



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kuues koda)

24. november 2016*

Eelotsusetaotlus — Keskkond — Teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamine — Direktiiv 2011/92/EL — Hinnatav projekt — I lisa punkt 7 — Peamisi rahvusvahelisi liiklussooni käsitlev Euroopa kokkulepe — Neljarajalise tee laiendamine vähem kui 10 km pikkusel lõigul

Kohtuasjas C-645/15,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Bayerischer Verwaltungsgerichtshofi (Baieri liidumaa kõrgeim halduskohus, Saksamaa) 27. oktoobri 2015. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 3. detsembril 2015, menetluses

Bund Naturschutz in Bayern eV,

Harald Wilde

versus

Freistaat Bayern,

menetluses osales:

Stadt Nürnberg,

EUROOPA KOHUS (kuues koda),

koosseisus: J.-C. Bonichot (ettekandja) koja presidendi ülesannetes, kohtunikud A. Arabadjiev ja C. G. Fernlund,

kohtujurist: M. Campos Sánchez-Bordona,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- Bund Naturschutz in Bayern eV ja Harald Wilde, esindaja: *Rechtsanwalt* A. Lehnert,
- Freistaat Bayern, esindajad: *Oberlandesanwalt* A. Meyer ja *Rechtsanwalt* W. Durner,
- Stadt Nürnberg, esindaja: *Rechtsanwalt* U. Hösch,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

— Euroopa Komisjon, esindajad: A. Becker ja C. Zadra,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus puudutab Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2011. aasta direktiivi 2011/92/EL teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta (ELT 2012, L 26, lk 1) tõlgendamist.
- 2 Taotlus on esitatud Bund Naturschutz in Bayern eV ja Harald Wilde ning Freistaat Bayerni (Baieri liidumaa, Saksamaa) vahelises kohtuvaidluses, mille ese on küsimus, kas Baieri liidumaa otsus, millega ta kiitis heaks Stadt Nürnbergi (Nürnbergi linn, Saksamaa) territooriumil asuva tee teatud osade laiendamise, ilma et oleks hinnatud selle laiendamise mõju keskkonnale, on õiguspärane.

Õiguslik raamistik

Direktiiv 2011/92

- 3 Direktiivi 2011/92 põhjenduse 1 kohaselt on direktiivi eesmärk kodifitseerida nõukogu 27. juuni 1985. aasta direktiiv 85/337/EMÜ teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta (EÜT 1985, L 175, lk 40; ELT eriväljaanne 15/01, lk 248), mida on korduvalt oluliselt muudetud.
- 4 Lisaks sisaldab direktiiv 2011/92 eelkõige järgmisi põhjendusi:

„[...]

(8) Teatavat liiki projektidel on oluline keskkonnamõju ja need projektid peaksid üldjuhul olema hõlmatud süstemaatilise hindamisega.

(9) Muud liiki projektidel ei tarvitse alati olla olulist keskkonnamõju ja neid projekte tuleks hinnata siis, kui liikmesriigid leiavad, et need avaldavad keskkonnale tõenäoliselt olulist mõju.

[...]“

- 5 Sama direktiivi artikli 4 lõigetes 1 ja 2 on sätestatud:

„1. Kui artikli 2 lõikest 4 ei tulene teisiti, hinnatakse I lisas loetletud töid artikli 5–10 kohaselt.

2. Kui artikli 2 lõikest 4 ei tulene teisiti, teevad liikmesriigid II lisas loetletud projektide puhul kindlaks, kas projekti hinnatakse artiklite 5–10 kohaselt. Liikmesriigid teevad selle kindlaks järgneva abil:

a) üksikjuhtumite uurimine

või

b) endi kehtestatud künnised või tingimused.

Liikmesriigid võivad teha otsuse kohaldada mõlemaid alapunktides a ja b nimetatud võimalusi.“

6 Direktiivi I lisa punktis 7 on artikli 4 lõikes 1 viidatud projektide osas muu hulgas mainitud:

„[...]“

- b) kiirteede ehitamine [Käesoleva direktiivi kohaldamisel tähendab „kiirtee“ teed, mis vastab peamisi rahvusvahelisi liiklussooni käsitlevas 15. novembri 1975. aasta Euroopa kokkuleppes sisalduvale määratlusele.];
- c) vähemalt neljarajaliste uute teede ehitamine või kõige rohkem kahe- või koljarajaliste olemasolevate teede ümberkavandamine ja/või laiendamine vähemalt neljarajaliseks, kui uus tee või ümberkavandatud ja/või laiendatud teelõik on vähemalt 10 km pikk.“

7 Direktiivi 2011/92 I lisa punktis 24 on sama direktiivi artikli 4 lõikes 1 viidatud projektide osas samuti mainitud:

„Käesolevas lisa loetletud projektide mis tahes muudatus või laiendamine, kui niisugune muudatus või laiendamine ise ei ületa käesolevas lisa sätestatud võimalikke künniseid.“

8 Kõnealuse direktiivi II lisa punktis 10 „Infrastruktuuriprojektid“ on artikli 4 lõikes 2 viidatud projektide osas muu hulgas mainitud:

„[...]“

- e) teede [...] ehitamine;

[...]“

9 Direktiivi 2011/92 II lisa punktis 13 on direktiivi artikli 4 lõikes 2 viidatud projektide osas samuti mainitud:

- „a) Juba loa saanud või valminud või käimasolevate I või käesolevas lisa loetletud projektide muutmine või laiendamine, kui see võib keskkonda oluliselt kahjustada (I lisaga hõlmamata muudatus või laiendus);
- b) I lisa loetletud projektid, mida tehakse üksnes või peaaesjalikult uute menetluste või toodete arendamiseks või katsetamiseks ja mis ei kesta üle kahe aasta.“

Peamisi rahvusvahelisi liiklussooni käsitlev Euroopa kokkulepe

10 15. novembril 1975 Genfis allkirjastatud peamisi rahvusvahelisi liiklussooni käsitleva Euroopa kokkuleppe II lisa „Tingimused, millele peavad vastama rahvusvahelised liiklussooned“ sisaldab punkti I.1, mis on sõnastatud järgmiselt:

„Järgnevad sätted käsitlevad edaspidi „rahvusvahelisteks teedeks“ nimetatavate rahvusvaheliste liiklussoonte ehitamise ja laiendamise põhitingimusi ning on vastavuses tänapäeva tee-ehituse tehnika tasemega. Kõnealuseid sätteid ei kohaldata hoonestatud alade suhtes. Teed tuleb nimetatud aladest mööda suunata, kui need kujutavad endast seal takistust või ohtu.“ [Siin ja edaspidi on osundatud kokkulepet tsiteeritud mitteametlikus tõlkes.]

Selle lisa II jaotise („Rahvusvaheliste teede kategooriad“) punkt II.3 sisaldab järgmist määratlust:

„Kiirliiklusega teed

Mootorsõidukiliikluseks ette nähtud teed, millele on juurdepääs ainult mitmetasandilistelt ristmikelt või eraldi reguleeritud ristmikelt ning kus peatumine ja parkimine on keelatud.“

Saksa õigus

- 11 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz'i (Bayeri liidumaa teeseadus) 5. oktoobri 1981. aasta redaktsiooni, mida on muudetud 22. mai 2015. aasta seadusega, artiklis 37 „Keskkonnamõju hindamine“ on sätestatud:

„Riigimaanteede, piirkondlike teede, munitsipaalteede ja kohalike teede puhul tuleb keskkonnamõju hindamine läbi viia juhul, kui

- 1) ehitatakse vähemalt neljarajalised teed või olemasolevad teed kavandatakse ümber või laiendatakse vähemalt neljarajaliseks, kui uus ehitatud, laiendatud või ümberkavandatud teelõik
 - a) on katkematult vähemalt 10 km pikkune või
 - b) on katkematult vähemalt 5 km pikkune ja läbib oma pikkusest rohkem kui 5% ulatuses biotoope, mille pindala on suurem kui 1 ha, [nõukogu 21. mai 1992. aasta] direktiivi 92/43/EMÜ [looduslike elupaikade ning loodusliku loomastiku ja taimestiku kaitse kohta (EÜT 1992, L 206, lk 7; ELT eriväljaanne 15/02, lk 102)] või [nõukogu 2. aprilli 1979. aasta] direktiivi 79/409/EMÜ [loodusliku linnustiku kaitse kohta (EÜT 1979, L 103, lk 1; ELT eriväljaanne 15/01, lk 98)] kohaseid kaitsealasid, rahvusparke [...] või looduskaitsealasid [...] või
- 2) ehitatakse ühe-, kahe- või kolmerajalised teed, kui uus ehitatud teelõik on katkematult vähemalt 10 km pikkune ja läbib oma pikkusest rohkem kui 5% ulatuses punkti 1 alapunkti b kohaseid alasid või biotoope või
- 3) niivõrd kui punkt 1 seda juba ei hõlma – kui teid muudetakse katkematult vähemalt 10 km ulatuses vähemalt ühe uue sõiduraja ehitamisega ja muudetav teelõik läbib oma pikkusest rohkem kui 5% ulatuses punkti 1 alapunkti b kohaseid alasid või biotoope.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

- 12 Baieri liidumaa pädevad asutused kiitsid 28. juuni 2013. aasta otsusega heaks piirkondliku tee nr 4 teatavate osade laiendamise kavad Nürnbergi linna territooriumil.
- 13 Kõnealune laiendamisprojekt puudutab selle tee kahte lõiku, millel on mõlemas suunas kaks sõidurada. Esimesel teelõigul pikkusega 1,8 km on kavas ehitada ühel suunal kolmas sõidurada ning *ca* 1,3 kilomeetri ulatuses müratõkked. Teisel teelõigul pikkusega 2,6 kilomeetrit on kavas ehitada *ca* 1,8 kilomeetri pikkune teetunnel, muuta olemasolevad „samatasandilised ristmikud“ „mitmetasandilisteks“ ja ehitada lisaks uus juurdepääsutee Nürnbergi kesklinnast. Mõlemad asjaomased teelõigud asuvad linnapiirkonnas.
- 14 Põhikohtuasja kaebajad esitasid 28. juuni 2013. aasta otsuse peale kaebused Bayerisches Verwaltungsgericht Ansbachile (Baieri esimese astme halduskohus Ansbachis, Saksamaa) nimelt põhjendusel, et sellele otsusele ei eelnenud keskkonnamõju hindamist.
- 15 Kaebused jäeti 14. juuli 2014. aasta otsustega rahuldamata. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Baieri liidumaa kõrgeim halduskohus, Saksamaa) andis 23. juuni 2015. aasta määrustega põhikohtuasja kaebajatele loa esitada nimetatud otsuste peale apellatsioonkaebus.

- 16 Apellatsioonkaebuse lahendamise käigus on eelotsusetaotluse esitanud kohtul tekkinud küsimus, kas kõnealuse projekti mõju keskkonnale tuleb hinnata direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunktide b ja c alusel. Kohus kahtleb nimelt, kas neid sätteid saab kohaldada vähem kui 10 km pikkuse tee laiendamisele ning küsib, kas tegemist on „ehitamise“ nende sätete tähenduses.
- 17 Neil asjaoludel otsustas Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Baieri liidumaa kõrgeim halduskohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:
- „1. Kas [...] direktiivi 2011/92 [...] I lisa punkti 7 alapunkti c tuleb tõlgendada nii, et see hõlmab ka olemasolevate vähemalt neljarajaliste teede laiendamist?
 2. Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav:

Kas direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunkti c tuleb käsitada sama lisa punkti 7 alapunkti b suhtes erinormina ja seega kohaldada eelisjärjekorras?
 3. Kui vastus esimesele või teisele küsimusele on eitav:

Kas direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunktis b sisalduv mõiste „kiirtee“ eeldab, et asjaomase teelõigu puhul on tegemist rahvusvahelise liiklussoonega peamisi rahvusvahelisi liiklussooni käsitleva Euroopa kokkuleppe tähenduses?
 4. Kui vastus esimesele, teisele või kolmandale küsimusele on eitav:

Kas direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunktis b sisalduv mõiste „ehitamine“ on kohaldatav tee laiendamisele, mille puhul olemasolevat teetrassi olulisel määral ei muudeta?
 5. Kui vastus neljandale küsimusele on jaatav:

Kas direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunktis b sisalduv mõiste „ehitamine“ eeldab asjaomase teelõigu minimaalset pikkust? Kas jaatava vastuse korral tuleb seejuures lähtuda katkematust teelõigust? Kas jaatava vastuse korral on teelõigu minimaalne pikkus suurem kui katkematult 2,6 kilomeetrit või – juhul, kui kokku tuleb liita mitme eraldi teelõigu pikkus – suurem kui ühtekokku 4,4 kilomeetrit?
 6. Kui vastus viiendale küsimusele on eitav:

Kas direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunkti b teist võimalust (kiirteede ehitamine) kohaldatakse tee laiendamisele hoonestatud alal peamisi rahvusvahelisi liiklussooni käsitleva Euroopa kokkuleppe tähenduses?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

- 18 Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunkti c tuleb tõlgendada nii, et see säte hõlmab teelaiendamisprojekti, mis puudutab küll vähem kui 10 km pikkust teelõiku nagu põhikohtuasjas, kuid mille puhul on tegemist olemasoleva vähemalt neljarajalise tee laiendamisega.

- 19 Sellega seoses on oluline märkida, et direktiivi 2011/92 põhjenduste 8 ja 9 kohaselt soovis Euroopa Liidu seadusandja teha vahet ühelt poolt teatavat liiki projektidel, millel on oluline keskkonnamõju ja mis peaksid üldjuhul olema hõlmatud süstemaatilise hindamisega, ning teiselt poolt muud liiki projektidel, millel ei tarvitse alati olla sellist mõju ja mida tuleks hinnata siis, kui liikmesriigid leiavad, et need avaldavad keskkonnale tõenäoliselt olulist mõju.
- 20 Sellest tulenevalt eristatakse direktiivi 2011/92 artikli 4 lõikes 1 ühelt poolt I lisas loetletud projekte, mille keskkonnamõju liikmesriigid peavad hindama, ja teiselt poolt lõikes 2 projekte, mis on loetletud direktiivi II lisas ja mille puhul liikmesriigid otsustavad, kas keskkonnamõju tuleb hinnata.
- 21 Direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunktis b on nimetatud kiirteede ehitamist ning punkti 7 alapunktis c vähemalt neljarajaliste uute teede ehitamist või kõige rohkem kahe- ja koljarajaliste olemasolevate teede ümberkavandamist ja/või laiendamist vähemalt neljarajaliseks, kui uus tee või ümberkavandatud ja/või laiendatud teelõik on katkematult vähemalt 10 km pikk.
- 22 Direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunktist c tuleneb selgelt, et liidu seadusandja soovis kehtestada üksnes märkimisväärse pikkusega, käesoleval juhul vähemalt 10 km pikkuste teelõikude projektide osas liikmesriikide kohustuse hinnata teatavate teelaiendamisprojektide puhul süstemaatiliselt nende mõju keskkonnale.
- 23 Kuigi samamoodi nagu direktiivi 85/337 kohaldamisala on ka direktiivi 2011/92 kohaldamisala ulatuslik ja eesmärk väga lai (vt selle kohta eelkõige kohtuotsused, 28.2.2008, Abraham jt, C-2/07, EU:C:2008:133, punkt 32, ja 25.7.2008, Ecologistas en Acción-CODA, C-142/07, EU:C:2008:445, punkt 28), ei saa selle direktiivi eesmärgipärasel tõlgendamisel kalduda kõrvale liidu seadusandja selgelt väljendatud tahtest (vt selle kohta kohtuotsus, 17.3.2011, Brussels Hoofdstedelijk Gewest jt, C-275/09, EU:C:2011:154, punkt 29).
- 24 Järelikult ei ole selline teelaiendamisprojekt nagu põhikohtuasjas, mis puudutab vähem kui 10 km teelõiku, juba ainuüksi oma olemuse tõttu direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunktis c viidatud projekt, isegi kui tegemist on olemasoleva vähemalt neljarajalise tee laiendamisega.
- 25 See kaalutus ei piira siiski vajaduse korral direktiivi 2011/92 artikli 4 lõike 2 ja II lisa kohaldamist põhikohtuasjas.
- 26 Eeltoodud arvestades tuleb esimesele küsimusele vastata, et direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunkti c ei tule tõlgendada nii, et see säte hõlmab teelaiendamisprojekti, mis puudutab küll vähem kui 10 km pikkust teelõiku nagu põhikohtuasjas, kuid mille puhul on tegemist olemasoleva vähemalt neljarajalise tee laiendamisega.

Teine küsimus

- 27 Arvestades esimesele küsimusele antud vastust, ei ole vaja teisele küsimusele vastata.

Kolmas ja kuues küsimus

- 28 Kolmanda ja kuuenda küsimusega, mida tuleb analüüsida koos, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, milline ulatus on mõistel „kiirtee“, mille ehitamisel tuleb direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunkti b kohaselt hinnata keskkonnamõju.
- 29 Nagu käesoleva otsuse punktis 10 on juba öeldud, on direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunktis b määratletud kiirteede mõistet viitega peamisi rahvusvahelisi liiklussooni käsitlevas Euroopa kokkuleppes sisalduvale kiirliiklusega teede mõistele.

- 30 Esiteks tuleb märkida, et nii punkti 7 alapunkt b kui ka viide peamisi rahvusvahelisi liiklussooni käsitlevale Euroopa kokkuleppele on samamoodi sõnastatud ka direktiivis 85/337. Nimetatud direktiivi kohaldamise suhtes on Euroopa Kohus juba sedastanud, et kuna kõik liikmesriigid ei ole selle kokkuleppe pooled, osutab viide kokkuleppe redaktsioonile, mis kehtis direktiivi 85/337 vastuvõtmise ajal, see tähendab 15. novembri 1975. aasta redaktsioonile (vt selle kohta kohtuotsus, 25.7.2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, punkt 30).
- 31 Kuna direktiiv 2011/92 piirdub direktiivi 85/337 pelga kodifitseerimisega, kõik liikmesriigid ei ole peamisi rahvusvahelisi liiklussooni käsitleva Euroopa kokkuleppe pooled ning miski ei anna alust arvata, et liidu seadusandja soovis direktiivi 2011/92 vastu võttes tugineda selle kokkuleppe esialgse redaktsiooni asemel muudetud või parandatud redaktsioonidele, siis tuleb endiselt lähtuda kõnealuse kokkuleppe redaktsioonist, mis kehtis selle allkirjastamisel, see tähendab 15. novembril 1975.
- 32 Teiseks on oluline meenutada, et vastavalt direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunktis c tehtud viitele peamisi rahvusvahelisi liiklussooni käsitlevale Euroopa kokkuleppele tähendab „kiirtee“ selle direktiivi kohaldamisel teed, mis vastab selles kokkuleppes sisalduvale määratlusele. Juba selle sätte sõnastusest tuleneb niisiis, et viidates nimetatud määratlusele, mitte aga peamisi rahvusvahelisi liiklussooni käsitleva Euroopa kokkuleppe kohaldamisalasse kuuluvatele teedele, peetakse kõnealuse direktiiviga silmas teid, mille tehnilised tunnused ühtivad selle määratluse tunnustega, mitte aga teid, mida tuleb seda määratlust kohaldades lugeda „rahvusvahelisteks liiklussoonteks“ nimetatud kokkuleppe tähenduses. Seega kuulub direktiivi I lisa punkti 7 alapunkti b kohaldamisalasse sellise tee ehitamine, millel on kiirliiklusega tee tehnilised tunnused, mis tulenevad peamisi rahvusvahelisi liiklussooni käsitlevas Euroopa kokkuleppes antud määratlusest, isegi kui see tee ei ole rahvusvaheliste liiklussoonte võrgu osa.
- 33 Direktiiviga 2011/92 kehtestatud kohustuste osas ei oma mingit tähtsust asjaolu, et peamisi rahvusvahelisi liiklussooni käsitleva Euroopa kokkuleppe II lisa punkti I.1 kohaselt „ei kohaldata“ kõnealust lisa „hoonestatud alade suhtes“ ja et teed „tuleb nimetatud aladest mööda suunata, kui need kujutavad endast seal takistust või ohtu“. Peamisi rahvusvahelisi liiklussooni käsitleva Euroopa kokkuleppe kohaldamisala selline piirang ei sea iseenesest mingil juhul kahtluse alla selles kokkuleppes määratletud kiirliiklusega teedele omaste tehniliste tunnuste kohaldatavust direktiivi 2011/92 osas.
- 34 Kolmandaks on kiirliiklusega tee selle määratluse kohaselt mootorsõidukiliikluseks ette nähtud 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. Tuleb hoopis järeldada, et asulas asuvate teede sõnaselge välistamatajätmise tõttu hõlmab mõiste „kiirliiklusega teed“ ka linnatänavaid, mis vastavad peamisi rahvusvahelisi liiklussooni käsitleva Euroopa kokkuleppe II lisa ette nähtud tunnustele (kohtuotsus, 25.7.2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, punkt 31).
- 35 Eeltoodust lähtuvalt tuleb kolmandale ja kuuendale küsimusele vastata, et direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunkti b tuleb tõlgendada nii, et „kiirteed“ selle sätte tähenduses on teed, mille tehnilised tunnused ühtivad peamisi rahvusvahelisi liiklussooni käsitleva Euroopa kokkuleppe II lisa punktis II.3 sätestatud määratluse tunnustega, isegi kui need teed ei ole selle kokkuleppega reguleeritud rahvusvaheliste liiklussoonte võrgu osa või asuvad linnaalal.

Neljas ja viies küsimus

- 36 Neljanda ja viienda küsimusega, mida tuleb analüüsida koos, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, milline on mõiste „ehitamine“ ulatus direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunkti b tähenduses.

- 37 Nagu eelotsusetaotluse esitanud kohus rõhutab, on Euroopa Kohus tõlgendanud direktiivi 85/337 I lisa punkti 7 alapunkte b ja c, mis on identses sõnastuses üle võetud direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunktidesse b ja c, laialt, sedastades, et projekti, mis puudutab tee renoveerimist, mis on oma ulatuse ja tunnuste poolest võrdväärne ehitamisega, võib käsitada ehitamist puudutava projektina nende sätete tähenduses (vt selle kohta kohtuotsused, 25.7.2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, punkt 36, ja 17.3.2011, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest jt*, C-275/09, EU:C:2011:154, punkt 27).
- 38 Sellest hinnangust lähtudes tekib eelotsusetaotluse esitanud kohtul küsimus, kas sellist projekti nagu põhikohtuasjas, mis puudutab tee renoveerimist teatud ulatuses, kuid vähem kui 10 km pikkusel teelõigul ja ilma, et teetrassi olulisel määral muudetak, saab lugeda „ehitamise“ seotud projektiks direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunkti b tähenduses.
- 39 Tuleb märkida, et direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunktis a kasutatud mõiste „ehitamine“ ei ole mitmeti mõistetav ning seda tuleb mõista selle tavatähenduses, see tähendab viitavana selliste ehitiste püstitamisele, mida varem ei olnud, või olemasolevate rajatiste füüsilisele muutmisele (vt selle kohta kohtuotsus, 17.3.2011, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest jt*, C-275/09, EU:C:2011:154, punkt 26).
- 40 Näib, et sellise muudatusega on vaieldamatult tegemist projekti puhul, mis näeb ette olemasoleva tee renoveerimise teatavaid ehitustehnilisi meetmeid kasutades, eelkõige tunneli kaevamise, isegi kui seda tehakse olemasoleval teetrassil ja vähem kui 10 km pikkusel lõigul.
- 41 Sellega seoses tuleb sedastada, et erinevalt direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunktidest a ja c ei ole punkti 7 alapunktis b öeldud, et seal silmas peetaval teel peab olema teatud minimaalne pikkus. Lisaks tuleneb viimati nimetatud sätte sõnastusest, et liidu seadusandja liigitas kiirteede ehitamise selliste projektide hulka, mille keskkonnamõju tuleb süstemaatiliselt hinnata, ilma et ta oleks nõudnud, et kõnealune ehitus hõlmaks teatava minimaalse pikkusega teelõiku.
- 42 Pealegi ei saa välistada, et isegi lühikese teelõigu laiendamine on oma olemuselt nii ulatuslik, et see avaldab keskkonnale olulist mõju. Seega ei nõua mõiste „ehitamine“ direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunkti b tähenduses, et asjaomane teelõik oleks teatava pikkusega. Liikmesriigi kohtu ülesanne on käesoleva otsuse punktis 37 osundatud tingimustel igal üksikjuhul hinnata, kas kõnealune teelõigu laiendamine on selle kõiki tunnuseid ja mitte üksnes pikkust arvesse võttes nii ulatuslik, et seda tuleb lugeda „ehitamiseks“ direktiivi tähenduses.
- 43 Järelikult tuleb neljandale ja viiendale küsimusele vastata, et mõistet „ehitamine“ direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunkti b tähenduses tuleb tõlgendada nii, et see viitab selliste ehitiste püstitamisele, mida varem ei olnud, või olemasolevate rajatiste füüsilisele muutmisele. Selleks et hinnata, kas selline muutmine on oma ulatuse ja tunnuste poolest võrdväärne ehitamisega, peab liikmesriigi kohus arvesse võtma asjaomase rajatise kõiki tunnuseid, mitte aga üksnes selle pikkust või esialgse trassi säilimist.

Kohtukulud

- 44 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulused, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kuues koda) otsustab:

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2011. aasta direktiivi 2011/92/EL teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta I lisa punkti 7 alapunkti c ei tule tõlgendada nii, et see säte hõlmab teelaiendamisprojekti, mis puudutab küll vähem kui 10 km pikkust teelõiku nagu põhikohtuasjas, kuid mille puhul on tegemist olemasoleva vähemalt neljarajalise tee laiendamisega.
2. Direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunkti b tuleb tõlgendada nii, et „kiirteed“ selle sätte tähenduses on teed, mille tehnilised tunnused ühtivad 15. novembril 1975 Genfis allkirjastatud peamisi rahvusvahelisi liiklussooni käsitleva Euroopa kokkuleppe II lisa punktis II.3 sätestatud määratluse tunnustega, isegi kui need teed ei ole selle kokkuleppega reguleeritud rahvusvaheliste liiklussoonte võrgu osa või asuvad linnaalal.
3. Mõistet „ehitamine“ direktiivi 2011/92 I lisa punkti 7 alapunkti b tähenduses tuleb tõlgendada nii, et see viitab selliste ehitiste püstitamisele, mida varem ei olnud, või olemasolevate rajatiste füüsilisele muutmisele. Selleks et hinnata, kas selline muutmine on oma ulatuse ja tunnuste poolest võrdväärne ehitamisega, peab liikmesriigi kohus arvesse võtma asjaomase rajatise kõiki tunnuseid, mitte aga üksnes selle pikkust või esialgse trassi säilimist.

Allkirjad