TEISINGUMO TEISMO (trečioji kolegija) SPRENDIMAS

2008 m. liepos 25 d. *

Byloje C-142/07

dėl *Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 22 de Madrid* (Ispanija) 2007 m. sausio 23 d. Sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2007 m. kovo 12 d., pagal EB 234 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Ecologistas en Acción-CODA

prieš

Ayuntamiento de Madrid,

TEISINGUMO TEISMAS (trečioji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas A. Rosas, teisėjai U. Lõhmus (pranešėjas), J. Klučka, P. Lindh ir A. Arabadjiev,

* Proceso kalba: ispanų.

generalinė advokatė J. Kokott,
posėdžio sekretorė M. Ferreira, vyriausioji administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2008 m. balandžio 2 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— *Ecologistas en Acción-CODA*, atstovaujamos advokato J. Doreste Hernández,

— *Ayuntamiento de Madrid*, atstovaujamos I. Madroñero Peloche, padedamo advokatės A. Sánchez Cordero,

— Italijos vyriausybės, atstovaujamos I. M. Braguglia, padedamo *avvocato dello Stato* G. Fiengo,

— Europos Bendrijų Komisijos, atstovaujamos A. Alcover San Pedro ir J.-B. Laignelot,

susipažinęs su 2008 m. balandžio 30 d. posėdyje pateikta generalinės advokatės išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su 1985 m. birželio 27 d. Tarybos direktyvos 85/337/EEB dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo (OL L 175, p. 40), iš dalies pakeistos 1997 m. kovo 3 d. Tarybos direktyva 97/11/EB (OL L 73, p. 5, toliau – pakeista direktyva), išaiškinimu.

2 Šis prašymas buvo pateiktas nagrinėjant bylą tarp asociacijos *Ecologistas en Acción-CODA* (toliau – CODA) ir Madrido savivaldybės (*Ayuntamiento de Madrid*) dėl administracinio akto, kuriuo patvirtinti įvairūs projektai, susiję su praktiškai viso greitkelio, nutiesto aplink Madrido miestą, pertvarkymu ir pagerinimu.

Teisinis pagrindas

Bendrijos teisės aktai

3 Direktyva 85/337 buvo priimta siekiant suderinti tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo principus, pagrindines užsakovų pareigas ir tokio poveikio vertinimo turinį. Jos I priede išvardijami projektai, kurių vertinimas privalomas, o II priede – projektai, kurių, remiantis šios direktyvos 4 straipsnio

2 dalimi, vertinimas gali būti privalomas, kai valstybės narės mano, kad to reikalauja atitinkamų projektų charakteristikos.

4 Direktyva 97/11 padaryti Direktyvos 85/377 pakeitimai iš esmės susiję su leidimo procedūra, kuri turi būti taikoma poveikį aplinkai galintiems turėti projektams ir jų poveikio vertinimui, bei su kriterijų suderinimu, kuriais valstybės narės turi naudotis nustatydamos, ar privalomas projekto, priskirtino vienai iš II priede nurodytų kategorijų, vertinimas. Dabar šie kriterijai išvardyti pakeistos direktyvos III priede.

5 Pakeistos direktyvos 1 straipsnio 2 dalyje pateikiamos šios sąvokos:

„„projektas“ reiškia:

— statybos darbus bei kitų objektų ar veiklos planų įgyvendinimą,

— kitokius įsikišimus į natūralią aplinką ir gamtovaizdį, <…>

„užsakovas“ reiškia:

pareiškėją, prašantį leidimo vykdyti privatų projektą, arba valstybės instituciją, kuri projektą inicijuoja;

„leidimas“ reiškia:

kompetentingos institucijos ar institucijų sprendimą, kuris suteikia užsakovui teisę įgyvendinti projektą.“ (Pataisytas vertimas)

6 Pakeistos direktyvos 2 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Valstybės narės imasi visų priemonių, reikalingų užtikrinti, jog prieš duodant leidimą projektams, kurie gali daryti reikšmingą poveikį aplinkai, be kita ko, dėl savo pobūdžio, masto ar vietos, bus reikalaujama leidimo ir poveikio aplinkai vertinimo. <…>“ (Pataisytas vertimas)

7 Pakeistos direktyvos 3 straipsnyje numatyta:

„Vertinant poveikį aplinkai pagal 4–11 straipsnių nuostatas ir kiekvienu konkrečiu atveju nustatomas, apibūdinamas ir įvertinamas tiesioginis ir netiesioginis projekto poveikis šiems veiksniams:

— žmonėms, gyvūnijai ir augmenijai,

— dirvožemiui, vandeniui, orui, klimatui ir kraštovaizdžiui,

— materialinėms vertybės ir kultūros paveldui,

— pirmoje, antroje ir trečioje įtraukose išvardytų veiksnių sąveikai.“

8 Pagal pakeistos direktyvos 4 straipsnio 1 dalį jos I priede išvardyti projektai turi būti vertinami nepažeidžiant išimtinių atvejų, kurie atleidžiami nuo tokio vertinimo pagal šios direktyvos 2 straipsnio 3 dalį.

9 Remiantis pakeistos direktyvos 4 straipsnio 2 ir 3 dalimis, valstybės narės išnagrinėjusios kiekvieną atvejį arba pagal ribas ar kriterijus, jų nustatytus atsižvelgiant į šios direktyvos III priede išvardytus atrankos kriterijus, nusprendžia, ar projektai, išvardyti jos II priede, turi būti vertinami.

10 Pakeistos direktyvos I priedo 7 punkto b papunktyje nurodomi „automagistralių ir greitkelių tiesimo“ projektai, o c papunktyje – „keturių ir daugiau eilių naujo kelio tiesimo arba dviejų ir mažiau eilių kelio pertvarkymo (platinimo) darbų, kai numatoma praplatinti tokį kelią iki keturių ar daugiau eilių, jei tiesimas ar minėti darbai numatyti ne trumpesniame nei 10 km ilgio nenutrūkstamo kelio ruože“, projektai.

11 Minėto 7 punkto b papunktyje pateikiant „greitkelio“ sąvoką daroma nuoroda į 1975 m. lapkričio 15 d. Europos susitarime dėl svarbiausių tarptautinių automagistralių (pataisytas vertimas) pateikiamą apibrėžimą.

12 Pakeistos direktyvos II priedo 10 punkto „Infrastruktūros projektai“ b papunktyje minimi „urbanizavimo projektai“, o e papunktyje „kelių tiesimo <…> (jei projektai neįtraukti į I priedą)“ projektai.

13 Minėto II priedo 13 punkto pirmoje įtraukoje nurodomas „bet kurių I ir II prieduose išvardytų ir jau įgyvendintų, įgyvendinamų ar leistų įgyvendinti projektų pakeitimas ar išplėtimas, galintis daryti reikšmingą neigiamą poveikį aplinkai“.

Susitarimas

14 Susitarimą ratifikavo visos valstybės narės, išskyrus septynias. Tarp pastarųjų yra Ispanijos Karalystė.

15 Susitarimo II priedo II dalyje „Tarptautinių kelių klasifikavimas“, be kita ko, pateikiami šie apibrėžimai:

„II.2 Automagistralės

Automagistralė – tai specialiai motorinių transporto priemonių eismui suprojektuotas ir nutiestas kelias, kuris nėra skirtas įvažiuoti į šalia esančias teritorijas ir iš jų išvažiuoti ir kuris:

i) turi, išskyrus tam tikras vietas ar laikinus atvejus, atskiras dviejų krypčių eismo važiuojamąsias dalis, viena nuo kitos atskirtas transporto priemonėms važiuoti nenumatyta skiriamąja juosta ar išimtiniais atvejais kitomis priemonėmis;

ii) tame pačiame aukštyje nekerta jokio automobilių kelio, geležinkelio ar tramvajaus bėgių ar pėsčiųjų tako; ir

iii) pažymėtas specialiu automagistralės ženklu.

II.3 Greitkeliai

Greitkelis yra motorinių transporto priemonių eismui skirtas kelias, į kurį įvažiuojama tik per skirtingo lygio ar reguliuojamas sankryžas ir kurių važiuojamoje dalyje (ar dalyse), be kita ko, draudžiama sustoti ir stovėti.“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

16 2005 m. sausio 17 d. Sprendimu Madrido savivaldybės tarybos narys, atsakingas už urbanistikos, būsto ir infrastruktūrų valdymą (*Concejala del Área de Gobierno de Urbanisme, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid*) patvirtino įvairius greitkelio M-30, nutiesto aplink Madrido miestą, pertvarkymo ir pagerinimo projektus.

17 Šie projektai konkrečiai susiję su M-30 pertvarkymu į požeminį kelią, pirma, tarp *Marqués de Monistrol* ir *Puente de Segovia*, tarp *Puente de Segovia* ir *Puente de San Isidro*, tarp *Puente de San Isidro* ir *Puente de Praga* bei tarp *Puente de Praga* ir *Nudo Sur* ir, antra, nuo *Avenida de Portugal* iki *San Vincente* žiedo. Remiantis CODA paaiškinimais, ir dėl to jai niekas neprieštaravo, M-30 – tai kelias, skirtas išimtinai motorinių transporto priemonių eismui, kuriame nėra šviesoforų, šaligatvio ar pėsčiųjų tako, taip pat autobusų stotelių ar taksi stovėjimo aikštelių.

18 Šie projektai priklauso sudėtingam civilinės inžinerijos projektui, kurio paskirtis pagerinti ir pertvarkyti praktiškai visą greitkelį, nutiestą aplink Madrido miestą. Šiuo projektu, dar vadinamu „Madrid calle 30“, remiantis Madrido savivaldybės paaiškinimais, siekiama sumažinti grūstis keliuose, avarijų pavojų, o ne padidinti eismą šiame kelyje.

19 Kadangi CODA administracinis skundas dėl minėto 2005 m. sausio 17 d. Sprendimo buvo atmestas 2005 m. gegužės 23 d. Sprendimu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui ji pateikė ieškinį, prašydama panaikinti pastarąjį sprendimą. Kaip ir administracinis skundas, šis ieškinys dėl panaikinimo, be kita ko, grindžiamas pagrindu, susijusiu su nacionalinės teisės aktų dėl poveikio aplinkai vertinimo, kurie taikytini minėtiems projektams ir kurie iš dalies išplaukia iš pakeistos direktyvos, pažeidimu.

20 Iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad Madrido miesto savivaldybės taryba bendrą projektą „Madrid calle 30“ suskaidė į penkiolika savarankiškų, atskirai nagrinėtinų subprojektų, iš kurių tik vienas susijęs su tam tikros kelio atkarpos, viršijančios penkis kilometrus, pakeitimu ar pertvarkymu, o būtent nuo šios ribos pagal taikytinus regiono teisės aktus privalomas poveikio aplinkai vertinimas, nors šis bendras projektas, apskritai paėmus, gerokai viršija šią ribą. Be to, iš prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo paaiškinimų matyti, kad, remiantis tam tikrais įvertinimais, bendro projekto įgyvendinimas lems eismo padidėjimą beveik 25 % ir reikės atlikti daug įvairių darbų M-30 aplinkinėje miesto zonoje.

21 Atsižvelgdamas į šio projekto apimtį ir jį įgyvendinant atliktinus darbus, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar pagal pakeistą direktyvą nėra privalomas jo poveikio aplinkai vertinimas.

22 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui Madrido savivaldybė, tvirtindama, kad ji visai nebandė priešintis pakeistos direktyvos taikymui, nurodė, jog diskusija kyla dėl visoms nacionalinės valdžios institucijoms, kurios tikrino atitinkamų projektų teisėtumą, bendro aiškinimo. Be to, ji nurodė, kad šioje byloje taikant 2006 m. kovo 16 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Ispaniją* (C-332/04) praktiką atvejams, kurie nebuvo nagrinėti toje byloje, Teisingumo Teismas turėtų pateikti išsamius argumentus.

23 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas taip pat nurodo Madrido autonominės bendruomenės (*Communidad autónoma de Madrid*) pateiktas pastabas, kurios teigimu, buvo supainiota prejudicinio sprendimo priėmimo procedūra ir ieškinys dėl įsipareigojimų įvykdymo, nes diskusijos iš tikrųjų kyla dėl galimų Bendrijos teisės pažeidimų.

24 Šiomis sąlygomis nacionalinis teismas nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar (pakeistoje direktyvoje) numatyti procedūriniai reikalavimai, susiję su poveikio aplinkai vertinimu, taikomi miesto kelių darbų projektams, atsižvelgiant į šių projektų pobūdį ir mastą ar poveikį tankiai apgyvendintoms zonoms arba istorinę, kultūrinę ar archeologinę reikšmę turinčiam kraštovaizdžiui?

2. Ar (pakeistoje direktyvoje) numatyti procedūriniai reikalavimai, susiję su poveikio aplinkai vertinimu, taikomi projektams, kurie yra šio administracinio ieškinio dalykas, atsižvelgiant į jų pobūdį, kelio, kuriame jie turi būti įgyvendinti, pobūdį, jų charakteristikas, mastą, poveikį aplinkai, geografinį tankumą, projektų biudžetą ir galimą jų išskaidymą, palyginti su bendru projektu, kuris numato panašius darbus tame pačiame kelyje?

3. Ar Teisingumo Teismo (minėto) sprendimo (*Komisija prieš Ispaniją*) 69–88 punktuose nurodyti kriterijai taikomi projektams, kurie yra šios bylos dalykas, atsižvelgiant į jų pobūdį, kelio, kuriame jie turi būti įgyvendinti, pobūdį, jų charakteristikas, mastą, poveikį aplinkai, projektų biudžetą ir galimą jų išskaidymą, palyginti su bendru projektu, kuris numato panašius darbus tame pačiame kelyje, ir ar dėl to šiuos projektus reikia pateikti numatytai poveikio aplinkai vertinimo procedūrai?

4. Ar administraciniai dokumentai, būtent juose pateikiamos studijos bei ataskaitos, įrodo, kad Ispanijos valdžios institucijos įvykdė iš (pakeistos direktyvos) kylančias pareigas dėl projektų, kurie yra šios bylos dalykas, poveikio aplinkai vertinimo, net jei projektui formaliai nebuvo taikoma šioje direktyvoje numatyta poveikio aplinkai vertinimo procedūra?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmųjų trijų klausimų

25 Pirmaisiais trim klausimais, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar pakeista direktyva turi būti aiškinama taip, kad privalomas praktiškai viso greitkelio, nutiesto aplink miestą, pertvarkymo ir pagerinimo projektų poveikio aplinkai vertinimas, atsižvelgiant, be kita ko, į nagrinėjamo kelio tipą, šių projektų pobūdį, charakteristikas, mastą bei poveikį tankiai apgyvendintoms zonoms arba istorinę, kultūrinę ar archeologinę reikšmę turinčiam kraštovaizdžiui ir į tai, kad jie yra bendro projekto, kuris numato panašius darbus tame pačiame kelyje, dalys.

26 Pagal pakeistos direktyvos 4 straipsnio 1 dalį privalomas jos I priede išvardytų projektų poveikio aplinkai vertinimas. Remiantis to paties straipsnio 2 dalimi, valstybės narės, atsižvelgdamos į šioje nuostatoje nurodytas sąlygas, nusprendžia, ar privalomas projektų, išvardytų šios direktyvos II priede, vertinimas.

27 Madrido savivaldybės teigimu, pagrindinėje byloje nagrinėjamas aplinkkelis yra miesto kelias. Tačiau pakeistoje direktyvoje tokio tipo kelias nenurodytas jos I ir II prieduose, kuriuose minimi tik automagistralės, greitkeliai ir keliai. Be to, šios sąvokos, išskyrus greitkelio sąvoką, nėra apibrėžtos darant nuorodą į susitarime pateiktą apibrėžimą. Atsakovės pagrindinėje byloje teigimu, nesant patikslinimo dėl šių sąvokų, pakeistą direktyvą perkeliančioje nacionalinėje Ispanijos teisėje buvo pakartotos šios direktyvos sąvokos. Kadangi miesto kelio joje nebuvo, ji galėjo manyti, kad projektai dėl tokio kelio pakeitimo nepatenka į pakeistos direktyvos taikymo sritį ir todėl jų poveikio aplinkai vertinimas nebuvo privalomas.

28 Su šiuo teiginiu sutikti negalima. Iš tikrųjų reikia priminti, kad Teisingumo Teismas ne kartą pažymėjo, jog Direktyvos 85/337 ir pakeistos direktyvos taikymo sritis yra labai plati (šiuo klausimu žr. 1996 m. spalio 24 d. Sprendimo *Kraaijeveld ir kt.*, C-72/95, Rink. p. I-5403, 31 punktą; 1999 m. rugsėjo 16 d. Sprendimo *WWF ir kt.*, C-435/97, Rink. p. I-5613, 40 punktą bei 2008 m. vasario 28 d. Sprendimo *Abraham ir kt.*, C-2/07, Rink. p. I-1197, 32 punktą). Todėl pačiam pakeistos direktyvos tikslui prieštarautų tai, jeigu bet koks projektas dėl miesto kelio nepatektų į šios direktyvos taikymo sritį vien dėl to, kad šioje direktyvoje tarp jos I ir II prieduose išvardytų projektų aiškiai neminimas tokio tipo kelias.

29 Svarbu pažymėti, kad pakeistos direktyvos I priedo 7 punkto b ir c papunkčiuose tarp projektų, kurių poveikio aplinkai vertinimas privalomas, minimi „automagistralės“ ir „greitkeliai“ bei „keturių ir daugiau eilių naujo kelio tiesimas arba dviejų ir mažiau eilių kelio pertvarkymo (platinimo) darbai, kai numatoma praplatinti tokį kelią iki keturių ar daugiau eilių, jei tiesimas ar minėti darbai numatyti ne trumpesniame nei 10 km ilgio nenutrūkstamo kelio ruože“. O tarp projektų, dėl kurių poveikio aplinkai vertinimo valstybės narės gali spręsti pagal šios direktyvos 4 straipsnio 2 dalį, jos II priedo 10 punkto e papunktyje ir 13 punkto pirmoje įtraukoje atitinkamai minimas „kelių tiesimas“ ir „bet kurių I ir II prieduose išvardytų ir jau įgyvendintų, įgyvendinamų ar leistų įgyvendinti projektų pakeitimas ar išplėtimas, galintis daryti reikšmingą neigiamą poveikį aplinkai“. Šiuo atžvilgiu reikia, pirma, patikslinti, kad minėtuose prieduose esančios sąvokos, kaip teisingai teigia Europos Bendrijų Komisija, yra Bendrijos teisės sąvokos, kurios turi būti aiškinamos autonomiškai, ir, antra, pažymėti, jog neatmetama galimybė, kad minėtuose prieduose nurodyti keliai yra ir aglomeracijoje, ir už jos ribų.

30 Pakeistoje direktyvoje neapibrėžiamos pirmiau nurodytos sąvokos, išskyrus „greitkelių“ sąvoką, kurios atžvilgiu nukreipiama į susitarime pateikiamą „greitkelio“ sąvokos apibrėžimą. Kadangi ne visos valstybės narės yra šio susitarimo narės, ši nuoroda nukreipia į tą šio susitarimo redakciją, kuri galiojo Direktyvos 85/337 priėmimo momentu, t. y. 1975 m. lapkričio 15 dieną.

31 Pagal susitarimo II priedą greitkelis yra motorinių transporto priemonių eismui skirtas kelias, į kurį įvažiuojama tik per skirtingo lygio ar reguliuojamas sankryžas ir kurių važiuojamoje dalyje (ar dalyse), be kita ko, draudžiama sustoti ir stovėti. Iš šio apibrėžimo nematyti, kad miesto zonose esantys keliai *a priori* nėra numatyti. Atvirkščiai, reikia pripažinti, kad aiškiai nenumačius aglomeracijose esančių kelių, „greitkelių“ sąvoka apima miesto kelius, atitinkančius šiame priede numatytas charakteristikas.

32 Taip pat reikia pažymėti, kad tame pačiame susitarime „automagistralė“ apibrėžiama kaip specialiai motorinių transporto priemonių eismui suprojektuotas ir nutiestas kelias, kuris nėra skirtas įvažiuoti į šalia esančias teritorijas ir iš jų išvažiuoti ir kuris tame pačiame aukštyje nekerta jokio automobilių kelio, geležinkelio ar tramvajaus bėgių ar pėsčiųjų tako ir pažymėtas specialiu automagistralės ženklu. Nors pakeistoje direktyvoje nedaroma aiški nuoroda į šį apibrėžimą, susitarimas gali būti naudingas dokumentas, siekiant suprasti panašią šios direktyvos I priede pateikiamą sąvoką.

33 Iš nusistovėjusios teismo praktikos matyti, kad valstybės narės privalo tiek pakeistą direktyvą, tiek Direktyvą 85/337 įgyvendinti taip, kad būtų visiškai įvykdyti jos reikalavimai, nustatyti atsižvelgiant į jos pagrindinį tikslą, kuris, kaip matyti iš 2 straipsnio 1 dalies, yra užtikrinti, jog prieš duodant leidimą vykdyti projektus, kurie gali daryti reikšmingą poveikį aplinkai, be kita ko, dėl savo pobūdžio, masto ar vietos, būtų reikalaujama įvertinti jų poveikį aplinkai (šiuo klausimu žr. 2000 m. rugsėjo 19 d. Sprendimo *Linster*, C-287/98, Rink. p. I-6917, 52 punktą ir 2006 m. lapkričio 23 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-486/04, Rink. p. I-11025, 36 punktą).

34 Todėl reikia pripažinti, kad miesto kelių projektai patenka į pakeistos direktyvos taikymo sritį.

35 Kaip matyti iš CODA pastabų, kurioms šiuo atžvilgiu prieštarauta nebuvo, pagrindinėje byloje nagrinėjami projektai susiję su keliu, skirtu išimtinai motorinių transporto priemonių eismui, kuriame nėra šviesoforų, šaligatvio ar pėsčiųjų tako, taip

pat autobusų stotelių ar taksi stovėjimo aikštelių. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi padaryti išvadas dėl faktų, leidžiančias patikrinti šiuos elementus, siekiant nustatyti, ar atsižvelgiant į šio sprendimo 30–33 punktuose pateiktus paaiškinimus šie projektai patenka į bent vieną pakeistos direktyvos I priede esančią sąvoką ir dėl to privalomas jų poveikio aplinkai vertinimas.

36 Šiuo tikslu reikia patikslinti, kad tai, jog pakeistos direktyvos I priedo 7 punkto b ir c papunkčiuose nurodomi projektai, susiję su minėtų tipų kelių „tiesimu“, nors pagrindinėje byloje nagrinėjami projektai dėl egzistuojančio kelio pertvarkymo ir pagerinimo, nereiškia, kad pastarieji projektai nepatenka į pakeistos direktyvos taikymo sritį. Iš tikrųjų kelio pertvarkymo projektas, kuris dėl savo masto ir priemonių prilygsta tiesimui, gali būti laikomas tiesimo projektu minėto priedo prasme (šiuo klausimu žr. 2004 m. rugsėjo 16 d. Sprendimo *Komisija prieš Ispaniją*, C-227/01, Rink. p. I-8253, 46 punktą ir minėto sprendimo *Abraham ir kt.* 32 punktą).

37 Tuo atveju, jeigu pasirodytų, kad pagrindinėje byloje aptariami projektai nesusiję su automagistralėmis ar greitkeliais pakeistos direktyvos I priedo 7 punkto b papunkčio prasme arba su to 7 punkto c papunktyje nurodytais projektais, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas dar turėtų išnagrinėti, ar pagrindinėje byloje nagrinėjamiems projektams taikomas šios direktyvos II priedas, remiantis jo 10 punkto e papunkčiu – kelio tiesimo atveju, arba, remiantis jo 13 punkto pirmąja įtrauka, skaitoma kartu su II priedo 10 punkto c papunkčiu – kelių tiesimo projekto pakeitimo atveju.

38 Šiuo klausimu reikia priminti, kad nors ta pati pakeistos direktyvos nuostata, kaip ir Direktyvos 85/337 4 straipsnio 2 dalis, suteikia valstybėms narėms diskreciją nustatyti, ar privalomas projekto, kuris priskirtinas pastarosios direktyvos II priede išvardytoms kategorijoms, poveikio aplinkai vertinimas, jos ribos įtvirtintos pakeistos direktyvos 2 straipsnio 1 dalyje numatyta pareiga atlikti projektų, kurie gali daryti reikšmingą poveikį aplinkai, be kita ko, dėl savo pobūdžio, masto ar vietos, poveikio studiją (dėl Direktyvos 85/337 žr. minėto sprendimo *Kraaijeveld ir kt.* 50 punktą bei minėto sprendimo *Abraham ir kt.* 37 punktą). Įgyvendindamos savo diskreciją valstybės narės turi atsižvelgti į kiekvieną iš šių kriterijų tam, kad nustatytų, ar projektai

gali daryti poveikį aplinkai (minėto 2006 m. kovo 16 d. sprendimo *Komisija prieš Ispaniją* 77 punktas).

39 Šiuo atžvilgiu reikia konstatuoti, kad pakeista direktyva, kaip ir Direktyva 85/337, grindžiama visapusišku projektų ar jų pakeitimų poveikio aplinkai vertinimu. Situacija būtų pernelyg supaprastinta ir prieštarautų tokiam požiūriui, jei vertinant projekto ar jo pakeitimo poveikį aplinkai būtų atsižvelgiama tik į tiesioginį šiuo projektu numatytų darbų poveikį aplinkai, bet ne į poveikį aplinkai, kuris gali būti sukeltas naudojant ir eksploatuojant objektus, sukurtus šiais darbais (dėl Direktyvos 85/337 žr. minėto sprendimo *Abraham ir kt.* 42 ir 43 punktus).

40 Be to, kalbant apie projektų vietą, pakeistos direktyvos III priedo 2 punkto g ir h papunkčiuose minimos tankiai apgyvendintos zonos bei kraštovaizdis, turintis istorinės, kultūrinės ar archeologinės svarbos, į kuriuos pagal šios direktyvos 4 straipsnio 3 dalį turi atsižvelgti valstybės narės nagrinėdamos kiekvieną atvejį ar įtvirtindamos šio straipsnio 2 dalyje numatytas ribas arba kriterijus tam, kad nustatytų, ar projektas turi būti vertinamas. Taigi šie atrankos kriterijai gali būti taikomi ir miesto kelių projektams (šiuo klausimu žr. minėto 2004 m. rugsėjo 16 d. Sprendimo *Komisija prieš Ispaniją* 79 punktą).

41 Tačiau Madrido savivaldybės nurodyta aplinkybė, kad pagrindinėje byloje nagrinėjami projektai turėtų turėti teigiamos įtakos aplinkai, nėra svarbi vertinant būtinybę atlikti šių projektų poveikio aplinkai vertinimą.

42 Galiausiai Direktyvos 85/337 3 straipsnyje, kaip ir pakeistos direktyvos 3 straipsnyje, pateiktas veiksnių, į kuriuos reikia atsižvelgti, sąrašas, be kita ko, apimantis projekto poveikį žmonėms, gyvūnijai ir augmenijai, dirvožemiui, vandeniui, orui ar kultūros paveldui, savaime parodo, jog poveikis aplinkai, kurį vertinti pakeista direktyva siekiama sudaryti sąlygas, yra susijęs ne tik su numatomų darbų, bet visų pirma su

įgyvendintinų projektų poveikiu (šiuo klausimu žr. minėto sprendimo *Abraham ir kt.* 44 punktą).

43 Kaip generalinė advokatė teisingai pastebėjo savo išvados 28 punkte, su keliais susiję projektai gali turėti įvairių pasekmių aplinkai tiek miesto zonose, tiek už jų ribų, nes šios zonos yra ypač jautrios atsižvelgiant į gyventojų tankumą, esamą užterštumą, taip pat į galimų vietų, turinčių istorinės, kultūrinės ar archeologinės svarbos, buvimą (šiuo klausimu žr. minėto 2004 m. rugsėjo 16 d. Sprendimo *Komisija prieš Ispaniją* 81 punktą).

44 Galiausiai, kaip jau Teisingumo Teismas yra nurodęs dėl Direktyvos 85/337, reikia pabrėžti, kad negalima nukrypti nuo teisės akto tikslo išskaidant projektus į atskiras dalis ir kad neatsižvelgimas į kelių projektų kumuliacines pasekmes praktikoje neturi pasireikšti tuo, jog visų jų vertinimas nebus privalomas, nors jie kartu gali turėti didelį poveikį aplinkai pakeistos direktyvos 2 straipsnio 1 dalies prasme (šiuo klausimu dėl Direktyvos 85/337 žr. 1999 m. rugsėjo 21 d. Sprendimo *Komisija prieš Airiją*, C-392/96, Rink. p. I-5901, 76 punktą bei minėto sprendimo *Abraham ir kt.* 27 punktą).

45 Pagrindinėje byloje nagrinėjamų projektų atžvilgiu iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad visi jie priklauso bendram projektui „Madrid calle 30“. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti, ar šie projektai turi būti nagrinėjami kartu dėl, be kita ko, jų geografinio artumo, panašumo ir sąsajos.

46 Todėl į tris pirmuosius klausimus reikia atsakyti, kad pakeista direktyva turi būti aiškinama kaip numatanti miesto kelių pertvarkymo ir pagerinimo projektų poveikio aplinkai vertinimą šios direktyvos I priedo 7 punkto b ir c papunkčiuose nurodytų projektų ar šios direktyvos II priedo 10 punkto e papunktyje arba 13 punkto pirmoje įtraukoje nurodytų projektų atveju, jei dėl savo pobūdžio, masto ar vietos ir galbūt dėl sąsajos su kitais projektais jie gali daryti reikšmingą poveikį aplinkai.

Dėl ketvirtojo klausimo

47 Ketvirtuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar pagrindinėje byloje nagrinėjamų projektu atžvilgiu atliktos studijos ir parengtos ataskaitos tenkina reikalavimą įvertinti poveikį aplinkai, kaip jis apibrėžtas pakeistoje direktyvoje.

48 Vykstant EB 234 straipsnio procedūrai, grindžiamai griežtu nacionalinių teismų ir Teisingumo Teismo kompetencijos atskyrimu, bet koks nagrinėjamų faktinių aplinkybių vertinimas priskirtinas nacionalinio teismo kompetencijai. Todėl Teisingumo Teismas turi tik teisę aiškinti Bendrijos nuostatas ar spręsti dėl jų galiojimo remdamasis nacionalinio teismo nurodytomis faktinėmis aplinkybėmis (be kita ko, žr. 1998 m. liepos 16 d. Sprendimo *Dumon ir Froment*, C-235/95, Rink. p. I-4531, 25 punktą bei 2006 m. rugsėjo 28 d. Sprendimo *Gasparini ir kt.*, C-467/04, Rink. p. I-9199, 41 punktą).

49 Taigi šiuo klausimu Teisingumo Teismo prašoma pateikti nuomonę dėl kai kurių pagrindinės bylos faktinių aplinkybių, t. y. nustatyti, ar nacionalinių valdžios institucijų atlikti tyrimai, apklausos ir analizės aptariamų projektų atžvilgiu yra poveikio aplinkai vertinimas pakeistos direktyvos prasme.

50 Būtent nacionalinis teismas turi atlikti tokią analizę, turint omeny, kad formalus vertinimas gali būti pakeistas lygiavertėmis priemonėmis, jeigu jos tenkina minimalius pakeistos direktyvos 3 straipsnyje bei 5–10 straipsniuose nustatytus reikalavimus.

51 Todėl į ketvirtąjį klausimą atsakyti nereikia.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

52 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (trečioji kolegija) nusprendžia:

1985 m. birželio 27 d. Tarybos direktyva 85/337/EEB dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo, iš dalies pakeista 1997 m. kovo 3 d. Tarybos direktyva 97/11/EB, turi būti aiškinama kaip numatanti miesto kelių pertvarkymo ir pagerinimo projektų poveikio aplinkai vertinimą šios direktyvos I priedo 7 punkto b ir c papunkčiuose nurodytų projektų ar šios direktyvos II priedo 10 punkto e papunktyje arba 13 punkto pirmoje įtraukoje nurodytų projektų atveju, jei dėl savo pobūdžio, masto ar vietos ir galbūt dėl sąsajos su kitais projektais jie gali daryti reikšmingą poveikį aplinkai.

Parašai.