

GENERALINIO ADVOKATO
M. POIARES MADURO IŠVADA,
pateikta 2004 m. kovo 24 d.¹

1. Pateiktu ieškiniu siekiama pripažinti, kad Ispanijos Karalystė, neatlikdama „geležinkelio linijos Valencia-Tarragona projekto, atkarpos Las Palmas-Oropesa“, sudarančio projekto „Viduržemio jūros koridorius“ dalį, poveikio aplinkai vertinimo, neįvykdė įsipareigojimų pagal 1985 m. birželio 27 d. Tarybos direktyvą 85/337/EEB dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo².

Geležinkelio projektas apima naują trasą, skirtą aplenkti Benicasim komuną (7,64 km), ir vienkelės geležinkelio linijos tarp Las Palmas ir Oropesa (13,2 km) perdarymą į dvikelę.

3. 1999 m. spalio 28 d. laišku Komisija paprašė Ispanijos valdžios institucijų pateikti jai pastabas dėl nurodytų faktinių aplinkybių.

I — Faktinės aplinkybės ir ikiteisminė procedūra

2. 1999 m. gegužės mėn. Europos Bendrijų Komisija gavo skundą, kuriame nurodoma, kad Ispanijos valdžios institucijos neteisingai taikė direktyvą. Ieškinyje nurodoma, kad 13,2 km ilgio geležinkelio trasa per Castellón, Benicasim ir Oropesa komunas buvo nutiesta neapklausus visuomenės ir nepateikus pranešimo apie poveikio aplinkai vertinimą.

4. 2000 m. sausio 13 d. Ispanijos Karalystė laišku patvirtino, kad aptariamo projekto atžvilgiu nebuvo atlikta poveikio aplinkai vertinimo procedūra. Ispanijos valdžios institucijų teigimu, toks vertinimas nebuvo būtinas, kadangi skunde nurodytos atkarpos atžvilgiu patvirtinta trasa buvo įtraukta į geležinkelio rezervą, numatytą bendrame 1992 m. vystymosi plane, dėl kurio buvo atliktas poveikio aplinkai vertinimas, ir kurį 1994 m. kovo 17 d. sprendimu patvirtinto Autonominės Valensijos vyriausybės (*Généralité de Valence*) (Ispanija) generalinis aplinkos kokybės direktorius (*Director General de Qualitat Ambiental*).

1 — Originalo kalba: portugalių.

2 — OL L 175, 1985, p. 40 (toliau – direktyva).

5. 2000 m. balandžio 13 d. Komisija, remdamasi EB 226 straipsniu, Ispanijos Karalystei išsiuntė oficialų išpėjimą dėl neteisingo direktyvos taikymo, motyvuodama tuo, kad nebuvo atliktas „geležinkelių linijos Valencia-Tarragona projekto, atkarpos Las Palmas-Oropesa“ poveikio aplinkai vertinimas.

6. 2000 m. birželio 21 d. atsiliepime į ieškinį Ispanijos vyriausybė visų pirma pabrėžė, kad oficialiame išpėjime nurodytas projektas nesusijęs su naujos geležinkelių linijos tiesimu. Ji vėliau nurodė, kad patvirtinant Benicasim bendrą vystymosi planą atlikti formalumai pakankami. Ji galiausiai pabrėžė įvykdžiusi visas papildomas procedūras, kurios, Komisijos vertinimu, buvo reikalingos.

7. 2000 m. rugsėjo 26 d. Komisija Ispanijos Karalystei nusiuntė argumentuotą nuomonę, nurodydama imtis būtinų priemonių įsipareigojimams pagal direktyvą įvykdyti.

8. 2001 m. sausio 2 d. laišku Ispanijos Karalystė pateikė atsakymą į argumentuotą nuomonę, pakartodama savo ankstesnius argumentus ir nurodydama, kad nagrinėjamo projekto „pakeitimo Nr. 3“ poveikio aplinkai vertinimas greitai bus pateiktas visuomenės apklausai. 2001 m. sausio 19 d. Komisijai buvo pateikta 2001 m. sausio 3 d. Oficialiame

Ispanijos leidinyje (*Boletín Oficial del Estado*) generalinio geležinkelių direktorato skelbto pranešimo, skelbiančio visuomenės apklausą dėl nurodyto vertinimo, kopija. „Pakeitimas Nr. 3“ iš esmės yra susijęs su 754,5 metrų ilgio viaduko statymu.

9. Ispanijos Karalystės pateikta informacija neįtikino Komisijos, todėl ji nusprendė Teisingumo Teisme pareikšti ieškinį dėl įsipareigojimų neįvykdymo.

10. Rašytinės proceso dalies metu atsakydama į vienintelį Komisijos kaltinimą, pagal kurį Ispanijos Karalystė neteisingai taikė direktyvą „geležinkelių linijos Valencia-Tarragona projekto, atkarpos Las Palmas-Oropesa“ atžvilgiu, Ispanijos Karalystė pakartojo savo argumentus, kad projektas nepatenka į direktyvos I priedo (nustatančio privalomą projekto poveikio aplinkai vertinimą) taikymo sritį. Be to, ji mano, kad atlikti formalumai bet kuriuo atveju užtikrino visišką direktyvos taikymą.

11. Posėdis įvyko 2004 m. vasario 19 dieną. Komisija, atsakydama į 2003 m. gruodžio 9 d. Teisingumo Teismo pateiktą klausimą raštu, patikslino ieškinio dalyką. Ji patvirtino, kad

šis ieškinys susijęs su visa 13,2 km ilgio atkarpa tarp Las Palmas ir Oropesa.

ką aplinkai ir prieš kurių vykdymą valstybės narės privalo įvertinti galimą jų poveikį aplinkai⁵. Antroji rūšis apima II direktyvos priede išvardytus projektus, kurių atžvilgiu valstybės narės turi diskreciją nuspręsti, ar jiems taikyti išankstinį poveikio aplinkai vertinimą⁶.

II — Teisės aktai

12. Direktyva siekiama užkirsti kelią aplinkos teršimui ir kitokiai žalai, nustatant, kad tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikis aplinkai turėtų būti vertinamas iš anksto³. Ji numato, kad sprendimų dėl įvairių projektų priėmimo procese reikia atsižvelgti į aplinkos veiksnius.

15. Projekto priskyrimas I rūšiai turi svarbios reikšmės būtinumui atlikti išankstinį poveikio aplinkai vertinimą.

13. Su Ispanijos Karalystei pateiktais kaltinimais susijusių faktinių aplinkybių metu galiojusi direktyva buvo iš dalies pakeista 1997 m. kovo 3 d. Tarybos direktyva 97/11/EB⁴. Tačiau nauja redakcija ginčijamos direktyvos nuostatų, būtent jos I priedo 7 punkto ir II priedo 12 punkto, nepakeitė.

14. Direktyva išskiria dvi projektų rūšis. Pirmoji apima direktyvos I priede išvardytus projektus, kurie gali turėti reikšmingą povei-

16. Siekiant išspręsti šią bylą, pirmiausia reikia nagrinėti Ispanijos Karalystės per posėdį išdėstytus argumentus dėl ieškinio priimtino, siekiant vėliau nustatyti, ar direktyva taikytina aptariamam projektui. Galiausiai, jei projektas patenka į direktyvos taikymo sritį, reikės išsiaiškinti, ar Ispanijos Karalystė teisingai ją taikė šiuo konkrečiu atveju.

3 — Direktyvos šeštoji konstatuojamoji dalis.

4 — OL L 73, 1997, p. 5.

5 — Direktyvos 4 straipsnio 1 dalis.

6 — Direktyvos 4 straipsnio 2 dalis.

II — Vertinimas

B — Direktyvos taikymas aptariamam projektui

A — Ieškinio priimtinumai

17. Posėdyje Ispanijos Karalystė pateikė prieštaravimą dėl ieškinio priimtumo. Ji tvirtina, kad ikiteisminės procedūros metu Komisija nurodė tik naują 7,64 km ilgio trasą, skirtą aplenkti Benicasim komuną, o ne vienkelės geležinkelio linijos 13,2 km ilgio atkarpoje tarp Las Palmas ir Oropesa perdarymą į dvikelę. Todėl Ispanijos Karalystė mano, kad ieškinytis nepriimtinas ta dalimi, kuria ginčo dalykas buvo išplėstas tarp administracinės procedūros ir teismo proceso stadijų.

18. Šis argumentas atmestinas, kadangi tiek Komisijos Ispanijos Karalystei nusiųstame oficialiame įspėjime, tiek argumentuotoje nuomonėje, kaip ir Teisingumo Teismui pateiktame ieškinyje, daroma nuoroda į 13,2 km ilgio „atkarpą Las Palmas-Oropesa“, ir Ispanijos Karalystė neginčija šio atkarpos ilgio. Priešingai nei teigia Ispanijos Karalystė, reikia konstatuoti, kad ginčo dalykas tarp administracinės procedūros ir teismo proceso stadijų nebuvo išplėstas. Todėl prieštaravimas dėl priimtumo atmestinas.

19. Išvadą dėl direktyvos taikymo aptariamam projektui galima daryti atliekant dvi skirtingas analizes, t. y. taikant direktyvos I priedo 7 punktą arba pagal direktyvos II priedo 12 punktą. Komisija remiasi pirmąja analize, o Ispanijos Karalystė – antrąja.

20. Direktyvos I priedo 7 punktas, *inter alia*, numato „tolimųjų reisų geležinkelio kelių tiesimą“. Direktyvos II priedo 12 punktas nurodo „I priede išvardytų projektų pakeitimą“.

21. Komisijos nuomone, geležinkelio linijos Valencia-Tarragona atkarpos Las Palmas-Oropesa projektas turėtų būti analizuojamas kaip kelias direktyvos I priedo 7 punkto prasme. Ispanijos Karalystė teigia priešingai, t. y. kad šis projektas yra tik esamo projekto pakeitimas, kuriam taikomas direktyvos II priedo 12 punktas, nes tai yra ne naujos geležinkelio linijos tiesimas naujos atkarpos tarp dviejų vietovių prasme, bet paprasčiausias vienkelės geležinkelio linijos perdarymas į dvikelę. Ispanijos Karalystė teigia, kad direktyvos I priedo 7 punktas nurodo tik

naujų geležinkelio atkarpų tiesimą. Ji taip pat mano, kad aptariamas projektas nepriskirtinas tolimajam reisui, kadangi jis sujungia dvi vietas, nutolusias tik 13,2 km atstumu.

dvi vietas. Todėl neatrodo, jog įvairių direktyvos kalbinių versijų neatitikimas iš tikrųjų įrodytas.

1) Kelio sąvoka direktyvos I priedo 7 punkto prasme

22. Pagrįsdama savo argumentą, kad tik naujos atkarpos priskiriamos direktyvos I priedo 7 punktui, Ispanijos Karalystė nurodo, kad tam tikros direktyvos lingvistinės versijos nurodo geležinkelių linijas, o ne geležinkelio kelius. Toks lingvistinis aiškinimas turėtų padėti aiškinant aptariamą punktą kaip apimančią tik naujų geležinkelio atkarpų tarp dviejų nesusungtų vietovių tiesimą.

23. Ispaniškoje direktyvos I priedo 7 punkto versijoje kalbama apie „vías“, itališkoje – „vie“, portugališkoje – „vias“, o prancūziškoje – „voies“. Atrodo, kad vien tik angliška versija, kurią nurodė Ispanijos Karalystė, gali suklaidinti. Tačiau Komisija posėdyje nurodė Oksfordo žodyne pateikiamą apibrėžimą, pagal kurį žodis „linija“ reiškia geležinkelio kelią, o ne geležinkelio atkarpą, sujungiančią

24. Be kuriuo atveju, remiantis nusistovėjusia Teisingumo Teismo praktika, būtų būtina vienodai aiškinti Bendrijos nuostatas neleidžia, kad kalbinė versija būtų vertinama izoliuotai, o esant abejonei reikalauja, jog ji būtų aiškinama ir taikoma atsižvelgiant į kitų kalbų versijas, kadangi pagal EB 314 straipsnį visos versijos yra autentiškos⁷. Jei yra neatitikimų tarp skirtingų kalbinių versijų, nuostata turi būti aiškinama atsižvelgiant į teisės akto, kurio dalį ji sudaro, bendrą struktūrą ir jo tikslą⁸.

25. Iš šios teismų praktikos matyti, kad su direktyvos I dalies 7 punktu susijęs aiškinimo sunkumas, kuris kyla iš Ispanijos Karalystės nurodytų kalbinių skirtumų, turi būti išspręstas aiškinant šią nuostatą pagal bendrą direktyvos struktūrą ir jos tikslą.

7 — 1967 m. gruodžio 5 d. Sprendimas *Van der Vecht*, 19/67, Rink. p. 445, 456; 1982 m. spalio 6 d. Sprendimo *Cifit ir kt.*, 283/81, Rink. p. 3415, 18 punktas ir 1997 m. liepos 17 d. Sprendimo *Ferriere Nord prieš Komisiją*, C-219/95 P, Rink. p. I-4411, 15 punktas.

8 — Žr., *inter alia*, 1977 m. spalio 27 d. Sprendimo *Bouchereau*, 30/77, Rink. p. 1999, 14 punktą; 1995 m. gruodžio 7 d. Sprendimo *Rockfon*, C-449/93, Rink. p. I-4291, 28 punktą; 1996 m. spalio 24 d. Sprendimo *Kraaijeveld ir kt.*, C-72/95, Rink. p. I-5403, 28 punktą ir 2000 m. kovo 9 d. Sprendimo *EKW ir Wein & , C-437/97, Rink. p. I-1157, 42 punktą*.

26. Direktyva siekiama užkirsti kelią teršimui bei kitai aplinkos žalai. Pagal direktyvos šeštąją konstatuojamąją dalį ir 2 straipsnį jos pagrindinis tikslas yra tai, kad išankstinio vertinimo principas būtų taikomas kiekvienam projektui, kuris gali daryti reikšmingą poveikį aplinkai⁹. Apskritai kalbant, direktyva siekiama, kad bet koks projektas, galintis turėti reikšmingą poveikį aplinkai, neišvengtų šio vertinimo¹⁰.

2) Ar nauja trasa ir vienkėlės geležinkelių linijos perdarymas į dvikėlę taip pat turėtų būti traktuojami kaip geležinkelio kelių tiesimas direktyvos prasme?

29. Vieną po kito aptarsiu naujos trastos ir vienkėlės geležinkelių linijos perdarymo į dvikėlę klausimus.

27. Taigi, jeigu taikytume Ispanijos Karalystės pateiktą aiškinimą, tik geležinkelių linijos, apimančios naują atkarpą, tiesimui turėtų būti taikomas poveikio aplinkai vertinimas. Naujų geležinkelio kelių tiesimui ar regioninio naudojimo kelių pakeitimui į tolimųjų reisų kelių nebūtų taikomas poveikio aplinkai vertinimas, nors jie taip pat galėtų turėti reikšmingos žalos aplinkai. Toks direktyvos aiškinimas prieštarautų pagrindinam jos tikslui.

30. Komisija pabrėžia, kad aptariamas projektas apima naujo geležinkelio dvikėlio, pritaikyto 200/220 km/h greičiui, tiesimą, kai iki tol traukiniai važiuodavo tik 90 km/h greičiu, ir naują trasą per Benicasim komuną.

28. Taigi, atrodo, kad direktyvos I dalies 7 punktą turi būti aiškinamas kaip apimančias geležinkelio kelių tiesimą, o ne tik naujų geležinkelio atkarpų tiesimą.

31. Perkeliančys Ispanijos teisės aktai (1986 m. birželio 28 d. Karaliaus įstatymas-dekretas (*Real Decreto-Legislativo*) dėl poveikio aplinkai vertinimo¹¹ ir 1988 m. rugsėjo 30 d. Karaliaus dekretu (*Real Decreto*) patvirtintas nutarimas, įgyvendinantis šią įstatyminę nuostatą), kurie, Ispanijos Karalystės teigimu, atitinka direktyvą, numato privalomą poveikio aplinkai vertinimą tik

9 — 2000 m. rugsėjo 19 d. Sprendimo *Linster*, C-287/98, Rink. p. I-6917, 52 punktą.

10 — 1999 m. rugsėjo 16 d. Sprendimo *WWF ir kt.*, C-435/97, Rink. p. I-5613, 45 punktą.

11 — 1986 m. birželio 30 d. *BOE* Nr. 155, p. 23733.

„geležinkelių linijų tolimiesiems reisams, apimančių naują trasą“ atveju. Ispanijos Karalystės teigimu, ši nuostata reikalauja naujos trasos kartu su nauja kelio atkarpa. Sąlyga dėl naujos kelio atkarpos buvo paminėta šios išvados 22–28 punktuose.

32. Nors šios procedūros tikslas nėra įrodyti, kad nacionalinės teisės aktai bendrai atitinka direktyvą, vis dėlto reikia nustatyti, ar šiuo konkrečiu atveju Ispanijos vertinimas yra suderinamas su direktyva¹².

33. Tinkamas kriterijus nustatant, ar projektui turi būti taikomas privalomas poveikio aplinkai vertinimas, yra žinojimas, ar jis gali daryti „reikšmingą poveikį“ aplinkai pagal direktyvos 2 straipsnio 1 dalį. Taigi geležinkelio kelio tiesimas pagal naują trasą iš esmės gali daryti reikšmingą poveikį aplinkai dėl to, kad jis sukelia aplinkos pokyčius.

34. Taigi naujos geležinkelio trasos tiesimas reikalauja išankstinio privalomo vertinimo pagal direktyvą.

35. Ar vienkėlės geležinkelių linijos perdarymas į dvikėlę gali būti panašiai įtrauktas į „kelio tiesimo“ sąvoką, ar jis labiau atitinka projekto „pakeitimą“ direktyvos II dalies 12 punkto prasme? Komisija ir Ispanijos valdžios institucijos gina savo skirtingas nuomones šiuo klausimu.

36. Komisija savo išvadą, kad vienkėlės geležinkelių linijos perdarymui į dvikėlę taikomas direktyvos I priedo 7 punktas, grindžia dviem argumentais. Viena vertus, ji konstatuoja, kad vienkėlės geležinkelių linijos perdarymas į dvikėlę reiškia naujo kelio tiesimą, nors pastarasis ir būtų lygiagretus jau nutiestam keliui. Kita vertus, kitoks direktyvos aiškinimas prieštarautų jos tikslams, nes Ispanijos Karalystės pateiktas projekto poveikio vertinimas parodo, kad vienkėlės geležinkelių linijos perdarymas į dvikėlę aptariamoje atkarpoje vertinamas kaip galintis daryti reikšmingą poveikį aplinkai¹³.

12 — Galima pažymėti, kad jau buvo priimtas sprendimas, kuriuo pripažinta, jog Ispanijos Karalystė neteislingai perkėlė direktyvą (2002 m. birželio 13 d. Sprendimas *Komisija prieš Ispanijos Karalystę*, C-474/99, Rink. p. I-5293).

13 — Šis vertinimas, atliktas 1994 metais tvirtinant naują vystymosi planą (nurodytas Komisijos dubliko 7 punkte), identifikuoja, *inter alia*, šiuos pavojus: „erozijos procesą ir slauto nestabilumą <...> ariamos žemės netekimą, triukšmą <...> paviršiaus drenavimo sistemos pakeitimą“.

37. Ispanijos valdžios institucijos mano, kad aptariamas projektas yra tik jau egzistuojančio projekto patobulinimas. Be to, vienkėlės geležinkelių linijos perdarymas į dvikėlę nedarytų poveikio arba bet kokių atveju „reikšmingo“ poveikio aplinkai, šalia to, kurį sukėlė pradinės linijos tiesimas.

identiškių kelių tiesimo bet apima kelių pritaikymą greitaeigiems traukiniams. Padedėjęs eismas keliuose po vienkėlės geležinkelių linijos perdarymo į dvikėlę taip pat gali turėti reikšmingą garso poveikį: triukšmo lygis bus didesnis nei Pasaulio sveikatos organizacijos rekomenduotinas maksimalus 45 decibelų dydžio garsas naktį. Taigi toks galutinis kelių naudojimo pasikeitimas reiskia reikšmingą poveikį aplinkai.

38. Taigi, kaip pabrėžia Komisija, pažodinis sąvokos „kelių tiesimas“ aiškinimas apima dvikėlės geležinkelių linijos tiesimą iš jau egzistuojančių kelio. Be to, šios nuostatos aiškinimas atsižvelgiant į direktyvos objektą ir tikslą leidžia daryti tą pačią išvadą.

39. Direktyvos I priedo 7 punkto aiškinimas atsižvelgiant į jos objektą ir tikslą reiskia užtikrinimą, kad valstybės atlieka visų projektų, galinčių daryti reikšmingą poveikį aplinkai, išankstinį poveikio aplinkai vertinimą¹⁴.

41. Be to, Ispanijos Karalystė mano, kad būtų absurdiška vienkėlės geležinkelių linijos perdarymą į dvikėlę priskirti geležinkelio kelių tiesimo sąvokai, kadangi, remiantis direktyvos II priedo 10 punkto d papunkčiu, kelių tiesimui netaikomas privalomas poveikio aplinkai vertinimas.

40. Taigi *a priori* negali būti atmesta tikimybė, kad vienkėlės geležinkelių linijos perdarymas į dvikėlę gali turėti reikšmingų pasekmių aplinkai. Priešingai, papildomų kelių tiesimas gali daryti poveikį aplinkai, kadangi pasikeičia kelių naudojimas. Šiuo atžvilgiu reikia pažymėti, kad aptariamas projektas nesusideda iš dvikėlės geležinkelių linijos

42. Iš tikrųjų toks aiškinimas sutampa su direktyvoje įtvirtinta sistema, kurioje išskirti projektai, galintys daryti reikšmingą poveikį aplinkai, ir kiti projektai. Iš tiesų direktyva numato skirtingus režimus autostradų ir greitkelių tiesimui (privalomas vertinimas yra numatytas I priede) ir kitų kelių tiesimui (paminėtų II priede). Panašiai, remiantis

14 — Minėto sprendimo W/WF ir kt. 45 punktas ir minėto sprendimo *Linster* 52 punktas.

direktyva, vien tik tolimųjų reisų geležinkelio kelių tiesimas reikalauja išankstinio privalomo vertinimo.

tybę narę ši procedūra turi būti pradėta¹⁵. Taigi Ispanijos Karalystės argumentas dėl Komisijos pareikšto ieškinio dėl įsipareigojimų nevykdymo apimties turi būti atmestas.

43. Kelio pakeitimas autostrada, kaip ir autostrados tiesimas nesant ankstesnio kelio, yra projektas, kuriam taikomas direktyvos I priedas, ir dėl to – išankstinis privalomas vertinimas. Panašiai ir geležinkelio kelio, naudojamo regioniniam eismui, pakeitimui į tolimųjų reisų kelių taikomos direktyvos I priedo sąlygos.

3) „Tolimųjų reisų“ sąvoka pagal direktyvos I priedo 7 punktą

46. Ispanijos Karalystė ginčija, kad aptariamasis projektas gali būti vertinamas kaip toks, kuriam taikomas direktyvos I priedo 7 punktą, kadangi jis susijęs ne su tolimaisiais reisais, o tik su 13,2 km atkarpa tarp dviejų artimų vietovių.

44. Galiausiai Ispanijos valdžios institucijos teigia, kad jei Komisija iš tikrųjų manė, jog vienkelės geležinkelių linijos perdarymui į dvikelę reikia išankstinio poveikio aplinkai vertinimo pagal direktyvos I priedo 7 punktą, ji turėjo pareikšti ieškinį dėl įsipareigojimų nevykdymo dėl vienkelės geležinkelių linijos perdarymo į dvikelę visoje 251 km ilgio linijoje Valencia-Tarragona.

47. Komisija į šį argumentą atsako, kad naujas kelias driekiasi ant 251 km ilgio geležinkelių linijos tarp Valencia ir Tarragona, sudarančios dalį „Viduržemio jūros koridoriaus“, jungiančio Ispanijos Levant regioną su Katalonija ir Prancūzijos siena, kuri negali būti vertinama kaip vietinio pobūdžio linija. Jos teigimu, lemiamas kriterijus yra tai, kad atkarpa yra naujo tolimųjų reisų geležinkelio kelio dalis.

45. Šiuo atžvilgiu reikia priminti, kad Komisija yra vienintelė kompetentinga nuspręsti, ar tinkama pradėti procedūrą dėl įsipareigojimų nevykdymo pripažinimo ir dėl koksio veikimo ar neveikimo prieš atitinkamą vals-

15 — 1995 m. rugpjūčio 11 d. Sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-43/92, Rink. p. I-2189, 22 punktas; 2002 m. lapkričio 5 d. Sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-476/98, Rink. p. I-9855, 38 punktas ir 2003 m. balandžio 10 d. Sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-20/01 ir C-28/01, Rink. p. I-3609, 30 punktas.

48. Kadangi 251 km ilgio geležinkelių linijos tiesimas vykdomas etapais, pritarimas Ispanijos Karalystės argumentams reikštų, kad konkretus projektas niekada nebūtų vertinamas kaip susijęs su tolimaisiais reisais, kadangi viena po kitos einančios geležinkelių linijos atkarpos apimtų trumpus nuotolius ir jungtų kaimynines vietas. Taikant tokį direktyvos aiškinimą gali atsirasti pavojus, jog gerokai susiaurės direktyvos taikymo sritis ir bus užkirstas kelias ja siekiamo tikslo įgyvendinimui.

49. Komisijos motyvai šiuo klausimu negali būti laikomi prieštariniais. Ji apsiriboja tik direktyvos I priedo 7 punkto taikymo sąlygų vertinimu, iš pradžių nustatydamas, jog šis projektas susijęs su „geležinkelio kelių“ tiesimu, kadangi tai yra keliai, skirti „tolimiesiems reisams“. Tiesiamų kelių ilgis nėra svarbus kriterijus vertinant direktyvos taikymą nagrinėjamam projektui. Linijos naudojimas tolimiesiems reisams lemia jos kvalifikavimą.

50. Taigi taikant direktyvos 4 straipsnio 1 dalį, nagrinėjamo projekto atžvilgiu turėjo būti atliktas išankstinis poveikio aplinkai vertinimas pagal direktyvos 5–10 straipsniuose numatytus reikalavimus.

C — Pareigos atlikti vertinimą neįvykdymo vertinimas

51. Komisija teigia, kad Ispanijos Karalystė nesilaikė direktyvos 5–10 straipsniuose numatytos poveikio aplinkai vertinimo procedūros. Konkrečiau ji šią valstybę kaltina tuo, kad ji neįvykė įsipareigojimų pagal direktyvos 5 straipsnio 2 dalį ir 6 straipsnio 2 dalį.

52. Direktyvos 5 straipsnio 2 dalis išvardija minimalią informaciją, kurią turi pateikti užsakovas. Ją, *inter alia*, sudaro „projekto aprašymas nurodant informaciją apie projekto vietą, projektavimą ir dydį“.

53. Direktyvos 6 straipsnio 2 dalis nustato vertinimo procedūros pavišavimo sąlygas. Ji reikalauja, kad „bet kuris sutikimo dėl planuojamos veiklos prašymas ir bet kokia informacija, surinkta pagal 5 straipsnį, turi būti prieinama visuomenei“, ir patikslina, kad ši visuomenė turi turėti „galimybę pareikšti savo nuomonę prieš pradėdamas projekto įgyvendinimą“.

54. Ispanijos Karalystė teigia, kad ji laikėsi visų įsipareigojimų pagal direktyvą. Pirmiausia ji tvirtina, kad 1992 m. bendro Benicasim vystymo plano peržiūrėjimas buvo pateiktas viešai apklausai ir buvo paskelbtas jo poveikio aplinkai vertinimas. Šį aiškinimą patvirtina 1998 m. spalio 26 d. *Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana* (Ispanija) pateikti motyvai¹⁶. Antra, ji remiasi savo gera valia ir pritaria Komisijos teiginiui dėl projekto „pakeitimo Nr. 3“.

57. Taigi Benicasim bendro vystymosi plano peržiūrėjimas neatitiko minimalių direktyvoje numatytų sąlygų, todėl manau, kad Ispanijos Karalystė neįvykdė įsipareigojimų pagal direktyvą.

58. Dėl projekto „pakeitimo Nr. 3“, pakanka konstatuoti, kad poveikio vertinimo procedūrą Ispanijos Karalystė atliko jau pradėjusi vykdyti darbus.

55. Dėl Benicasim bendro vystymosi plano peržiūrėjimo iš pateiktos Teisingumo Teismui bylos medžiagos matyti, kad jam trūksta dviejų dalykų: jame tik trumpai apibūdinama geležinkelio trasa ir jame nenumatyta Oropesa vietovė, kurioje geležinkelio kelio tiesimas taip gali daryti poveikį aplinkai.

59. Iš tikrųjų, nors Ispanijos pateikto aptariamo projekto „pakeitimo Nr. 3“ poveikio aplinkai vertinimas buvo atliktas 1999 m. vasarį, o pats projektas buvo patvirtintas 1999 m. lapkričio 26 d., informacija visuomenei buvo paskelbta *Boletín Oficial del Estado* tik 2001 m. sausio 3 d., tai yra gerokai vėliau nei 1999 m. kovą pradėti darbai.

56. Taikant direktyvos 5 straipsnio 2 dalį, minimalią užsakovo pateikiamą informaciją turi sudaryti bent jau projekto vietos, projektavimo ir dydžio aprašymas.

60. Kadangi tokia procedūra neatitinka direktyvos 6 straipsnio 2 dalies, kuri reikalauja, kad visuomenė būtų informuota prieš pradedant vykdyti darbus, man atrodo įrodyta, kad projekto „pakeitimo Nr. 3“ vykdytos procedūros atžvilgiu Ispanijos Karalystė neįvykdė įsipareigojimų pagal direktyvą.

16 — Sprendimas patvirtino, kad aplinkos procedūra, kuri buvo vykdoma laikantis nacionalinės teisės aktų, buvo pakankama, neaiškindamas šių teisės aktų direktyvos atžvilgiu.

III — Išvada

61. Remiantis tuo, kas išdėstyta, Teisingumo Teismui siūlau:

1. Pripažinti, kad neatlikusi „geležinkelių linijos Valencia-Tarragona projekto, atkarpos Las Palmas-Oropesa“ poveikio aplinkai vertinimo Ispanijos Karalystė neįvykdė įsipareigojimų pagal 1985 m. birželio 27 d. Tarybos direktyvos 85/337/EEB dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo 2, 3 straipsnius, 5 straipsnio 2 dalį ir 6 straipsnio 2 dalį.
2. Priteisti iš Ispanijos Karalystės bylinėjimosi išlaidas.