ir ne vien jāļauj Tiesai sniegt noderīgas atbildes, bet arī jāsniedz iespēja dalībvalstu valdībām un citām ieinteresētajām personām iesniegt apsvērumus saskaņā ar Tiesas Statūtu 23. pantu [26].

60. Izskatāmajā gadījumā lēmums lūgt prejudiciālu nolēmumu neietver informāciju par to, kādas pārbaudes un apspriešanu ir veikušas kompetentās iestādes. Neņemot vērā pietiekami detalizētos lietas dalībnieku pamata prāvā argumentus, diskusija par to, kādā mērā Spānijas iestādes ir faktiski izpildījušas IVN direktīvas prasības, šajā jautājumā tādējādi nav iespējama.

61. Ņemot vērā šos ierobežojumus, Tiesai tomēr ir pienākums sniegt atbildi uz ceturto jautājumu.

25 — Iepriekš 14. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *WWF* u.c., 31. un nākamais punkts.

26 — 2007. gada 3. maija spriedums lietā C-303/05 *Advocaten voor de Wereld* (Krājums, I-3633. lpp., 20. punkts) un 2007. gada 28. jūnija spriedums lietā C-467/05 *Dell'Orto* (Krājums, I-5557. lpp., 42. punkts).

62. Tiesa principā ir atzinusi, ka formālu ietekmes uz vidi novērtējumu var aizstāt ar līdzvērtīgiem pasākumiem [27]. Lai tie būtu līdzvērtīgi, jābūt izpildītām ietekmes uz vidi novērtējuma minimālajām prasībām atbilstoši IVN direktīvas 3. pantam, kā arī 5.–10. pantam [28]. Pasākumiem, kuri ir veikti tikai pēc piekrišanas izsniegšanas, nav nozīmes, jo ietekme uz vidi atbilstoši IVN direktīvas 2. panta 1. punktam ir jāpārbauda, pirms tiek dota piekrišana.

63. Ja tiek secināts, ka bija jāpārbauda strīdīgā ceļu būves projekta ietekme uz vidi, valsts tiesai it īpaši ir jāpārbauda, vai pirms projekta apstiprināšanas:

— ir pietiekami pētīta un atainota ietekme uz vidi (3. un 5. pants),

— šī informācija bija pieejama sabiedrībai (6. un 7. pants),

— sabiedrība varēja par to izteikt savu viedokli (6. un 7. pants) un

— ir ņemta vērā informācija par ietekmi uz vidi un sabiedrības apsvērumi (8. pants).

64. Nobeigumā, pamatojoties uz Madrides pilsētas domes argumentiem, ir jāatgādina, ka Komisijas iespējamie apgalvojumi par pienākumu neizpildes procedūru iesniedzējtiesu nevar atbrīvot no atbildības pašai pārbaudīt, vai ir ievērotas IVN direktīvas prasības.

65. Līdz ar to uz ceturto jautājumu ir jāatbild, ka formālu ietekmes uz vidi novērtējumu var aizvietot ar līdzvērtīgiem pasākumiem, ja tie atbilst IVN direktīvas 3. pantā, kā arī 5.–10. pantā paredzētajām minimālajām prasībām.

27 — Skat. iepriekš 16. zemsvītras piezīmē minētos spriedumus lietā *Großkrotzenburg*, 41. un turpmākie punkti, un lietā Komisija/Spānija, 56. punkts.

28 — Skat. par šīm prasībām iepriekš 10. zemsvītras piezīmē minēto spriedumu lietā *Linster*, 52. un turpmākie punkti.

V — Secinājums

66. Tāpēc ierosinu Tiesai uz prejudiciālajiem jautājumiem atbildēt šādi:

1) Prasības par ekoloģiskās ietekmes novērtēšanas formālu procedūru saskaņā ar Padomes 1985. gada 27. jūnija Direktīvu 85/337/EEK par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu Padomes 1997. gada 3. marta Direktīvas 97/11/EK redakcijā attiecas uz pilsētu ceļu būves projektiem:

   — ja tie ir I pielikuma 7. punkta b) vai c) apakšpunktā paredzētie projekti vai

   — ja tie ir II pielikuma 10. punkta e) apakšpunktā vai 13. punkta pirmajā ievilkumā paredzētie projekti, kuriem var būt būtiska ekoloģiskā ietekme, īpaši ņemot vērā to raksturu, lielumu vai atrašanās vietu, vajadzības gadījumā — to mijiedarbību ar citiem projektiem.

2) Formālu ietekmes uz vidi novērtējumu var aizvietot ar līdzvērtīgiem pasākumiem, ja tie atbilst Direktīvas 85/337 3. pantā, kā arī 5.–10. pantā paredzētajām minimālajām prasībām.