EUROOPA KOHTU OTSUS (kolmas koda)

25. juuli 2008 *

Kohtuasjas C-142/07,

mille ese on EÜ artikli 234 alusel Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nr 22 de Madridi (Hispaania) 23. jaanuari 2007. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 12. märtsil 2007, menetluses

Ecologistas en Acción-CODA

versus

Ayuntamiento de Madrid,

EUROOPA KOHUS (kolmas koda),

koosseisus: koja esimees A. Rosas, kohtunikud U. Lõhmus (ettekandja), J. Klučka, P. Lindh ja A. Arabadjiev,

* Kohtumenetluse keel: hispaania.

kohtujurist: J. Kokott,
kohtusekretär: vanemametnik M. Ferreira,

arvestades kirjalikus menetluses ja 2. aprilli 2008. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

– Ecologistas en Acción-CODA, esindaja: *abogado* J. Doreste Hernández,

– Ayuntamiento de Madrid, esindaja: I. Madroñero Peloche, keda abistas *abogada* A. Sánchez Cordero,

– Itaalia valitsus, esindaja: I. M. Braguglia, keda abistas *avvocato dello Stato* G. Fiengo,

– Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: A. Alcover San Pedro ja J.-B. Laignelot,

olles 30. aprilli 2008. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

teeb järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus puudutab küsimust, kuidas tõlgendada nõukogu 27. juuni 1985. aasta direktiivi 85/337/EMÜ teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta (EÜT L 175, lk 40; ELT eriväljaanne 15/01, lk 248), muudetud nõukogu 3. märtsi 1997. aasta direktiiviga 97/11/EÜ (EÜT L 73, lk 5; ELT eriväljaanne 15/03, lk 151; edaspidi „muudetud direktiiv").

2 Taotlus esitati ühingu Ecologistas en Acción-CODA (edaspidi „CODA") ja Ayuntamiento de Madridi (Madridi linnavalitsus) vahelises menetluses, mis käsitleb haldusakti, millega Madridi kiirliiklusega ringtee peaaegu täieulatusliku renoveerimise ja parendamise raames kiideti heaks mitmesugused projektid.

Õiguslik raamistik

Ühenduse õigus

3 Direktiiv 85/337 võeti vastu eesmärgiga ühtlustada teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise põhimõtted, arendajate põhikohustused ning keskkonnamõju hindamise sisu. Direktiivi I lisas on ära toodud projektid, mida tuleb hinnata, ning II lisas on nimetatud projektid, mille puhul liikmesriigid võivad direktiivi

artikli 4 lõike 2 alusel kehtestada hindamise kohustuse, kui nad leiavad, et projektide omadused seda eeldavad.

4 Direktiiviga 97/11 direktiivi 85/337 tehtud muudatused puudutavad peamiselt teostusloa ja mõju hindamise nõuet keskkonda mõjutada võivate projektide puhul ning nende kriteeriumide ühtlustamist, mida liikmesriigid peavad kasutama, et teha kindlaks, kas mõnda II lisas nimetatud kategooriasse kuuluva projekti puhul tuleb sellist hindamist nõuda või mitte. Kriteeriumid on alates muudatusest loetletud muudetud direktiivi III lisas.

5 Muudetud direktiivi artikli 1 lõige 2 sisaldab järgimisi määratlusi:

„projekt –

– ehitiste või muude käitiste püstitamine või kavade teostamine,

– muu sekkumine looduskeskkonda ja maastikku, […]

arendaja –

eraprojekti loa taotleja või projekti algatav riigiasutus;

teostusluba –

pädeva asutuse või pädevate asutuste otsus, mis annab arendajale õiguse projekti teostamiseks.”

6 Muudetud direktiivi artikli 2 lõikes 1 on sätestatud:

„Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, tagamaks, et enne loa andmist nõutakse keskkonda muu hulgas oma laadi, mahu või asukoha tõttu oluliselt mõjutada võivatelt töödelt teostusluba ja hinnatakse nende mõju. […]”

7 Muudetud direktiivi artiklis 3 on ette nähtud:

„Keskkonnamõju hindamisel piiritletakse töö otsene ja kaudne mõju järgmiste teguritega ja kirjeldatakse ja hinnatakse seda sobival viisil ning asjaolude ja artiklite 4–11 kohaselt:

– inimesed, loomad ja taimed,

– pinnas, vesi, õhk, ilmastik ja maastik,

– aineline vara ja kultuuripärand,

– esimeses, teises ja kolmandas taandes nimetatud tegurite vastastikune mõju.”

8 Muudetud direktiivi artikli 4 lõike 1 kohaselt hinnatakse direktiivi I lisas loetletud töid, kui need ei kuulu direktiivi artikli 2 lõike 3 alusel erandkorras hindamisest vabastatud juhtumite hulka.

9 Vastavalt muudetud direktiivi artikli 4 lõigetele 2 ja 3 teeb iga liikmesriik direktiivi III lisas sätestatud valikutingimusi arvesse võttes üksikjuhtumite uurimise või enda kehtestatud künniste või tingimuste abil kindlaks, kas töid tuleb hinnata.

10 Muudetud direktiivi I lisa punkti 7 alapunktis b on nimetatud „[k]iirteede [ja kiirliiklusega teede] ehitamine" ja alapunktis c „[v]ähemalt neljarajaliste uute teede ehitamine või kõige rohkem kaherajaliste olemasolevate teede ümberkavandamine ja/või laiendamine vähemalt neljarajaliseks, kui uus tee või ümberkavandatud ja/või laiendatud teelõik on vähemalt 10 km pikk".

11 Punkti 7 alapunkt b viitab mõiste „kiirliiklusega teed" defineerimiseks peamisi rahvusvahelisi liiklussooni käsitlevas 15. novembri 1975. aasta Euroopa kokkuleppes (edaspidi „kokkulepe") sisalduvale määratlusele.

12 Muudetud direktiivi II lisa punkti 10 „Infrastruktuuritööd" alapunktis b on nimetatud „[l]innaarendustööd" ja alapunktis e „[t]eede […] ehitamine (I lisaga hõlmamata tööd)".

13 II lisa punkti 13 esimeses taandes on nimetatud „[j]uba loa saanud või valminud või käimasolevate I või II lisas loetletud tööde muutmine või laiendamine, kui see võib keskkonda oluliselt kahjustada".

Kokkulepe

14 Kõik liikmesriigid peale seitsme on kokkuleppe ratifitseerinud. Hispaania Kuningriik ei ole kokkulepet ratifitseerinud.

15 Kokkuleppe II lisa II jaotis „Rahvusvaheliste teede kategooria" sisaldab järgmisi määratlusi:

„II.2 Kiirteed

Kiirtee on tee, mis on kavandatud ja ehitatud spetsiaalselt mootorsõidukiliikluseks ja mis ei teeninda vahetult sellega piirnevaid alasid ning:

i) millel on, välja arvatud üksikutes kohtades või ajutiselt, mõlemas sõidusuunas kulgevad eraldi sõidurajad, mis on üksteisest eraldatud liikluseks mitte ettenähtud eraldusribaga või erandjuhtudel muude vahenditega;

ii) mis ei lõiku samal tasandil teiste teedega, raudtee- või trammiröobastega ega kõnniteedega;

iii) on varustatud kiirtee eritähisega.

II.3 Kiirliiklusega teed

Mootorsõidukiliikluseks ettenähtud teed, millele on juurdepääs ainult mitmetasandilistelt ristmikelt või eraldi reguleeritud ristmikelt ning kus peatumine ja parkimine on keelatud.”

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

16 Concejala del Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid (Madridi linnavalitsuse liige, kes vastutab linnaplaneerimise, elamumajanduse ja infrastruktuuride eest) kiitis 17. jaanuari 2005. aasta otsusega heaks mitmesugused Madridi kiirliiklusega ringtee (tähistatud numbriga M-30) renoveerimise ja parendamise projektid.

17 Need projektid puudutavad konkreetsemalt M-30 ümberehitamist maa-aluseks teeks järgmistes lõikudes: esiteks Marquès de Monistroli ja Puente de Segovia vahel, Puente de Segovia ja Puente de San Isidro vahel, Puente de San Isidro ja Puente de Praga vahel ning Puente de Praga ja Nudo Suri vahel ning teiseks Avenida de Portugalist kuni San Vicente ringristmikuni. CODA märkuste kohaselt, millele ei ole selles küsimuses vastu vaieldud, on M-30 üksnes mootorsõidukiliikluseks ettenähtud tee, millel puuduvad valgusfoorid ja kõnnitee või teepeenar jalakäijatele ning mille ääres ei ole bussi- ega taksopeatusi.

18 Need projektid kuuluvad komplekssete ehitustööde hulka, mis seisnevad Madridi kiirliiklusega ringtee peaaegu täieulatuslikus renoveerimises ja parendamises. Nende tööde eesmärk, mida nimetatakse ka „Madrid calle 30”, on Ayuntamiento de Madridi märkuste kohaselt vähendada teedel ummikuid ja liiklusõnnetuste ohtu, mitte suurendada liikluse mahtu teel.

19 Pärast seda kui CODA vaie eespool mainitud 17. jaanuari 2005. aasta otsuse peale jäeti 23. mai 2005. aasta otsusega rahuldamata, esitas CODA eelotsusetaotluse esitanud kohtule kaebuse viimatinimetatud otsuse tühistamiseks. Sarnaselt vaidega tugineb tühistamiskaebus väitele, mille kohaselt on rikutud keskkonnamõju hindamist käsitlevaid siseriiklikke õigusnorme, mis on kohaldatavad kõnealustele projektidele ja tulenevad osaliselt muudetud direktiivist.

20 Eelotsusetaotlusest nähtub, et Madridi linnavolikogu jagas koguprojekti „Madrid calle 30" viieteistkümneks iseseisvaks alaprojektiks, mida käsitletakse eraldiseisvatena ja millest ainult üks puudutab olemasoleva tee muutmist või ümberehitamist lõigul, mis on üle viie kilomeetri pikk, st ületab künnist, millest alates kohaldatavad piirkondlikud õigusnormid nõuavad projekti keskkonnamõju hindamist, samal ajal kui koguprojekt tervikuna ületab seda künnist suurel määral. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu selgitustest nähtub lisaks, et teatavate hinnangute kohaselt toob koguprojekti elluviimine kaasa liikluse mahu kasvu ligikaudu 25% võrra ja nõuab erinevat liiki tööde teostamist M-30 äärde jäävatel linnaaladel.

21 Võttes arvesse projekti ulatust ja mõju, kaalub eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas vastavalt muudetud direktiivile ei peaks projekti suhtes kohustuslikult läbi viima keskkonnamõju hindamist.

22 Ayuntamiento de Madrid kinnitas eelotsusetaotluse esitanud kohtu menetluses, et tal ei olnud kunagi kavatsust vastu vaielda muudetud direktiivi kohaldamisele, ja märkis, et vaidlus tuleneb kõikide nende siseriiklike ametivõimude ühisest tõlgendusest, kes kontrollisid asjaomaste projektide õiguspärasust. Lisaks väitis ta, et käesoleval juhul eeldaks Euroopa Kohtu 16. märtsi 2006. aasta otsusest kohtuasjas C-332/04: komisjon *vs.* Hispaania tuleneva praktika laiendamine muudele olukordadele kui see, mis oli kõne all kohtuasjas, milles otsus tehti, Euroopa Kohtu üksikasjalikke argumente.

23 Eelotsusetaotluse esitanud kohus toob ära ka Communidad autónoma de Madridi (Madridi autonoomne piirkond) esitatud märkused, mille kohaselt on segamini aetud eelotsuse menetlus ja liikmesriigi kohustuste rikkumise menetlus, kuna vaidlus puudutab pigem ühenduse õiguse võimalikku rikkumist.

24 Neil asjaoludel otsustas siseriiklik kohus menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [muudetud direktiivist] tulenevad keskkonnamõju hindamise kohustusliku menetluse nõuded on kohaldatavad linnatänavate ehitusprojektidele, arvestades nende projektide laadi ja mahtu ning mõju tiheda asustusega aladele või ajaloolise, kultuurilise või arheoloogilise tähtsusega maastikele?

2. Kas [muudetud direktiivist] tulenevad keskkonnamõju hindamise kohustusliku menetluse nõuded on kohaldatavad käesoleva halduskohtumenetluse esemeks olevatele projektidele, võttes arvesse projektide laadi ja selle tee liiki, mida projektid puudutavad, projektide tunnuseid, mahtu, mõju ümbritsevale keskkonnale, asustustihedust, eelarvet ja samal teel sarnaseid töid hõlmava koguprojekti võimalikku osadeks jagamist?

3. Kas Euroopa Kohtu [eespool viidatud] otsuses kohtuasjas [komisjon *vs.* Hispaania], konkreetselt kohtuotsuse punktides 69–88 nimetatud kriteeriumid on kohaldatavad käesoleva menetluse esemeks olevatele projektidele, võttes arvesse projektide laadi ja selle tee liiki, mida projektid puudutavad, projektide tunnuseid, mahtu, mõju ümbritsevale keskkonnale, eelarvet ja samal teel sarnaseid töid hõlmava koguprojekti võimalikku osadeks jagamist, ja kas seetõttu tuli nimetatud projektide suhtes läbi viia keskkonnamõju hindamise kohustuslik menetlus?

4. Kas Hispaania ametiasutused täitsid tegelikult käesoleva menetluse esemeks olevate projektide osas [muudetud direktiivist] tulenevad keskkonnamõju hindamisega seotud kohustused – pidades silmas haldustoimikut ja täpsemalt selles sisalduvaid uurimusi ja aruandeid –, kuigi ametlikult ei tulnud projekti suhtes läbi viia direktiivis ettenähtud keskkonnamõju hindamise kohustuslikku menetlust?"

Eelotsuse küsimused

Esimesed kolm küsimust

25 Esimese kolme küsimusega, mida on kohane läbi vaadata koos, küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt seda, kas muudetud direktiivi tuleb tõlgendada nii, et linna kiirliiklusega ringtee peaaegu täieulatusliku renoveerimise ja parendamise projektide puhul tuleb teostada keskkonnamõju hindamine, võttes arvesse muu hulgas projektide laadi ja asjaomase tee liiki, projektide tunnuseid ja mahtu ning nende mõju tiheda asustusega aladele või ajaloolise, kultuurilise või arheoloogilise tähtsusega maastikele, ja asjaolu, et projektid on saadud sellise koguprojekti osadeks jagamise teel, mis puudutab teatava hulga sarnaste tööde teostamist samal teel.

26 Vastavalt muudetud direktiivi artikli 4 lõikele 1 hinnatakse direktiivi I lisas loetletud projektide keskkonnamõju. Sama artikli lõike 2 kohaselt teevad liikmesriigid selles sättes täpsustatud tingimusi arvesse võttes kindlaks, milliste direktiivi II lisas loetletud projektide puhul tuleb läbi viia selline hindamine.

27 Ayuntamiento de Madridi sõnul on põhikohtuasjas kõne all olev ringtee linnatänav. Muudetud direktiivi I ja II lisa ei maini aga sellist liiki teed, vaid nimetavad üksnes kiirteid, kiirliiklusega teid ja teid. Need mõisted ei ole määratletud, kui jätta välja viide kokkuleppes sisalduvale määratlusele kiirliiklusega tee mõiste osas. Põhikohtuasja hageja leiab, et kuna neid mõisteid ei ole täpsustatud, kordab muudetud direktiivi ülevõtnud Hispaania õigusakt täpselt direktiivi sõnastust. Kuna linnatänavat direktiivis ei mainita, võidi kõnealuses õigusaktis leida, et sellise tee muutmist puudutavad projektid ei kuulu muudetud direktiivi kohaldamisalasse ja seetõttu ei tule nende puhul keskkonnamõju hinnata.

28 Selle seisukohaga ei saa nõustuda. Tuleb meenutada, et Euroopa Kohus on korduvalt märkinud, et direktiivi 85/337 ja muudetud direktiivi kohaldamisala on väga ulatuslik (vt selle kohta 24. oktoobri 1996. aasta otsus kohtuasjas C-72/95: Kraaijeveld jt, EKL 1996, lk I-5403, punkt 31; 16. septembri 1999. aasta otsus kohtuasjas C-435/97: WWF jt, EKL 1999, lk I-5613, punkt 40, ja 28. veebruari 2008. aasta otsus kohtuasjas C-2/07: Abraham jt, EKL 2008, lk I-1197, punkt 32). Muudetud direktiivi eesmärgiga oleks järelikult vastuolus see, kui linnatänavat puudutav mis tahes projekt jäetaks direktiivi kohaldamisalast välja üksnes põhjusel, et direktiiv ei nimeta I ja II lisas loetletud projektide hulgas sõnaselgelt seda liiki teed.

29 On oluline märkida, et muudetud direktiivi I lisa punkti 7 alapunktides b ja c on projektide hulgas, mille puhul tuleb läbi viia keskkonnamõju hindamine, mainitud „kiirteid" ja „kiirliiklusega teid" ning „vähemalt neljarajaliste uute teede ehitamist või kõige rohkem kaherajaliste olemasolevate teede ümberkavandamist ja/või laiendamist vähemalt neljarajaliseks, kui uus tee või ümberkavandatud ja/või laiendatud teelõik on vähemalt 10 km pikk". II lisa punkti 10 alapunktis e ja punkti 13 esimeses taandes on projektide hulgas, mille puhul liikmesriigid võivad direktiivi artikli 4 lõike 2 alusel kehtestada keskkonnamõju hindamise kohustuse, nimetatud „teede ehitamist" ja „juba loa saanud või valminud või käimasolevate I või II lisas loetletud tööde muutmist või laiendamist, kui see võib keskkonda oluliselt kahjustada". Siinkohal tuleb esiteks täpsustada, nagu Euroopa Ühenduste Komisjon õigesti väidab, et kõnealustes lisades sisalduvad mõisted on ühenduse õiguse mõisted, mida tuleb tõlgendada autonoomselt, ning teiseks märkida, et ei ole välistatud, et lisades nimetatud teede liigid võivad asuda nii asulas kui ka väljaspool seda.

30 Muudetud direktiivis ei ole eespool nimetatud mõisteid määratletud, välja arvatud mõiste „kiirliiklusega tee", mille osas on viidatud kokkuleppes sisalduva mõiste „kiirliiklusega tee" määratlusele. Kuna kõik liikmesriigid ei ole selle kokkuleppe pooled, osutab viide kokkuleppe redaktsioonile, mis kehtis direktiivi 85/337 vastuvõtmise ajal, st 15. novembri 1975. aasta redaktsioonile.

31 Kokkuleppe II lisa kohaselt on kiirliiklusega tee mootorsõidukiliikluseks ettenähtud tee, millele on juurdepääs ainult mitmetasandilistelt ristmikelt või eraldi reguleeritud ristmikelt ning kus peatumine ja parkimine on keelatud. Sellest määratlusest ei tulene, et linnaaladel asuvad teed on *a priori* välistatud. Vastupidi, tuleb järeldada, et asulas asuvate teede sõnaselge välistamatajätmise tõttu hõlmab mõiste „kiirliiklusega teed" ka linnatänavaid, mis vastavad kõnealuses lisas ettenähtud tunnustele.

32 Samuti tuleb märkida, et kokkuleppes on „kiirtee" määratletud mõistena, mis tähistab teed, mis on kavandatud ja ehitatud spetsiaalselt mootorsõidukiliikluseks ja mis ei teeninda vahetult sellega piirnevaid alasid ja mis ei lõiku samal tasandil teiste teede, raudtee- või trammiröö baste ega kõnniteedega ning mis on varustatud kiirtee eritähisega. Isegi kui muudetud direktiiv ei viita sõnaselgelt sellele määratlusele, võib kokkulepe olla direktiivi I lisas sisalduvast sarnasest mõistest arusaamiseks tarvilik abivahend.

33 Väljakujunenud kohtupraktikast ilmneb, et muudetud direktiivi – samamoodi nagu direktiivi 85/337 – rakendamine peab liikmesriikides täielikult vastama selles esitatud nõuetele ja arvestama direktiivi peamist eesmärki, milleks on, nagu nähtub selle artikli 2 lõikest 1, oma laadi, mahu või asukoha tõttu keskkonda oluliselt mõjutada võivate projektide mõju hindamine enne neile loa andmist (vt selle kohta eelkõige 19. septembri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-287/98: Linster, EKL 2000, lk I-6917, punkt 52, ja 23. novembri 2006. aasta otsus kohtuasjas C-486/04: komisjon *vs.* Itaalia, EKL 2006, lk I-11025, punkt 36).

34 Järelikult on alust leida, et linnatänavate projektid kuuluvad muudetud direktiivi kohaldamisalasse.

35 Nagu nähtub CODA märkustest, millele selles küsimuses vastu ei vaieldud, puudutavad põhikohtuasjas kõne all olevad projektid üksnes mootorsõidukiliikluseks ettenähtud teed, millel puuduvad valgusfoorid ja kõnnitee või teepeenar jalakäijatele ning

mille ääres ei ole bussi- ega taksopeatusi. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne on tuvastada faktid, mille põhjal on võimalik neid asjaolusid kontrollida, selleks et teha käesoleva kohtuotsuse punktides 30–33 täpsustatud teavet arvesse võttes kindlaks, kas need projektid on hõlmatud ühega muudetud direktiivi I lisas sisalduvatest mõistetest ning kas nende puhul tuleb seetõttu läbi viia keskkonnamõju hindamine.

36 Siinkohal tuleb täpsustada, et asjaolu, et muudetud direktiivi I lisa punkti 7 alapunktid b ja c käsitlevad projekte, mis puudutavad nimetatud liiki teede „ehitamist", samal ajal kui põhikohtuasjas käsitletakse olemasoleva tee renoveerimist ja parendamist puudutavaid projekte, ei tähenda, et viimatinimetatud projektid jäävad muudetud direktiivi kohaldamisalast välja. Projekti, mis puudutab tee renoveerimist, mis on oma ulatuse ja tunnuste poolest võrdväärne ehitamisega, võib käsitleda ehitamist puudutava projektina kõnealuse lisa tähenduses (vt selle kohta 16. septembri 2004. aasta otsus kohtuasjas C-227/01: komisjon *vs.* Hispaania, EKL 2004, lk I-8253, punkt 46, ja eespool viidatud kohtuotsus Abraham jt, punkt 32).

37 Juhul kui ilmneb, et põhikohtuasjas kõne all olevad projektid ei puuduta kiirteid või kiirliiklusega teid muudetud direktiivi I lisa punkti 7 alapunkti b tähenduses ega punkti 7 alapunktis c käsitletud töid, on eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne kontrollida, kas põhikohtuasjas kõne all olevad projektid kuuluvad direktiivi II lisa kohaldamisalasse, st punkti 10 alapunkti e kohaldamisalasse, kui tegemist on tee ehitamisega, või punkti 13 esimese taande kohaldamisalasse koostoimes direktiivi II lisa punkti 10 alapunktiga e, kui tegemist on teeehitusprojekti muutmisega.

38 Siinkohal tuleb meenutada, et kuigi sarnaselt direktiivi 85/337 artikli 4 lõikega 2 annab muudetud direktiivi sama säte liikmesriikidele hindamisruumi selleks, et teha kindlaks, kas direktiivi II lisas loetletud kategooriatesse kuuluva projekti puhul tuleb keskkonnamõju hinnata, on see hindamisruum piiratud muudetud direktiivi artikli 2 lõikes 1 sätestatud kohustusega hinnata selliste projektide mõju, mis võivad keskkonda muu hulgas oma laadi, mahu või asukoha tõttu oluliselt mõjutada (vt direktiivi 85/337 kohta eespool viidatud kohtuotsus Kraaijeveld jt, punkt 50, ja eespool viidatud kohtuotsus Abraham jt, punkt 37). Oma hindamisruumi kasutamisel peavad

liikmesriigid arvesse võtma kõiki neid kriteeriume, selleks et teha kindlaks, kas projektid võivad keskkonda mõjutada (eespool viidatud 16. märtsi 2006. aasta otsus kohtuasjas komisjon *vs.* Hispaania, punkt 77).

39 Selle kohta tuleb märkida, et samamoodi nagu direktiivi 85/337 puhul on muudetud direktiivi eesmärk projektide või nende muudatuste keskkonnamõju igakülgne hindamine. Oleks liialt lihtsustav ja selle lähenemisega vastuolus, kui projekti või selle muudatuse keskkonnamõju hindamisel arvestataks üksnes kavandatavate tööde endi otsese mõjuga, võtmata arvesse keskkonnamõju, mida võivad avaldada nende tööde tulemuste kasutamine ja käitamine (vt direktiivi 85/337 kohta eespool viidatud kohtuotsus Abraham jt, punktid 42 ja 43).

40 Mis puudutab projektide asukohta, siis on muudetud direktiivi III lisa punkti 2 alapunktides g ja h mainitud tiheda asustusega alasid ning ajaloolise, kultuurilise või arheoloogilise tähtsusega maastikke kui valikutingimusi, mida liikmesriigid peavad direktiivi artikli 4 lõike 3 kohaselt arvesse võtma, selleks et lõike 2 alusel üksikjuhtumeid uurides või künniseid või tingimusi kehtestades kindlaks teha, kas projekti peab hindama. Valikutingimused võivad puudutada ka linnatänavate projekte (vt selle kohta eespool viidatud 16. märtsi 2006. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Hispaania, punkt 79).

41 Seevastu asjaolu, mille tõi välja Ayuntamiento de Madrid ja mille kohaselt põhikohtuasjas kõne all olevatel projektidel peaks olema keskkonnale soodne mõju, ei ole asjakohane selle hindamisel, kas nende projektide keskkonnamõju on vaja hinnata.

42 Ühtlasi kinnitab sarnaselt direktiivi 85/337 artiklis 3 esitatuga ka muudetud direktiivi artiklis 3 sisalduv loetelu keskkonnamõju hindamisel arvessevõetavatest teguritest nagu projekti mõju inimestele, loomadele, taimedele, pinnasele, veele, õhule või kultuuripärandile, et keskkonnamõju, mille hindamise võimaldamine on muudetud direktiivi eesmärk, ei ole üksnes kavandatavate tööde mõju, vaid samuti ja eelkõige

teostatava projekti mõju (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus Abraham jt, punkt 44).

43 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 28 õigesti märkis, võib teid puudutavatel projektidel olla mitmesugune mõju keskkonnale nii linnades kui ka väljaspool linnu, kusjuures linnad on asustustiheduse, olemasoleva saaste, aga ka võimalike ajaloolise, kultuurilise või arheoloogilise tähtsusega paikade tõttu eriti tundlikud (vt selle kohta eespool viidatud 16. märtsi 2006. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Hispaania, punkt 81).

44 Lõpuks tuleb rõhutada – nagu Euroopa Kohus on seda juba direktiivi 85/337 puhul teinud –, et muudetud direktiivi eesmärgist ei tohi mööda hiilida projekti osadeks jaotamise teel ja et mitme projekti kumulatiivse mõjuga arvestamata jätmine ei tohi praktikas viia selleni, et nende kõigi puhul puudub hindamiskohustus, samal ajal kui tervikuna võivad need projektid keskkonda oluliselt mõjutada muudetud direktiivi artikli 2 lõike 1 tähenduses (vt direktiivi 85/337 kohta 21. septembri 1999. aasta otsus kohtuasjas C-392/96: komisjon *vs.* Iirimaa, EKL 1999, lk I-5901, punkt 76, ja eespool viidatud kohtuotsus Abraham jt, punkt 27).

45 Mis puudutab põhikohtuasjas kõne all olevaid projekte, siis nähtub eelotsusetaotlusest, et need kõik on koguprojekti „Madrid calle 30" osaks. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne on kontrollida, kas neid projekte peab käsitlema koos eelkõige nende geograafilise läheduse, sarnasuse ja vastastikuse seotuse tõttu.

46 Järelikult tuleb esimesele kolmele küsimusele vastata, et muudetud direktiivi tuleb tõlgendada nii, et see näeb ette linnatänavate renoveerimise ja parendamise projektide keskkonnamõju hindamise juhul, kui tegemist on direktiivi I lisa punkti 7 alapunktis b või c nimetatud projektidega või direktiivi II lisa punkti 10 alapunktis e või punkti 13 esimeses taandes nimetatud projektidega, mis võivad oma laadi, mahu või asukoha tõttu või ka seotuse tõttu teiste projektidega keskkonda oluliselt mõjutada.

Neljas küsimus

47 Neljanda küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas põhikohtuasjas kõne all olevate projektide kohta tehtud uurimused ja koostatud aruanded vastavad keskkonnamõju hindamise nõuetele, nii nagu need on ette nähtud muudetud direktiivis.

48 EÜ artiklis 234 ettenähtud menetluses, mis põhineb liikmesriikide kohtute ja Euroopa Kohtu ülesannete selgel eristamisel, on kogu faktide hindamine siseriikliku kohtu pädevuses. Seega on Euroopa Kohus pädev otsustama üksnes ühenduse õigusnormide tõlgenduse või kehtivuse üle, lähtudes talle siseriikliku kohtu poolt esitatud asjaoludest (vt eelkõige 16. juuli 1998. aasta otsus kohtuasjas C-235/95: Dumon ja Froment, EKL 1998, lk I-4531, punkt 25, ja 28. septembri 2006. aasta otsus kohtuasjas C-467/04: Gasparini jt, EKL 2006, lk I-9199, punkt 41).

49 Käesoleva küsimusega palutakse aga Euroopa Kohtul võtta seisukoht põhikohtuasja aluseks olevate teatavate faktiliste asjaolude kohta, st kindlaks teha, kas uurimused, ärakuulamised ja analüüsid, mis siseriiklikud ametivõimud on läbi viinud, kujutavad endast kõnealuste projektide puhul keskkonnamõju hindamist muudetud direktiivi tähenduses.

50 Siseriikliku kohtu ülesanne on uurida seda küsimust, pidades silmas, et ametliku hindamise võib asendada samaväärsete meetmetega, kui need vastavad muudetud direktiivi artiklis 3 ja artiklites 5–10 sätestatud miinimumnõuetele.

51 Seega ei ole põhjust neljandale küsimusele vastata.

Kohtukulud

52 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule märkuste esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kolmas koda) otsustab:

Nõukogu 27. juuni 1985. aasta direktiivi 85/337/EMÜ teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta, muudetud nõukogu 3. märtsi 1997. aasta direktiiviga 97/11/EÜ, tuleb tõlgendada nii, et see näeb ette linnatänavate renoveerimise ja parendamise projektide keskkonnamõju hindamise juhul, kui tegemist on direktiivi I lisa punkti 7 alapunktis b või c nimetatud projektidega või direktiivi II lisa punkti 10 alapunktis e või punkti 13 esimeses taandes nimetatud projektidega, mis võivad oma laadi, mahu või asukoha tõttu või ka seotuse tõttu teiste projektidega keskkonda oluliselt mõjutada.

Allkirjad