



## Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (sestā palāta)

2016. gada 24. novembrī\*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu — Vide — Noteiktu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējums — Direktīva 2011/92/ES — Projekts, attiecībā uz kuru ir jāveic novērtējums — I pielikuma 7. punkts — Eiropas Līgums par galvenajām starptautiskajām maģistrālēm (AGR) — Četru joslu ceļa paplašināšana vismaz 10 km garumā

Lietā C-645/15

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Bayerischer Verwaltungsgerichtshof* (Bavārijas Federālā administratīvā tiesa, Vācija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2015. gada 27. oktobrī un kas Tiesā reģistrēts 2015. gada 3. decembrī, tiesvedībā

***Bund Naturschutz in Bayern eV***,

***Harald Wilde***

pret

***Freistaat Bayern***,

piedaloties

***Stadt Nürnberg***.

TIESA (sestā palāta)

šādā sastāvā: Ž. K. Bonišo [*J.-C. Bonichot*] (referents), kas pilda palātas priekšsēdētāja pienākumus, tiesneši A. Arabadžijevs [*A. Arabadjiev*] un K. G. Fernlunds [*C. G. Fernlund*],

ģenerālvokāts M. Kampos Sančess-Bordona [*M. Campos Sánchez-Bordona*],

sekretārs A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *Bund Naturschutz in Bayern eV* un *Harald Wilde* vārdā – *A. Lehnert, Rechtsanwalt*,

— *Freistaat Bayern* vārdā – *A. Meyer, Oberlandesanwalt*, un *W. Durner, Rechtsanwalt*,

— *Stadt Nürnberg* vārdā – *U. Hösch, Rechtsanwalt*,

\* Tiesvedības valoda – vācu..

— Eiropas Komisijas vārdā – *A. Becker* un *C. Zadra*, pārstāvji,

ņemot vērā pēc ģenerālvokāta uzklausišanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerālvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

### Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 13. decembra Direktīvu 2011/92/ES par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu (OV 2012, L 26, 1. lpp.).
- 2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp *Bund Naturschutz in Bayern eV* un *Harald Wilde*, no vienas puses, un *Freistaat Bayern* (Bavārijas federālā zeme, Vācija), no otras puses, par tā *Freistaat Bayern* pieņemtā lēmuma tiesiskumu, ar kuru apstiprināta noteiktu *Stadt Nürnberg* (Nirnbergas pilsēta, Vācija) teritorijā izvietoto ceļa daļu pārbūve, iepriekš neveicot šīs pārbūves ietekmes uz vidi novērtējumu.

### Atbilstošās tiesību normas

#### *Direktīva 2011/92*

- 3 Saskaņā ar Direktīvas 2011/92 preambulas 1. apsvērumu šīs direktīvas mērķis ir kodificēt Padomes 1985. gada 27. jūnija Direktīvu 85/377/EEK par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu (OV 1985, L 175, 40. lpp.), kura vairākas reizes ir tikusi būtiski grozīta.
- 4 Direktīvā 2011/92 tostarp ir ietverti šādi apsvērumi:

“[..]

(8) Projektiem, kas pieder pie konkrētiem tipiem, ir būtiska ietekme uz vidi, un minētie projekti parasti būtu sistemātiski jānovērtē.

(9) Citu tipu projektiem var nebūt būtiskas ietekmes uz vidi visos gadījumos, un minētie projekti būtu jānovērtē gadījumos, kad dalībvalstis uzskata, ka tiem var būt būtiska ietekme uz vidi.

[..]”
- 5 Atbilstoši šīs direktīvas 4. panta 1. un 2. punktam:

“1. Saskaņā ar 2. panta 4. punktu I pielikumā uzskaitītos projektus pakļauj novērtējumam saskaņā ar 5. līdz 10. pantu.

2. Saskaņā ar 2. panta 4. punktu attiecībā uz II pielikumā uzskaitītajiem projektiem dalībvalstis nolemj, vai projekts jānovērtē saskaņā ar 5. līdz 10. pantu. Dalībvalstis nolemj, izmantojot:

  - a) katra gadījuma pārbaudes;
  - vai
  - b) dalībvalsts noteiktos limitus vai kritērijus.

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

- 6 Minētās direktīvas I pielikuma 7. punktā kā projekti, kas minēti tās 4. panta 1. punktā, tostarp ir norādīti:

“[..]

- b) automaģistrāļu un ātrgaitas šoseju būve [Šajā direktīvā “ātrgaitas šoseja” ir šoseja, kas atbilst 1975. gada 15. novembra Eiropas Līguma par galvenajām starptautiskajām maģistrālēm definīcijai];
- c) “jauna četru joslu ceļa būve vai esošo divu vai mazāk joslu ceļu joslu pārdalīšana un/vai ceļu paplašināšana tā, lai nodrošinātu četras vai vairākas joslas, ja šāds jauns ceļš vai pārgrupēta un/vai paplašināta ceļa daļa ir 10 km vai vairāk nepārtrauktā garumā.”

- 7 Direktīvas 2011/92 I pielikuma 24. punktā kā projekti, kas minēti šīs direktīvas 4. panta 1. punktā, tostarp ir norādīti:

“Visas šajā pielikumā uzskaitīto projektu izmaiņas vai paplašināšana, ja šīs izmaiņas vai paplašinājums pats atbilst robežvērtībām, ja tādas ir noteiktas šajā pielikumā.”

- 8 Minētās direktīvas II pielikuma 10. punktā “Infrastrukturā projekti” kā projekti, kas minēti šīs direktīvas 4. panta 2. punktā, tostarp ir norādīti:

“[..]

- e) ceļu [...] būve;

[..]”

- 9 Direktīvas 2011/92 II pielikuma 13. punktā kā projekti, kas minēti šīs direktīvas 4. panta 2. punktā, tostarp ir norādīti arī:

- a) Jebkādas izmaiņas vai papildinājumi projektos, kas uzskaitīti I vai šajā pielikumā, kas jau ir apstiprināti, paveikti vai ir veikšanas procesā un kam var būt būtiska negatīva ietekme uz vidi (projekta izmaiņas vai paplašinājums, kas nav ietverts I pielikumā);
- b) tajos projektos I pielikumā, kas veikti vienīgi vai galvenokārt, lai attīstītu un pārbaudītu jaunas metodes vai produktus, un kas nav izmantoti vairāk kā divus gadus.”

*AGR*

- 10 1975. gada 15. novembrī Ženēvā parakstītā Eiropas Līguma par galvenajām starptautiskajām maģistrālēm (*AGR*) II pielikumā “Nosacījumi, kādiem ir jāatbilst svarīgākajām starptautiskajām automaģistrālēm” ir ietverts I.1. punkts, kurš ir formulēts šādi:

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

Šī pielikuma II sadaļā “Starptautisko automaģistrāļu kategorija” ir ietverts II.3. punkts, kurā ir iekļauta šāda definīcija:

“Ātrgaitas šosejas

Ceļi mehānisko transportlīdzekļu satiksmei, uz kuriem uzbraukšana iespējama tikai no ceļu pārvadiem vai regulējamiem krustojumiem un uz kuriem ir aizliegta apstāšanās vai stāvēšana uz braucamās daļas.”

*Vācijas tiesības*

- 11 *Bayerisches Straßen- und Wegegesetz* (Bavārijas ielu un ceļu likums), tā 1981. gada 5. oktobrī publicētajā redakcijā, kas grozīts ar 2015. gada 22. maija likumu, 37. pantā “Ietekmes uz vidi novērtējums” ir noteikts:

“Attiecībā uz federālās zemes, apgabala, pašvaldību savienojošas un apdzīvotas vietas nozīmes ceļiem ir jāveic ietekmes uz vidi novērtējums, ja

1. tiek būvēts četru vai vairāku joslu ceļš vai esošais ceļš tiek paplašināts vai pārdalīts tā, lai nodrošinātu četras vai vairākas joslas, ciktāl jaunā uzbūvētā, paplašinātā vai pārdalītā ceļa posma daļa
  - a) ir vismaz 10 km nepārtrauktā garumā vai
  - b) ir vismaz 5 km nepārtrauktā garumā un vairāk nekā 5 % no tās garuma šķērso biotopus [...] vairāk nekā 1 ha platībā, atbilstoši [Padomes 1992. gada 21. maija] Direktīvai 92/43/EEK [par dabisko dzīvotņu, savvaļas faunas un floras aizsardzību (OV 1992, L 206, 7. lpp.)] vai [Padomes 1979. gada 2. aprīļa] Direktīvai 79/409/EEK [par savvaļas putnu aizsardzību (OV 1979, L 103, 1. lpp.)] noteiktas aizsargājamās teritorijas, nacionālos parkus [...] vai dabas aizsargājamās teritorijas [...], vai
2. tiek būvēts vienas, divu vai trīs joslu ceļš, ciktāl jaunā izbūvētā ceļa posma daļa ir vismaz 10 km nepārtrauktā garumā un vairāk nekā 5 % no tās garuma šķērso teritorijas vai biotopus saskaņā ar 1) punkta b) apakšpunktu; vai,
3. ciktāl netiek jau piemērots 1) punkts, ja ceļš, izbūvējot vismaz vēl vienu ceļa joslu, tiek mainīts vismaz 10 km nepārtrauktā garumā un vairāk nekā 5 % no maināmās ceļa posma daļas garuma šķērso teritorijas vai biotopus saskaņā ar 1. punkta b) apakšpunktu.”

### **Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi**

- 12 Ar 2013. gada 28. jūnija lēmumu *Freistaat Bayern* (Bavārijas federālā zeme) kompetentās iestādes apstiprināja plānus, ar kuriem tika atļauta apgabala nozīmes ceļa Nr. 4 atsevišķu posmu pārbūve Nirnbergas pilsētas teritorijā.
- 13 Attiecīgais pārbūves plāns skar divus minētā ceļa posmus, kas ietver divas divvirzienu joslas. Pirmajā posmā, kura garums ir aptuveni 1,8 km, ir paredzēts izbūvēt trešo braukšanas joslu vienā virzienā un aptuveni 1,3 km garumā uzbūvēt skaņas izolācijas sienu. Otrajā posmā, kura garums ir 2,6 km, ir paredzēts izbūvēt aptuveni 1,8 km garu tuneli, pārbūvēt esošos “viena līmeņa krustojumus” par tādiem, kuri “neatrodas vienā līmenī”, un ierīkot jaunu pievedceļu no Nirnbergas pilsētas centra. Abi attiecīgie posmi atrodas pilsētas teritorijā.

- 14 Abi prasītāji pamatlietā cēla prasību par šī 2013. gada 28. jūnija lēmuma atcelšanu *Bayerisches Verwaltungsgericht Ansbach* (Bavārijas Administratīvā tiesa Ansbahā, Vācija), tostarp pamatojoties uz to, ka pirms šī lēmuma pieņemšanas netika veikts ietekmes uz vidi novērtējums.
- 15 Šīs prasības ar 2014. gada 14. jūlija spriedumiem tika noraidītas. Ar 2015. gada 23. jūnija lēmumiem *Bayerischer Verwaltungsgerichtshof* (Bavārijas Federālā administratīvā tiesa, Vācija) prasītāju pamatlietā apelācijas sūdzības par minētajiem spriedumiem atzina par pieņemamām.
- 16 Izskatot šīs apelācijas sūdzības, iesniedzējtiesai radās jautājums par to, vai pastāv pienākums piemērot attiecīgajam projektam ietekmes uz vidi novērtējumu, pamatojoties uz Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta b) un c) apakšpunktu. Tai tostarp ir šaubas par šo noteikumu piemērošanu pārbūvei, kas nepārsniedz 10 km, un tā vēlas noskaidrot, vai runa ir par “būvi” šo noteikumu izpratnē.
- 17 Šādos apstākļos *Bayerischer Verwaltungsgerichtshof* (Bavārijas Federālā administratīvā tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:
- “1) Vai [Direktīvas 2011/92] I pielikuma 7. punkta c) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka šī tiesību norma attiecas arī uz esošo četru vai vairāku joslu ceļu paplašināšanu?
- 2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša:
- vai Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta c) apakšpunkts ir speciālā tiesību norma attiecībā pret I pielikuma 7. punkta b) apakšpunktu un līdz ar to tas ir jāpiemēro kā augstāka juridiskā spēka tiesību norma?
- 3) Ja atbilde uz pirmo vai otro jautājumu ir noliedzoša:
- vai Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta b) apakšpunktā lietotā jēdziena “ātrgaitas šoseja” piemērošanas priekšnoteikums ir tāds, ka attiecīgās ceļa daļas gadījumā runa ir par vienu no galvenajām starptautiskajām maģistrālēm [AGR] izpratnē?
- 4) Ja atbilde uz pirmo, otro vai trešo jautājumu ir noliedzoša:
- vai Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta b) apakšpunktā lietotais jēdziens “būve” ir jāpiemēro ceļa paplašināšanai vai pārbūvei, kuras gadījumā esošais ceļa posms netiek būtiski mainīts?
- 5) Ja atbilde uz ceturto jautājumu ir apstiprinoša:
- vai Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta b) apakšpunktā lietotā jēdziena “būve” piemērošanas priekšnoteikums ir tāds, ka attiecīgajai ceļa daļai ir jāsasniedz minimālais garums? Vai, atbildot apstiprinoši, šajā gadījumā ir jāņem vērā nepārtrauktā ceļa daļa? Vai, atbildot apstiprinoši, minimālais garums ir vairāk nekā 2,6 km nepārtrauktā garumā vai – ja ir jāskatās vairāku pārtrauktu ceļu daļu garumi – kopā vairāk nekā 4,4 km?
- 6) Ja atbilde uz piekto jautājumu ir noliedzoša:
- vai Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta b) apakšpunkta otrā alternatīva (ātrgaitas šoseju būve) ir jāpiemēro ceļa paplašināšanai vai pārbūvei apbūvētā teritorijā [AGR] izpratnē?”

## Par prejudiciālajiem jautājumiem

### Par pirmo jautājumu

- 18 Ar savu pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta c) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka šī tiesību norma attiecas uz ceļa pārbūves projektu, kas, lai arī tas attiecas uz ceļa posmu, kurš ir īsāks par 10 km, kā tas ir pamatlietā, ietver esošā četru vai vairāku joslu ceļa paplašināšanu vai pārbūvi.
- 19 Šajā ziņā ir jānorāda, ka saskaņā ar Direktīvas 2011/92 preambulas 8. un 9. apsvērumu Eiropas Savienības likumdevējs ir vēlējis nošķirt, pirmkārt, projektus, kuri pieder pie konkrētiem tipiem un kuriem ir būtiska ietekme uz vidi, un kuri parasti būtu sistemātiski jānovērtē, un, otrkārt, citu tipu projektus, kuriem var nebūt būtiskas ietekmes uz vidi visos gadījumos un kuri būtu jānovērtē gadījumos, kad dalībvalstis uzskata, ka tiem var būt šāda būtiska ietekme uz vidi.
- 20 Tādējādi Direktīvas 2011/92 4. pantā atbilstoši tā 1. punktam ir nošķirti, pirmkārt, šīs direktīvas I pielikumā uzskaitītie projekti, uz kuriem dalībvalstīm ir jāattiecinā ietekmes uz vidi novērtējums, un, otrkārt, atbilstoši tā 2. punktam – projekti, kuri ir uzskaitīti minētās direktīvas II pielikumā un attiecībā uz kuriem dalībvalstis nolemj, vai uz tiem ir jāattiecinā šāds novērtējums.
- 21 Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta b) apakšpunktā ir minēta automaģistrāļu un ātrgaitas šoseju būve un 7. punkta c) apakšpunktā – jauna četru vai vairāk joslu ceļa būve vai esoša divu vai mazāk joslu ceļa pārdalīšana vai paplašināšana tā, lai nodrošinātu četras vai vairāk joslas, ja šāds jauns ceļš vai pārgrupēta un/vai paplašināta ceļa daļa ir 10 km vai vairāk nepārtrauktā garumā.
- 22 No Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta c) apakšpunkta noteikumiem skaidri izriet, ka Savienības likumdevējs ir vēlējis noteikt dalībvalstu pienākumu attiecināt uz dažiem ceļu pārbūves projektiem sistemātisku to ietekmes uz vidi novērtējumu tikai saistībā ar tiem projektiem, kuri skar ievērojama garuma ceļa posmus, kas šajā gadījumā ir vismaz 10 km garumā.
- 23 Lai arī Direktīvas 2011/92 piemērošanas joma ir plaša, kā tas ir arī Direktīvas 85/337 gadījumā, un tās mērķis ir ļoti plašs (šajā ziņā skat. it īpaši spriedumus, 2008. gada 28. februāris, *Abraham* u.c., C-2/07, EU:C:2008:133, 32. punkts, kā arī 2008. gada 25. jūlijs, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, 28. punkts), pamatojoties uz šīs pirmās minētās direktīvas teleoloģisko interpretāciju, nevar tomēr neievērot Savienības likumdevēja skaidri izteikto gribu (šajā ziņā skat. spriedumu, 2011. gada 17. marts, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest* u.c., C-275/09, EU:C:2011:154, 29. punkts).
- 24 Līdz ar to ceļa pārbūves projekts, kurš kā pamatlietā skar ceļa posmu, kas nepārsniedz 10 km, neraugoties uz to, ka tas ietver pastāvoša četru vai vairāk joslu ceļa paplašināšanu vai pārbūvi, tikai tā rakstura dēļ vien nav Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta c) apakšpunktā paredzēto projektu skaitā.
- 25 Šis apsvērumus tomēr attiecīgā gadījumā neskar Direktīvas 2011/92 4. panta 2. punkta un II pielikuma noteikumu piemērošanu pamatlietā.
- 26 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta c) apakšpunkts nevar tikt interpretēts tādējādi, ka šī tiesību norma attiecas uz ceļa pārbūves projektu, kurš, lai arī tas kā pamatlietā attiecas uz ceļa posmu, kas ir īsāks par 10 km, ietver esošā četru vai vairāku joslu ceļa paplašināšanu vai pārbūvi.

### Pat otro jautājumu

- 27 Ņemot vērā uz pirmo jautājumu sniegto atbildi, uz otro jautājumu nav jāatbild.

*Par trešo un sesto jautājumu*

- 28 Ar trešo un sesto jautājumu, kas ir jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, kāda ir jēdziena “ātrgaitas šosejas” piemērojamība, uz kuru būvi atbilstoši Direktīvas 2011/92 I pielikuma b) apakšpunktam ir jāattiecināta to ietekmes uz vidi novērtējums.
- 29 Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta b) apakšpunktā ātrgaitas šosejas ir definētas ar atsauci uz *AGR* ietverto ātrgaitas šoseju definīciju, kā tas ir atgādināts šī sprieduma 10. punktā.
- 30 Pirmkārt, ir jānorāda, ka Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta b) apakšpunkta, kā arī iepriekš minētās atsauces uz *AGR* formulējums ir tāds pats kā Direktīvā 85/337. Saistībā ar pēdējās minētās direktīvas piemērošanu Tiesa jau ir nospriedusi, ka, tā kā ne visas dalībvalstis ir minētā līguma puses, šī atsauce attiecas uz līguma redakciju, kas bija spēkā Direktīvas 85/337 pieņemšanas brīdī, proti, 1975. gada 15. novembrī (šajā ziņā skat. spriedumu, 2008. gada 25. jūlijs, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, 30. punkts).
- 31 Tā kā ar Direktīvu 2011/92 ir veikta tikai Direktīvas 85/337 kodifikācija, tā kā visas dalībvalstis nav *AGR* līgumslēdzējas puses un tā kā nekas neļauj uzskatīt, ka Savienības likumdevējs Direktīvas 2011/92 pieņemšanas brīdī, paredzot atsauci uz šo līgumu, būtu vēlējies atsaukties nevis uz tā sākotnējo redakciju, bet gan uz tā grozītajām vai pārskatītajām redakcijām, arī turpmāk ir jāatsaucas uz minēto līgumu tā redakcijā, kas bija spēkā tā parakstīšanas dienā, proti, 1975. gada 15. novembrī.
- 32 Otrkārt, ir jāatgādina, ka saskaņā ar atsauci, kas Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta b) apakšpunktā ir ietverta uz *AGR*, ar “ātrgaitas šoseju” šīs direktīvas nolūkiem tiek saprasts ceļš, kurš atbilst šajā līgumā sniegtajai definīcijai. Tādējādi no šī noteikuma formulējuma izriet, ka, paredzot atsauci uz šādu definīciju, nevis uz ceļiem, kas ietilpst *AGR* piemērošanas jomā, minētā direktīva ir attiecināma uz ceļiem, kuru tehniskās iezīmes ir ietvertas šajā definīcijā, nevis uz ceļiem, kuri atbilstoši šai definīcijai ir klasificēti kā “galvenās starptautiskās maģistrāles” *AGR* izpratnē. Līdz ar to šīs direktīvas I pielikuma 7. punkta b) apakšpunkta piemērošanas jomā ietilpst tāda ceļa būve, kurai ir ātrgaitas šoseju tehniskās iezīmes, kas izriet no *AGR* sniegtās definīcijas, lai arī šis ceļš nav galveno starptautisko maģistrāļu tīkla sastāvdaļa.
- 33 Ņemot vērā Direktīvā 2011/92 noteiktos pienākumus, nav nozīmes tam, ka saskaņā ar *AGR* II pielikuma I.1. punktu šī pielikuma tiesību normas “neattiecas uz apbūvētām teritorijām”, kuras “ir jāapiet, ja tās rada šķērslī vai risku”. Šāds *AGR* piemērošanas jomas ierobežojums pats par sevi nekādi neietekmē ātrgaitas šosejām piemēroto tehnisko iezīmju, kas definētas šajā līgumā, piemērojamību atbilstīgi Direktīvai 2011/92.
- 34 Treškārt, saskaņā ar šo definīciju ātrgaitas šoseja ir ceļš mehānisko transportlīdzekļu satiksmei, uz kura uzbaušana iespējama tikai no ceļu pārvadiem vai regulējamiem krustojumiem un uz kura ir aizliegta apstāšanās vai stāvēšana uz braucamās daļas. No šīs definīcijas neizriet, ka pilsētas teritorijā esošie ceļi tiek *a priori* izslēgti. Gluži pretēji jāatzīst – ja ceļi, kas atrodas aglomerācijā, nav *expressis verbis* izslēgti, termins “ātrgaitas šosejas” attiecas uz pilsētas ceļiem, kas atbilst *AGR* II pielikumā paredzētajām iezīmēm (spriedums, 2008. gada 25. jūlijs, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, 31. punkts).
- 35 No iepriekš minētā izriet, ka uz trešo un sesto jautājumu ir jāatbild, ka Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta b) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka “ātrgaitas šosejas” šīs tiesību normas izpratnē ir ceļi, kuru tehniskās iezīmes atbilst *AGR* II pielikuma II.3. punktā sniegtajā definīcijā ietvertajām iezīmēm, lai arī šie ceļi nav galveno starptautisko maģistrāļu tīkla, kas ir reglamentēti šajā līgumā, sastāvdaļa vai ir izvietoti apdzīvotā teritorijā.

*Par ceturto un piekto jautājumu*

- 36 Ar ceturto un piekto jautājumu, kas ir jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, kāda ir jēdziena “būve” piemērojamība Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta b) apakšpunkta izpratnē.
- 37 Kā ir norādījusi iesniedzējtiesa, Tiesa attiecībā uz Direktīvas 85/337 I pielikuma 7. punkta b) un c) apakšpunktu, kuri ir tikuši pilnībā pārņemti Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta b) un c) apakšpunktā, ir sniegusi plašu interpretāciju, nospriežot, ka projekts par ceļa pārbūvi, kurš pēc apmēra un veikšanas kārtības ir līdzvērtīgs ceļa būvei, var tikt uzskatīts par projektu, kas attiecas uz būvi šo tiesību normu izpratnē (šajā ziņā skat. spriedumus, 2008. gada 25. jūlijs, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, 36. punkts, kā arī 2011. gada 17. marts, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest* u.c., C-275/09, EU:C:2011:154, 27. punkts).
- 38 Ņemot vērā šo analīzi, iesniedzējtiesa jautā, vai projekts, kas kā pamatlietā attiecas uz ceļa pārbūvi noteiktā apmērā, kuras garums tomēr nepārsniedz 10 km un kura būtiski neizmaina ceļa trasi, var tikt uzskatīts par tādu, kurš ir saistīts ar “būvi” Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta b) apakšpunkta izpratnē.
- 39 Jānorāda, ka Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta a) apakšpunktā izmantotais termins “būve” nerada neskaidrību un ka tas ir jāsaprot tā parastajā nozīmē, proti, tādējādi, ka tajā ir norādīts uz tādu būvdarbu veikšanu, kuri iepriekš nav veikti vai ar kuriem fiziskā nozīmē tiek pārveidotas iepriekš pastāvošās būves (šajā ziņā skat. spriedumu, 2011. gada 17. marts, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest* u.c., C-275/09, EU:C:2011:154, 26. punkts).
- 40 Nav apstrīdams, ka ar šādu pārveidojumu ir saistīts projekts, kurā ir paredzēta iepriekš pastāvošo ceļu pārbūve, izmantojot noteikta apmēra inženiertehniskos būvdarbus, tostarp tuneļa izbūvi, lai gan tie tiek veikti esošā ceļa posmā un to garums nepārsniedz 10 km.
- 41 Šajā ziņā ir jākonstatē, ka pretēji Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta a) un c) apakšpunkta noteikumiem minētā 7. punkta b) apakšpunkta noteikumos nav ietverta nekāda atsauce uz minimālo garumu, kādam būtu jābūt tajos paredzētajiem ceļiem. No šī pēdējā minētā noteikuma formulējuma turklāt izriet, ka Savienības likumdevējs ir klasificējis automaģistrāļu un ātrgaitas šoseju būvi to projektu klasē, uz kuriem sistemātiski ir attiecināms to ietekmes uz vidi novērtējums, neparedzot, ka šādai būvei būtu jābūt kādam noteiktam minimālajam garumam.
- 42 Tāpat nevar izslēgt, ka ceļa pārbūvei, pat ja tās garums ir neliels, ņemot vērā tās raksturu vien, varētu būt tāds apmērs, kam ir būtiska ietekme uz vidi. Līdz ar to jēdziens “būve” Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta b) apakšpunkta izpratnē nenozīmē, ka attiecīgajam ceļa posmam ir jābūt kādam noteiktam garumam. Valsts tiesai, ievērojot šī sprieduma 37. punktā atgādinātos nosacījumus, katrā konkrētajā gadījumā ir jāizvērtē, vai, ņemot vērā visas tās iezīmes, ne tikai tās garumu vien, attiecīgajai ceļa pārbūvei ir tāds apmērs, ka tā ir kvalificējama kā “būve” šīs direktīvas izpratnē.
- 43 Līdz ar to uz ceturto un piekto jautājumu ir jāatbild, ka jēdziens “būve” Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta b) apakšpunkta izpratnē ir jāinterpretē tādējādi, ka tas ietver tādu būvdarbu veikšanu, kuri iepriekš nav veikti vai ar kuriem fiziskā nozīmē tiek pārveidotas iepriekš pastāvošās būves. Lai izvērtētu, vai šādu pārveidošanu pēc tās apmēra un veikšanas kārtības var uzskatīt par līdzvērtīgu šādai būvei, iesniedzējtiesai ir jāņem vērā visas attiecīgās būves iezīmes, nevis tikai tās garums vai tās sākotnējās trases saglabāšana.



## Par tiesāšanās izdevumiem

- 44 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (sestā palāta) nospriež:

- 1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 13. decembra Direktīvas 2011/92/ES par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu I pielikuma 7. punkta c) apakšpunkts nevar tikt interpretēts tādējādi, ka šī tiesību norma attiecas uz ceļa pārbūves projektu, kurš, lai arī tas kā pamatlietā attiecas uz ceļa posmu, kas ir īsāks par 10 km, ietver esoša četru vai vairāku joslu ceļa paplašināšanu vai pārbūvi;
- 2) Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta b) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka “ātrgaitas šosejas” šīs tiesību normas izpratnē ir ceļi, kuru tehniskās iezīmes atbilst 1975. gada 15. novembrī Ženēvā parakstītā Eiropas Līguma par galvenajām starptautiskajām maģistrālēm (AGR) II pielikuma II.3. punktā sniegtajā definīcijā ietvertajām iezīmēm, lai arī šie ceļi nav galveno starptautisko maģistrāļu tīkla, kas ir reglamentēts šajā līgumā, sastāvdaļa vai ir izvietoti apdzīvotā teritorijā;
- 3) jēdziens “būve” Direktīvas 2011/92 I pielikuma 7. punkta b) apakšpunkta izpratnē ir jāinterpretē tādējādi, ka tas ietver tādu būvdarbu veikšanu, kuri iepriekš nav veikti vai ar kuriem fiziskā nozīmē tiek pārveidotas iepriekš pastāvošās būves. Lai izvērtētu, vai šādu pārveidošanu pēc tās apmēra un veikšanas kārtības var uzskatīt par līdzvērtīgu šādai būvei, iesniedzējtiesai ir jāņem vērā visas attiecīgās būves iezīmes, nevis tikai tās garums vai tās sākotnējās trases saglabāšana.

[Paraksti]