



# Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kuudes jaosto)

24 päivänä marraskuuta 2016\*

Ennakkoratkaisupyyntö — Ympäristö — Tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arviointi — Direktiivi 2011/92/EU — Hanke, joka arvioidaan — Liitteessä I oleva 7 kohta — Kansainvälisistä pääliikenneväylistä tehty eurooppalainen sopimus — Nelikaistaisen tien leventäminen alle 10 kilometrin osuudella

Asiassa C-645/15,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Baijerin osavaltion toisen asteen hallintotuomioistuim, Saksa) on esittänyt 27.10.2015 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 3.12.2015, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

**Bund Naturschutz in Bayern eV** ja

**Harald Wilde**

vastaaan

**Freistaat Bayern,**

**Stadt Nürnbergin**

osallistuessa asian käsittelyyn,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto),

toimien kokoonpanossa: J.-C. Bonichot (esittelevä tuomari), joka hoitaa kuudennen jaoston puheenjohtajan tehtäviä, sekä tuomarit A. Arabadjiev ja C. G. Fernlund,

julkisasiamies: M. Campos Sánchez-Bordona,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Bund Naturschutz in Bayern eV ja Harald Wilde, edustajanaan A. Lehnert, Rechtsanwalt,

— Freistaat Bayern, edustajinaan A. Meyer, Oberlandesanwalt, ja W. Durner, Rechtsanwalt,

\* \* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

— Stadt Nürnberg, edustajanaan U. Hösch, Rechtsanwalt,

— Euroopan komissio, asiamiehinään A. C. Becker ja C. Zadra,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

### tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista 13.12.2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/92/EU (EUVL 2012, L 26, s. 1) tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa vastakkain ovat yhtäältä Bund Naturschutz in Bayern eV ja Harald Wilde ja toisaalta Freistaat Bayern (Baijerin osavaltio, Saksa) ja joka koskee viimeksi mainitun osapuolen tekemän sellaisen päätöksen laillisuutta, jolla hyväksyttiin Nürnbergin kaupungin (Saksa) alueella sijaitsevan tien tiettyjen osien leventäminen arvioimatta ympäristövaikutuksia.

### Asiaa koskevat oikeussäännöt

#### *Direktiivi 2011/92*

- 3 Direktiivin 2011/92 johdanto-osan ensimmäisen perustelukappaleen mukaan direktiivillä on tarkoitus kodifioida tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista 27.6.1985 annettu neuvoston direktiivi 85/337/ETY (EYVL 1985, L 175, s. 40), jota on muutettu useita kertoja ja huomattavilta osin.

- 4 Direktiivin 2011/92 johdanto-osassa on muun muassa seuraavat perustelukappaleet:

”\_ \_

(8) Tietynlaisilla hankkeilla on merkittäviä vaikutuksia ympäristöön, ja nämä hankkeet olisi pääsääntöisesti arvioitava järjestelmällisesti.

(9) Muunlaisilla hankkeilla ei välttämättä ole merkittäviä ympäristövaikutuksia kaikissa tapauksissa, ja nämä hankkeet on arvioitava silloin, kun jäsenvaltiot katsovat, että niillä todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia.

— —”

- 5 Tämän direktiivin 4 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Jollei 2 artiklan 4 kohdassa säädetystä muuta johdu, liitteessä I luetellut hankkeet arvioidaan 5–10 artiklan mukaisesti.

2. Jollei 2 artiklan 4 kohdassa säädetystä muuta johdu, jäsenvaltioiden on määritettävä liitteessä II lueteltujen hankkeiden osalta, arvioidaanko tämä hanke 5–10 artiklan mukaisesti. Jäsenvaltioiden on määritettävä tämä:

- a) tapauskohtaisesti selvittämällä;

tai

b) jäsenvaltioiden asettamien raja-arvojen tai valintaperusteiden avulla.

Jäsenvaltiot voivat päättää molempien a ja b alakohdassa tarkoitettujen menettelyjen soveltamisesta.”

6 Kyseisen direktiivin liitteessä I olevassa 7 kohdassa mainitaan direktiivin 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen hankkeiden osalta muun muassa seuraavaa:

”\_ \_

b) Moottoriteiden ja moottoriliikenneteiden [’Moottoriliikennetiellä’ tarkoitetaan tässä direktiivissä 15.11.1975 tehdystä Euroopan sopimuksessa liikenteen kansainvälisistä pääväylistä käytettyä määritelmää.] rakentaminen;

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

7 Direktiivin 2011/92 liitteessä I olevassa 24 kohdassa mainitaan direktiivin 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen hankkeiden osalta lisäksi seuraavaa:

”Kaikki muutokset tai laajennukset tässä liitteessä lueteltuihin hankkeisiin, jos muutos tai laajennus itsessään vastaa tässä liitteessä mahdollisesti vahvistettuja raja-arvoja.”

8 Kyseisen direktiivin liitteessä II olevassa 10 kohdassa, jonka otsikko on ”Perusrakennehankkeet”, mainitaan direktiivin 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuina hankkeina seuraavat:

”\_ \_

e) Teiden – – rakentaminen – –;

– –”

9 Direktiivin 2011/92 liitteessä II olevassa 13 kohdassa mainitaan direktiivin 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuina hankkeina lisäksi seuraavat:

a) Kaikki muutokset tai laajennukset liitteessä I tai tässä liitteessä mainittuihin sellaisiin hankkeisiin, joille on jo myönnetty lupa, jotka on jo toteutettu tai joita parhaillaan toteutetaan, jos muutoksesta tai laajennuksesta voi olla merkittävää haittaa ympäristölle (muut kuin liitteessä I mainitut muutokset ja korjaukset).

b) Liitteessä I mainitut hankkeet, jos niiden tarkoituksena on yksinomaan tai pääasiassa uusien menetelmien tai tuotteiden kehittäminen ja testaaminen, ja jotka eivät kestä kahta vuotta kauemmin.”

*Kansainvälisistä pääliikenneväylistä tehty eurooppalainen sopimus*

- 10 Kansainvälisistä pääliikenneväylistä tehdyn eurooppalaisen sopimuksen, joka allekirjoitettiin Genevessä 15.11.1975 (jäljempänä AGR-sopimus), liitteessä II, jonka otsikko on ”Kansainvälisille pääliikenneväylille asetetut ehdot”, on I.1 kappale, jossa todetaan seuraavaa:

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

Tässä liitteessä olevan II otsikon ”Kansainvälisten teiden luokittelu” alla olevassa II.3 kappaleessa esitetään seuraava määritelmä:

”Muut moottoriväylät

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

*Saksan lainsäädäntö*

- 11 Baijerin osanvaltion tielain (Bayerisches Straßen- und Wegegesetz), sellaisena kuin se on 5.10.1981 julkaistussa versiossaan ja muutettuna 22.5.2015 annetulla lailla, 37 §:ssä, jonka otsikko on ”Ympäristövaikutusten arviointi”, säädetään seuraavaa:

”Valta-, piirikunta-, seutu- ja paikallistiehankkeiden osalta on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi, jos

1. rakennetaan vähintään nelikaistainen tie tai tehdään tien uudelleenlinjaus tai levennäminen siten, että tiestä tulee vähintään nelikaistainen, mikäli yhtäjaksoinen uusi, levennetty tai uudelleenlinjattu tien osa
  - a) on vähintään 10 kilometrin pituinen tai
  - b) on vähintään 5 kilometrin pituinen ja tien osasta vähintään 5 prosenttia kulkee luontotyyppien – –, joiden pinta-ala on vähintään 1 hehtaari, [luontotyyppien sekä luonnonvaraisen eläimistön ja kasviston suojelusta 21.5.1992 annetussa neuvoston direktiivissä 92/43/ETY (EYVL 1992, L 206, s. 7)] tai [luonnonvaraisten lintujen suojelusta 2.4.1974 annetussa neuvoston direktiivissä 79/409/ETY (EYVL 1979, L 103, s. 1)] osoitettujen suojelualueiden, kansallispuistojen – – tai luonnonsuojelualueiden – – läpi, tai
2. rakennetaan yksi-, kaksi- tai kolmikaistainen tie, mikäli yhtäjaksoinen uusi tien osa on vähintään 10 kilometrin pituinen ja tien osasta vähintään 5 prosenttia kulkee edellä 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen alueiden tai luontotyyppien läpi, tai
3. ellei sovelleta jo edellä olevaa 1 kohtaa, jos tietä muutetaan siten, että siihen lisätään vähintään yksi uusi yhtäjaksoinen, vähintään 10 kilometrin pituinen ajokaista ja muutettavasta tien osasta vähintään 5 prosenttia kulkee edellä 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen alueiden tai luontotyyppien läpi.”

## Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

- 12 Freistaat Bayernin (Baijerin osavaltio) toimivaltaiset viranomaiset hyväksyivät 28.6.2013 tekemällään päätöksellä suunnitelman piirikunnan tien N 4 tiettyjen Stadt Nürnbergin (Nürnbergin kaupunki) alueella sijaitsevien osien kunnostamista varten.
- 13 Kyseinen kunnostamishanke koskee mainitun tien kahta osuutta, joissa kummassakin on kaksi kaistaa molempiin suuntiin. Ensimmäinen osuus on 1,8 kilometriä pitkä, ja siihen on tarkoitus lisätä kolmas ajokaista sekä uusia meluaitoja noin 1,3 kilometrin matkalle. Toinen osuus on 2,6 kilometrin pituinen, ja sen osalta tarkoituksena on rakentaa noin 1,8 kilometriä pitkä tunneli, rakentaa nykyiset liittymät uudelleen siten, etteivät ne ole enää samalla tasolla, sekä rakentaa uusi Nürnbergin kaupungin keskusta-alueelta johtava väylä. Kyseiset kaksi osuutta sijaitsevat kaupunkialueella.
- 14 Pääasian valittajat vaativat kumpikin 28.6.2013 annetun päätöksen kumoamista Bayerisches Verwaltungsgericht Ansbachissa (Ansbachin hallintotuomioistuin, Saksa) muun muassa sillä perusteella, että sitä ennen ei ollut tehty ympäristövaikutusten arviointia.
- 15 Valitukset hylättiin 14.7.2014 annetuilla tuomioilla. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Baijerin osavaltion toisen asteen hallintotuomioistuin) myönsi 23.6.2015 antamallaan määräyksillä valitusluvan tuomioista.
- 16 Näiden valitusten tutkinnan yhteydessä ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohti velvollisuutta tehdä kyseisestä hankkeesta ympäristövaikutusten arviointi direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan b ja c alakohdan nojalla. Kyseisellä tuomioistuimella on epäilyjä erityisesti näiden säännösten soveltamisesta alle 10 kilometrin tieosuuden kunnostamiseen, ja se pohtii, onko kyse näissä säännöksissä tarkoitettusta rakentamisesta.
- 17 Tässä tilanteessa Bayerischer Verwaltungsgerichtshof on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
- ”1) Onko – – direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan c alakohtaa tulkittava siten, että se koskee myös vähintään nelikaistaisen tien leventämistä?
- 2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi:
- Onko direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan c alakohta saman kohdan b alakohtaan nähden erityisempi säännös ja onko sitä näin ollen sovellettava ensisijaisesti?
- 3) Jos ensimmäiseen tai toiseen kysymykseen vastataan kieltävästi:
- Edellyttääkö direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohtaan sisältyvä moottoriliikennetien käsite, että asian kannalta merkityksellinen tien osa on [AGR-sopimuksessa] tarkoitettu kansainvälinen pääliikenneväylä?
- 4) Jos ensimmäiseen, toiseen tai kolmanteen kysymykseen vastataan kieltävästi:
- Onko direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohtaan sisältyvää rakentamisen käsitettä sovellettava tien leventämiseen, kun tien linjausta ei muuteta olennaisesti?
- 5) Jos neljänteen kysymykseen vastataan myöntävästi:
- Edellyttääkö direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohtaan sisältyvä rakentamisen käsite kyseiseltä tien osuudelta tiettyä vähimmäispituutta? Jos edelliseen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko kyseessä siinä tapauksessa oltava yhtäjaksoinen tien osa? Jos kysymykseen

vastataan myöntävästi, onko vähimmäispituus suurempi kuin yhtäjaksoisen tien osan osalta 2,6 kilometriä tai – jos useiden tien osien, jotka eivät ole yhtäjaksoisia, pituus on laskettava yhteen – yhteensä 4,4 kilometriä?

6) Jos viidenteen kysymykseen vastataan kieltävästi:

Voidaanko direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohdan toista vaihtoehtoa (moottoriliikenneteiden rakentaminen) soveltaa [AGR-sopimuksessa] tarkoitettussa taajamassa toteutettavaan tien leventämiseen?”

## Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

### *Ensimmäinen kysymys*

- 18 Ensimmäisellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan c alakohtaa tulkittava niin, että tämä säännös koskee sellaista tien kunnostamishanketta, joka tosin koskee pääasiassa kyseessä olevan tavoin alle 10 kilometrin pituista tieosuutta mutta koostuu vähintään nelikaistaisen tien laajentamisesta tai kunnostamisesta.
- 19 Tästä on todettava, että direktiivin 2011/92 johdanto-osan kahdeksannen ja yhdeksannen perustelukappaleen mukaan Euroopan unionin lainsäätäjän tarkoituksena on ollut erottaa toisistaan yhtäältä tietyntyyppiset hankkeet, joilla on merkittäviä vaikutuksia ympäristöön ja jotka olisi pääsääntöisesti arvioitava järjestelmällisesti, ja toisaalta sellaiset muunlaiset hankkeet, joilla ei välttämättä ole tällaisia vaikutuksia kaikissa tapauksissa ja jotka olisi arvioitava silloin, kun jäsenvaltiot katsovat, että niillä todennäköisesti on merkittäviä vaikutuksia ympäristöön.
- 20 Tästä seuraa, että direktiivin 2011/92 4 artiklassa erotetaan toisistaan yhtäältä sen 1 kohdan mukaan liitteessä I mainitut hankkeet, joiden osalta jäsenvaltioiden on arvioitava ympäristövaikutukset, ja toisaalta kyseisen säännöksen 2 kohdan mukaan liitteessä II mainitut hankkeet, joiden osalta jäsenvaltioiden on määriteltävä, onko niistä tehtävä tällainen arviointi vai ei.
- 21 Direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohdassa luetellaan hankkeet, joissa on kyse moottoriteiden ja moottoriliikenneteiden rakentamisesta, ja kyseisen säännöksen c alakohdassa hankkeet, joissa on kyse vähintään nelikaistaisen uuden tien rakentamisesta tai kaksikaistaisen tai sitä kapeamman tien uudelleenlinjauksesta tai leventämisestä siten, että tiestä tulee vähintään nelikaistainen, jos tällainen yhtäjaksoinen uusi tie tai uudelleenlinjattu tai levennetty tien osa on vähintään 10 kilometrin pituinen.
- 22 Direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan c alakohdasta ilmenee selvästi, että unionin lainsäätäjän tarkoituksena on ollut rajata jäsenvaltioiden velvollisuus järjestelmälliseen ympäristövaikutusten arviointiin koskemaan ainoastaan tiettyjä tien kunnostamishankkeita, jotka koskevat huomattavan pituista eli tältä osin vähintään yli 10 kilometrin pituista tieosuutta.
- 23 Vaikka direktiivin 2011/92 soveltamisala on direktiivin 85/337 soveltamisalan tavoin laaja ja myös sen kohde on hyvin laaja (ks. vastaavasti mm. tuomio 28.2.2008, Abraham ym., C-2/07, EU:C:2008:133, 32 kohta ja tuomio 25.7.2008, Ecologistas en Acción-CODA, C-142/07, EU:C:2008:445, 28 kohta), unionin lainsäätäjän selvästi ilmaisemaa tahtoa ei kuitenkaan voida vääristää kyseisen direktiivin teleologisella tulkinnalla (ks. vastaavasti tuomio 17.3.2011, Brussels Hoofdstedelijk Gewest ym., C-275/09, EU:C:2011:154, 29 kohta).

- 24 Näin ollen tien kunnostamishanke, joka pääasiassa kyseessä olevan tavoin koskee alle 10 kilometrin pituista tieosuutta, ei kuulu yksinomaan laatunsa vuoksi direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan c alakohdassa tarkoitettuihin hankkeisiin, vaikka se merkitsee vähintään nelikaistaisen tien laajentamista tai kunnostamista.
- 25 Tällä toteamuksella ei kuitenkaan ole vaikutusta direktiivin 2011/92 4 artiklan 2 kohdan ja sen liitteen II soveltamiseen pääasiassa.
- 26 Kun otetaan huomioon edellä todettu, ensimmäiseen kysymykseen on vastattava siten, että direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan c alakohtaa ei voida tulkita niin, että tämä säännös koskee sellaista tien kunnostamishanketta, joka pääasiassa kyseessä olevan tavoin tosin koskee alle 10 kilometrin pituista tieosuutta mutta merkitsee vähintään nelikaistaisen tien laajentamista tai kunnostamista.

#### *Toinen kysymys*

- 27 Kun otetaan huomioon ensimmäiseen kysymykseen esitetty vastaus, toiseen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

#### *Kolmas ja kuudes kysymys*

- 28 Kolmannella ja kuudennella kysymyksellään, joita on syytä tarkastella yhdessä, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuimien tiedustele lähinnä moottoriliikenneteiden – joiden rakentamisen ympäristövaikutukset on direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohdan mukaan arvioitava – käsitteen ulottuvuutta.
- 29 Direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohdassa määritellään moottoriliikennetiet viittaamalla AGR-sopimuksessa määrättyyn moottoriväylän määritelmään, sellaisena kuin se on mainittu edellä 10 kohdassa.
- 30 Ensiksi on todettava, että direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohta ja siinä oleva viittaus AGR-sopimukseen vastaavat sanamuodoltaan direktiivin 85/337 sanamuotoa. Tämän säännöksen soveltamisesta oikeuskäytännössä on jo todettu, että koska kaikki jäsenvaltiot eivät ole AGR-sopimuksen osapuolia, tämä viittaus koskee sopimusta sellaisena kuin se oli voimassa direktiivin 85/337 hyväksymishetkellä eli sopimuksen 15.11.1975 laadittua versiota (ks. vastaavasti tuomio 25.7.2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, 30 kohta).
- 31 Koska direktiivillä 2011/92 ainoastaan kodifoidaan direktiivi 85/337, koska kaikki jäsenvaltiot eivät ole AGR-sopimuksen osapuolia ja koska ei voida katsoa, että unionin lainsäätäjän tarkoituksena olisi direktiivin 2011/92 antamishetkellä ollut tähän sopimukseen viittaamalla viitata sen muutettuihin tai uudistettuihin versioihin eikä sen alkuperäiseen versioon, AGR-sopimusta on tarkasteltava edelleen sellaisena kuin se oli allekirjoitushetkellään eli 15.11.1975.
- 32 Toiseksi on muistutettava, että direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohtaan sisältyvän AGR-sopimukseen tehdyn viittauksen mukaan moottoriliikennetiellä tarkoitetaan kyseisessä direktiivissä tietä, joka vastaa tässä sopimuksessa määrättyä määritelmää. Kyseisen säännöksen sanamuodosta ilmenee, että kun direktiivissä viitataan tällaiseen määritelmään eikä AGR-sopimuksen soveltamisalaan kuuluviin teihin, kyseinen direktiivi koskee teitä, joiden tekniset ominaisuudet vastaavat tätä määritelmää, eikä teitä, jotka tämän määritelmän mukaan luokitellaan AGR-sopimuksessa tarkoitetuiksi ”kansainvälisiksi pääliikenneväyliksi”. Näin ollen sellaisen tien rakentaminen, joka on teknisiltä ominaisuuksiltaan – sellaisina kuin nämä ominaisuudet ilmenevät

AGR-sopimuksessa olevasta määritelmästä – moottoriliikennetie, kuuluu kyseisen direktiivin liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohdan soveltamisalaan, vaikka tämä tie ei olisikaan osa kansainvälisten pääliikenneväylien verkostoa.

- 33 Direktiivissä 2011/92 asetettujen velvollisuuksien kannalta merkitystä ei ole sillä seikalla, että AGR-sopimuksen liitteessä II olevan I.1 kappaleen mukaan kyseisen liitteen määräykset eivät koske taajamia, jotka ”on ohitettava, jos niistä aiheutuu esteitä tai vaaraa”. Tällaisella AGR-sopimuksen soveltamisalan rajoituksella ei sinällään saateta kyseenalaiseksi moottoriliikenneteille – sellaisina kuin ne on määritelty tässä sopimuksessa – ominaisten teknisten ominaisuuksien soveltamista direktiivin 2011/92 perusteella.
- 34 Kolmanneksi moottoriväylä on tämän määritelmän mukaan tie, joka on varattu moottoriliikenteelle ja jolle päästään vain eritasoliittymistä tai valvotuista liittymistä ja jolla erityisesti pysähtyminen ja pysäköinti on kielletty. Tästä määritelmästä ei ilmene, ettei se lähtökohtaisesti koskisi kaupunkialueilla sijaitsevia teitä. On päinvastoin syytä katsoa, että koska taajamassa olevia teitä ei ole nimenomaisesti suljettu määritelmän ulkopuolelle, ilmaisu ”moottoriliikennetiet” kattaa kaupunkialueiden tiet, joilla on AGR-sopimuksen liitteessä II määrätty ominaisuudet (tuomio 25.7.2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, 31 kohta).
- 35 Edellä todetusta seuraa, että kolmanteen ja kuudenteen kysymykseen on vastattava siten, että direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohdassa on tulkittava niin, että kyseisessä säännöksessä tarkoitetuilla ”moottoriliikenneteillä” tarkoitetaan teitä, jotka vastaavat teknisiltä ominaisuuksiltaan AGR-sopimuksen liitteessä II olevassa II.3 kappaleessa olevaa määritelmää, vaikka kyseiset tiet eivät olisikaan osa tässä sopimuksessa säänneltyä kansainvälisten pääliikenneväylien verkostoa tai vaikka ne sijaitisivat kaupunkialueella.

#### *Neljäs ja viides kysymys*

- 36 Neljännellä ja viidennellä kysymyksellään, joita on syytä tarkastella yhdessä, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohdassa tarkoitettua rakentamisen käsitteen ulottuvuutta.
- 37 Kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin korosti, oikeuskäytännössä direktiivin 85/337 liitteessä I olevan 7 kohdan b ja c alakohdan säännöksiä, jotka on otettu samanlaisina direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan b ja c alakohdassa, on tulkittu laajasti katsomalla, että tien uudistushanke, joka laajuudeltaan ja luonteeltaan vastaa tien rakentamista, voidaan katsoa näissä säännöksissä tarkoitetuksi rakentamiseksi (ks. vastaavasti tuomio 25.7.2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, 36 kohta ja tuomio 17.3.2011, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest ym.*, C-275/09, EU:C:2011:154, 27 kohta).
- 38 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tukeutuu tähän analyysiin ja pohtii, voidaanko pääasiassa kyseessä olevan kaltaista hanketta, joka koskee tien kohtuullisen laajaa uudistusta mutta kohdistuu alle 10 kilometrin pituiselle tieosuudelle ja jolla ei muuteta tien nykyistä linjausta olennaisesti, pitää direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohdassa tarkoitettuna rakentamisena.
- 39 On todettava, että direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan a alakohdassa käytetty rakentamisen käsite on yksiselitteinen ja että käsite on ymmärrettävä sen tavanomaisessa merkityksessä eli siten, että sillä viitataan sellaisten rakenteiden toteuttamiseen, joita ei ennestään ole ollut olemassa, tai ennestään olemassa olevien rakenteiden fyysiseen muuttamiseen (ks. vastaavasti tuomio 17.3.2011, *Brussel Hoofdstedelijk Gewest ym.*, C-275/09, EU:C:2011:154, 26 kohta).



- 40 Ei voida kiistää, että hanketta, jossa on tarkoituksena uudistaa ennestään olemassa olevia teitä kohtuullisen laajoilla rakennustoimenpiteillä ja muun muassa tunnelin kaivamisella, on pidettävä muuttamisena, vaikka nämä toimenpiteet toteutetaan tien nykyisellä linjauksella ja alle 10 kilometrin pituisella tieosuudella.
- 41 Tästä on todettava, että – toisin kuin direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan a ja c alakohdan säännöksissä – saman artiklan 7 kohdan b alakohdassa ei viitata mihinkään vähimmäispituuteen, jota kyseisen säännöksen tarkoittamilta tieosuuksilta edellyttäisiin. Viimeksi mainitun säännöksen sanamuodosta ilmenee lisäksi, että unionin lainsäätäjä on luokitellut moottoriteiden ja moottoriliikenneteiden rakentamisen sellaisten hankkeiden luokkaan, joiden ympäristövaikutukset on järjestelmällisesti arvioitava, eikä tältä osin edellytetä, että rakentaminen koskisi vähintään tietyn pituista tieosuutta.
- 42 Ei voida myöskään sulkea pois sitä, että lyhyeenkin tieosuuteen kohdistuva kunnostaminen voi pelkästään laatunsa vuoksi olla niin laaja, että sillä on merkittäviä ympäristövaikutuksia. Näin ollen direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohdassa tarkoitettussa rakentamisen käsitteessä kyseiselle tieosuudelle ei aseteta mitään tiettyä pituutta koskevaa vaatimusta. Kansallisen tuomioistuimen on arvioitava edellä 37 kohdassa mainituissa olosuhteissa tapauskohtaisesti, onko tien kunnostamishanke, kun arvioidaan kaikkia sen ominaisuuksia eikä ainoastaan tieosuuden pituutta, laajuudeltaan sellainen, että sitä on pidettävä tässä direktiivissä tarkoitettuna rakentamisena.
- 43 Tästä seuraa, että neljänteen ja viidenteen kysymykseen on vastattava siten, että on katsottava, että direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohdassa olevalla rakentamisen käsitteellä tarkoitetaan sellaisten rakenteiden toteuttamista, joita ei ennestään ole ollut olemassa, tai ennestään olemassa olevien rakenteiden fyysistä muuttamista. Arvioidessaan sitä, voidaanko tällaista muuttamista pitää laajuudeltaan ja luonteeltaan mainittua rakentamista vastaavana, ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on otettava huomioon kyseisten rakenteiden kaikki ominaisuudet eikä pelkästään tieosuuden pituutta ja sitä, säilytetäänkö tien alkuperäinen linjaus.

### Oikeudenkäyntikulut

- 44 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kuudes jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) **Tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista 13.12.2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/92/EU liitteessä I olevan 7 kohdan c alakohtaa ei voida tulkita niin, että tämä säännös koskee sellaista tien kunnostamishanketta, joka pääasiassa kyseessä olevan tavoin tosin koskee alle 10 kilometrin pituista tieosuutta mutta merkitsee vähintään nelikaistaisen tien laajentamista tai kunnostamista.**
- 2) **Direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohtaa on tulkittava niin, että kyseisessä säännöksessä tarkoitettulla ”moottoriliikennetiellä” tarkoitetaan teitä, jotka vastaavat teknisiltä ominaisuuksiltaan Genevessä 15.11.1975 allekirjoitetun kansainvälisestä pääliikenneväylistä tehdyn eurooppalaisen sopimuksen (AGR-sopimus) liitteessä II olevassa II.3 kappaleessa olevaa määritelmää, vaikka kyseinen tie ei olisikaan osa tässä sopimuksessa säänneltyä kansainvälisten pääliikenneväylien verkostoa tai vaikka se sijaitisi kaupunkialueella.**

- 3) Direktiivin 2011/92 liitteessä I olevan 7 kohdan b alakohdassa tarkoitettua rakentamisen käsitettä on tulkittava niin, että sillä tarkoitetaan sellaisten rakenteiden toteuttamista, joita ei ennestään ole ollut olemassa, tai ennestään olemassa olevien rakenteiden fyysistä muuttamista. Arvioidessaan sitä, voidaanko tällaista muuttamista pitää laajuudeltaan ja luonteeltaan mainittua rakentamista vastaavana, ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on otettava huomioon kyseisten rakenteiden kaikki ominaisuudet eikä pelkästään tieosuuden pituutta ja sitä, säilytetäänkö tien alkuperäinen linjaus.

Allekirjoitukset