

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL

M. POIARES MADURO

apresentadas em 24 de Março de 2004¹

1. A presente acção tem por objecto obter a declaração de que, ao não ter realizado um estudo de avaliação dos efeitos no ambiente em relação ao «projecto da linha Valência-Tarragona, troço Las Palmas-Oropesa. Plataforma», incluído no projecto conhecido como «Corredor do Mediterrâneo», o Reino de Espanha não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força da Directiva 85/337/CEE do Conselho, de 27 de Junho de 1985, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projectos públicos e privados no ambiente².

Benicassim e Oropesa sem se ter procedido ao trâmite de informação ao público ou efectuado uma declaração relativa aos efeitos no ambiente. O projecto ferroviário comporta um novo traçado destinado a contornar o município de Benicassim (7,64 km) e a duplicação das vias entre Las Palmas e Oropesa (13,2 km).

3. Por carta de 28 de Outubro de 1999, a Comissão convidou as autoridades espanholas a apresentarem-lhe as suas observações sobre os factos denunciados.

I — Factos e fase pré-contenciosa

2. Em Maio de 1999, a Comissão das Comunidades Europeias recebeu uma denúncia segundo a qual as autoridades espanholas tinham aplicado a directiva incorrectamente. A denúncia invocava a realização de um traçado ferroviário de 13,2 km através dos municípios de Castellón,

4. Por carta de 13 de Janeiro de 2000, o Reino de Espanha confirmou que o referido projecto não tinha sido submetido ao processo de avaliação dos efeitos no ambiente. Segundo as autoridades espanholas, esta avaliação não era necessária uma vez que o traçado adoptado para o troço objecto da denúncia estava abrangido pela reserva ferroviária prevista no Plano Geral de Urbanismo de 1992, que tinha sido objecto de uma declaração dos efeitos no ambiente e tinha sido aprovado por decisão do Director General de Qualitat Ambiental (director-geral da Qualidade do Ambiente) da Generalitat Valenciana em 17 de Março de 1994.

1 — Língua original: português.

2 — JO L 175, p. 40; EE 15 F6 p. 9 (a seguir «directiva»).

5. Em 13 de Abril de 2000, a Comissão enviou ao Reino de Espanha uma notificação para cumprir, nos termos do artigo 226.º CE, por aplicação incorrecta da directiva, na medida em que não tinha sido efectuado o estudo dos efeitos no ambiente do «projecto da linha Valência-Tarragona, troço Las Palmas-Oropesa. Plataforma».

6. Por carta de 21 de Junho de 2000, o Governo espanhol respondia sublinhando, antes de mais, que o projecto visado pela notificação para cumprir não implicava a construção de uma nova linha ferroviária. Em seguida, acrescentava que as formalidades cumpridas para a aprovação do Plano Geral de Urbanismo de Benicassim eram suficientes. Por último, manifestava-se disponível para realizar qualquer procedimento complementar que a Comissão considerasse necessário.

7. A Comissão formulou, em 26 de Setembro de 2000, um parecer fundamentado, convidando o Reino de Espanha a adoptar as medidas necessárias para dar cumprimento às obrigações resultantes da directiva.

8. Por carta de 2 de Janeiro de 2001, o Reino de Espanha respondeu ao parecer fundamentado, recordando os seus anteriores argumentos e indicando que um estudo dos efeitos no ambiente da alteração n.º 3 do projecto em causa seria objecto de informa-

ção ao público. Em 19 de Janeiro foi enviada à Comissão uma cópia da publicação no *Boletín Oficial del Estado* de 3 de Janeiro de 2001 do anúncio da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro sujeitando o estudo referido a informação ao público. A alteração n.º 3 refere-se, essencialmente, à construção de um viaduto de 745,5 m de comprimento.

9. Não tendo as informações enviadas pelo Reino de Espanha convencido a Comissão, esta intentou uma acção por incumprimento.

10. Durante a fase escrita, para responder à única acusação da Comissão, nos termos da qual o Reino de Espanha tinha procedido a uma aplicação incorrecta da directiva em relação ao «projecto da linha Valência-Tarragona, troço Las Palmas-Oropesa. Plataforma», o Reino de Espanha reiterou a sua argumentação segundo a qual o projecto não estava abrangido pelo âmbito de aplicação do anexo I da directiva (que impõe uma avaliação obrigatória dos efeitos do projecto no ambiente). Além disso, o Reino de Espanha entende que as formalidades realizadas asseguraram, de qualquer maneira, uma aplicação completa da directiva.

11. Em 19 de Fevereiro de 2004 teve lugar a audiência. A Comissão precisou, designadamente, o alcance da sua acção em resposta a uma questão escrita que lhe tinha sido colocada pelo Tribunal de Justiça em 9 de Dezembro de 2003. Confirmou que a acção

tinha por objecto a totalidade do troço entre Las Palmas e Oropesa, com uma extensão total de 13,2 km.

II — Quadro jurídico

12. A directiva tem por finalidade prevenir a poluição e outros prejuízos para o ambiente submetendo determinados projectos públicos e privados a uma avaliação prévia dos efeitos significativos que estes projectos possam ter no ambiente³. Impõe que os riscos ambientais sejam tidos em conta no processo de decisão de vários projectos.

13. A directiva em vigor à data dos factos imputados ao Reino de Espanha foi alterada pela Directiva 97/11/CE do Conselho, de 3 de Março de 1997⁴. No entanto, as disposições controvertidas da directiva, designadamente os n.ºs 7 do seu anexo I e 12 do seu anexo II, não foram alteradas pelo novo texto.

14. A directiva distingue duas categorias de projectos. A primeira compreende os projectos que podem ter efeitos significativos no

ambiente, enumerados no anexo I da directiva, em relação aos quais os Estados-Membros são obrigados a proceder a um estudo dos seus eventuais efeitos no ambiente antes de os executarem⁵. Para a segunda categoria de projectos, enumerados no anexo II da directiva, os Estados-Membros dispõem de uma margem de apreciação para decidir da sua sujeição a um estudo prévio dos efeitos ambientais⁶.

15. Qualificar um projecto como pertencente à categoria I tem, portanto, consequências importantes sobre a necessidade ou não de proceder a um estudo prévio dos efeitos ambientais.

16. Para resolver o presente processo, há que, num primeiro momento, analisar os argumentos desenvolvidos na audiência pelo Reino de Espanha relativamente à admissibilidade da acção, para em seguida determinar a aplicabilidade da directiva ao projecto em causa. Por último, na medida em que o projecto entre no campo de aplicação da directiva, verificar-se-á se o Reino de Espanha aplicou correctamente esta última no caso concreto.

3 — Sexto considerando da directiva.

4 — JO L 73, p. 5.

5 — Artigo 4.º, n.º 1, da directiva.

6 — Artigo 4.º, n.º 2, da directiva.

III — **Apreciação***B — Aplicabilidade da directiva ao projecto em causa**A — Admissibilidade da acção*

17. Na audiência, o Reino de Espanha suscitou uma questão prévia de inadmissibilidade. Sustentou que a Comissão, na fase pré-contenciosa, apenas tinha referido o novo traçado destinado a contornar o município de Benicassim, com uma extensão de 7,64 km, e não a duplicação das vias em toda a extensão do troço entre Las Palmas e Oropesa, de 13,2 km. O Reino de Espanha entende, consequentemente, que a acção é inadmissível na medida em que procede a uma extensão do objecto do litígio entre o procedimento administrativo e o processo contencioso.

18. Este argumento não pode ser aceite porque a notificação para cumprir e o parecer fundamentado enviado pela Comissão ao Reino de Espanha, bem como a petição no Tribunal de Justiça fazem expressamente referência ao «troço Las Palmas-Oropesa», não contestando o Reino de Espanha que este tem uma extensão de 13,2 km. Contrariamente ao que sustenta o Reino de Espanha, há, portanto, que concluir que o objecto do litígio não variou entre o procedimento administrativo e o processo contencioso. Por conseguinte, a questão prévia de inadmissibilidade não é procedente.

19. É possível concluir pela aplicabilidade da directiva ao projecto em causa seguindo duas análises distintas, quer em aplicação do n.º 7 do anexo I quer nos termos do n.º 12 do anexo II da directiva. Enquanto a Comissão adopta a primeira análise, o Reino de Espanha privilegia a segunda.

20. O n.º 7 do anexo I da directiva visa designadamente a «construção de vias para o tráfego de longa distância dos caminhos-de-ferro». O n.º 12 do anexo II da directiva designa a «alteração dos projectos que constam do anexo I».

21. A Comissão entende que o projecto de troço Las Palmas-Oropesa da linha Valência-Tarragona deve ser analisado como uma via na acepção do n.º 7 do anexo I da directiva. O Reino de Espanha sustenta, pelo contrário, que o projecto é uma mera alteração de um projecto existente, sujeito enquanto tal ao n.º 12 do anexo II da directiva, porque não implica a construção de uma linha nova, entendida como um novo trajecto entre os dois destinos, mas uma simples duplicação de vias. Com efeito, segundo o Reino de Espanha, o n.º 7 do anexo I da directiva apenas visa as construções de novos trajectos

ferroviários. Considera também que o projecto em causa não se destina ao tráfego de longa distância, uma vez que liga duas localidades que distam 13,2 km.

1. O conceito de via na acepção do n.º 7 do anexo I da directiva

22. Para sustentar a sua argumentação segundo a qual só os novos trajectos estão abrangidos pelo n.º 7 do anexo I da directiva, o Reino de Espanha alega que determinadas versões linguísticas da directiva se referem às linhas de caminho-de-ferro e não às vias de caminho-de-ferro. Esta divergência linguística devia conduzir a interpretar o referido n.º 7 no sentido de que inclui apenas as construções de novos trajectos de caminho-de-ferro entre dois destinos anteriormente não ligados entre si.

23. A versão espanhola do n.º 7 do anexo I da directiva refere-se a «vias», da mesma forma que a versão italiana a «vie», a versão portuguesa a «vias» e a versão francesa a «voies». Parece que só a versão inglesa, citada pelo Reino de Espanha, pode eventualmente suscitar alguma confusão. No entanto, a Comissão citou na audiência uma definição do Oxford Dictionary que dá à palavra «line» o significado de via e não de trajecto ferroviário que liga dois destinos.

Não está assim verdadeiramente demonstrada uma divergência entre as diferentes versões linguísticas da directiva.

24. Em qualquer caso, e em conformidade com jurisprudência assente do Tribunal de Justiça, a necessidade de uma interpretação uniforme das disposições comunitárias exclui que uma versão linguística seja considerada isoladamente, mas exige, em caso de dúvida, a sua interpretação e aplicação à luz das versões das outras línguas, fazendo fé todas as versões, em conformidade com o artigo 314.º CE⁷. Se existir uma divergência entre essas versões linguísticas, a disposição deve ser interpretada em função da economia geral e da finalidade da regulamentação de que constitui um elemento⁸.

25. Decorre desta jurisprudência que a eventual dificuldade de interpretação causada pela divergência linguística referida pelo Reino de Espanha em relação ao n.º 7 do anexo I da directiva deve ser resolvida interpretando esta disposição à luz da economia geral e da finalidade da directiva.

7 — Acórdãos de 5 Dezembro de 1967, Van der Vecht (19/67, Recueil, pp. 445, 456, Colect., 1965-1968, p. 683), de 6 Outubro de 1982, Cilfit e o. (283/81, Recueil, p. 3415, n.º 18), e de 17 Julho de 1997, Ferriere Nord/Comissão (C-219/95 P, Colect., p. I-4411, n.º 15).

8 — V., designadamente, acórdãos de 27 de Outubro de 1977, Bouchereau (30/77, Colect., p. 715, n.º 14), de 7 Dezembro de 1995, Rockfon (C-449/93, Colect., p. I-4291, n.º 28), de 24 de Outubro de 1996, Kraaijeveld e o. (C-72/95, Colect., p. I-5403, n.º 28), e de 9 de Março de 2000, EKW e Wein & Co (C-437/97, Colect., p. I-1157, n.º 42).

26. A directiva visa a prevenção da poluição e outros prejuízos para o ambiente. O seu objectivo essencial é, nos termos do seu sexto considerando e em conformidade com o seu artigo 2.º, sujeitar ao princípio da avaliação prévia qualquer projecto que possa ter um impacto significativo no ambiente⁹. Mais genericamente, visa não subtrair à avaliação nenhum projecto que possa ter um impacto significativo no ambiente¹⁰.

2. Um novo traçado e uma duplicação de vias devem ser analisados também como uma construção de vias na acepção da directiva?

29. Analisarei sucessivamente as questões do novo traçado e da duplicação das vias.

27. Ora, se se adoptasse a interpretação proposta pelo Reino de Espanha, apenas a construção de linhas de caminho-de-ferro que implicasse um novo trajecto seria submetida a uma avaliação ambiental. A construção de novas vias ou a transformação de vias de utilização regional em vias destinadas ao tráfego de longa distância não seriam submetidas a uma avaliação ambiental, mesmo quando pudessem ter um impacto significativo no ambiente. Esta interpretação da directiva é contraditória com o seu objectivo essencial.

30. A Comissão sublinha que o projecto em causa implica a construção de uma nova via férrea com via dupla e adaptada a uma velocidade de 200/220 km/h, ao passo que anteriormente os comboios apenas circulavam a 90 km/h, e exige um novo traçado no município de Benicassim.

28. Assim, parece que o n.º 7 do anexo I da directiva deve ser interpretado no sentido de que inclui a construção de vias e não unicamente a construção de novos trajectos ferroviários.

31. Os textos espanhóis de transposição (Real Decreto-Legislativo de 28 de Junho de 1986, relativo à avaliação do impacto ambiental¹¹, e regulamento de execução desta disposição legislativa, aprovado pelo Real Decreto de 30 de Novembro de 1988), que o Reino de Espanha sustenta que são compatíveis com a directiva, apenas impõem um estudo ambiental em caso de «linhas de

9 — Acórdão de 19 de Setembro de 2000, Linster (C-287/98, Colect., p. I-6917, n.º 52).

10 — Acórdão de 16 de Setembro de 1999, WWF e o. (C-435/97, Colect., p. I-5613, n.º 45).

11 — BOE n.º 155, de 30 de Junho de 1986, p. 23733.

caminho-de-ferro de longa distância que impliquem um novo traçado». Segundo o Reino de Espanha, esta disposição exige ao mesmo tempo um novo traçado e um novo trajecto. A condição relativa ao novo trajecto foi objecto dos n.ºs 22 a 28 das presentes conclusões.

32. Embora o presente processo não vise estabelecer a conformidade geral da legislação nacional com a directiva, há contudo que determinar se a análise do Reino de Espanha está, no caso concreto, em conformidade com a directiva¹².

33. O critério pertinente para determinar se um projecto deve ser submetido a uma avaliação obrigatória dos seus efeitos no ambiente é o de saber se pode ter um «impacto significativo» no ambiente, nos termos do artigo 2.º, n.º 1 da directiva. Ora, a construção de uma via de caminho-de-ferro segundo um novo traçado pode, pela sua própria natureza, ter um impacto significativo no ambiente, devido às alterações que provoca no ambiente.

34. Assim, a construção de um novo traçado ferroviário implica que se realize uma avaliação prévia e obrigatória nos termos da directiva.

35. A duplicação de uma via férrea pode da mesma maneira ser incluída na definição de uma «construção de via» ou corresponde antes a uma «alteração» de um projecto na acepção do n.º 12 do anexo II da directiva? Sobre este aspecto a Comissão e as autoridades espanholas defendem pontos de vista opostos.

36. A Comissão fundamenta a sua conclusão de que uma duplicação de vias está submetida ao n.º 7 do anexo I da directiva em dois argumentos. Por um lado, verifica que a duplicação de uma via implica a construção de uma nova via, ainda que paralela à via existente. Por outro lado, interpretar diferentemente a directiva traduzir-se-ia em contradizer os seus objectivos, um vez que o estudo de impacto apresentado pelo Reino de Espanha demonstra que a duplicação de vias no troço considerado podia ter um impacto significativo no ambiente¹³.

12 — Há que referir que o Reino de Espanha já foi condenado por transposição incorrecta da directiva (acórdão de 13 de Junho de 2002, Comissão/Espanha, C-474/99, Colect., p. I-5293).

13 — Este estudo, efectuado em 1994 no âmbito da adopção do plano de urbanismo (referido no n.º 7 da réplica da Comissão), identifica, designadamente, os seguintes riscos: «processos de erosão e de instabilidade dos taludes [...], perda de solos aráveis, poluição sonora [...] alteração da drenagem de superfície».

37. As autoridades espanholas consideram que o projecto em causa constitui apenas uma melhoria de um projecto existente. Além disso, a duplicação de um traçado ferroviário não tem um impacto — ou, em qualquer caso, um «impacto significativo» — no ambiente que acresça aos produzidos pela construção da linha inicial.

38. Como a Comissão sublinha, uma interpretação literal da expressão «construção de vias» inclui a duplicação de vias existentes. Por outro lado, uma interpretação desta disposição à luz do objecto e da finalidade da directiva conduz à mesma conclusão.

39. Interpretar o n.º 7 do anexo I da directiva tendo em conta o objecto e a finalidade desta traduz-se em assegurar que os Estados-Membros procedam a uma avaliação prévia dos efeitos no ambiente de todos os projectos susceptíveis de terem um impacto significativo no ambiente¹⁴.

40. Ora, é impossível excluir *a priori* que uma duplicação de vias possa ter consequências significativas para o ambiente. Pelo contrário, a construção de vias suplementares pode ter um impacto no ambiente uma vez que a utilização das vias será alterada. A este respeito, há que referir que o projecto em causa não consiste numa simples duplicação das vias, mas inclui uma adaptação das vias aos comboios de alta velocidade. A

frequência acrescida do tráfego nas vias na sequência da sua duplicação terá também um impacto sonoro significativo: o nível de barulho equivalente será superior a 45 decibéis, o nível máximo recomendado pela Organização Mundial de Saúde para os ambientes nocturnos. Esta alteração da utilização final das vias provoca assim impactos significativos no ambiente.

41. Por outro lado, o Reino de Espanha entende que incluir a duplicação de vias na definição da construção de vias de caminho-de-ferro seria absurdo, uma vez que a construção de estradas não está, nos termos do anexo II, n.º 10, alínea d), da directiva, submetida a uma avaliação obrigatória dos efeitos no ambiente.

42. Na realidade, esta interpretação está em conformidade com o sistema instituído pela directiva, que procede a uma distinção entre os projectos susceptíveis de terem um impacto significativo no ambiente e os outros. Com efeito, a directiva submete a regimes diferentes a construção de auto-estradas e de vias rápidas (a avaliação obrigatória é exigida pela referência ao anexo I) e a construção de outras estradas (referida no anexo II). Da mesma forma, unicamente a construção de vias de cami-

14 — Acórdãos, já referidos, WWF e o., n.º 45, e Linster, n.º 52.

nho-de-ferro destinadas ao tráfego de longa distância está submetida a uma avaliação prévia obrigatória pela directiva.

-Membro respectivo em razão da qual o processo deve ser instaurado¹⁵. O argumento do Reino de Espanha referente ao âmbito da acção por incumprimento intentada pela Comissão deve, portanto, ser rejeitado.

43. A transformação de uma estrada em auto-estrada, tal como a construção de uma auto-estrada quando ainda não existe uma estrada, é um projecto sujeito ao anexo I da directiva e, por isso, submetido a uma avaliação prévia obrigatória. Do mesmo modo, a transformação de uma via de caminho-de-ferro utilizada para o tráfego regional numa via destinada ao tráfego de longa distância está submetida às condições do anexo I da directiva.

3. A noção de «tráfego de longa distância» na acepção do n.º 7 do anexo I da directiva

44. Por último, as autoridades espanholas defendem que, se a Comissão na verdade considerasse que a duplicação das vias está sujeita a uma avaliação prévia dos efeitos no ambiente, em aplicação do n.º 7 do anexo I da directiva, deveria ter intentado uma acção por incumprimento tendo por objecto a totalidade da duplicação da linha Valência-Tarragona ao longo de 251 km.

46. O Reino de Espanha contesta que se possa considerar que o projecto em causa está submetido ao n.º 7 do anexo I da directiva, uma vez que não diz respeito ao tráfego de longa distância, mas a um troço de 13,2 km que liga localidades próximas.

47. A Comissão opõe a este argumento que a nova via é colocada numa linha ferroviária de 251 km entre Valência e Tarragona, inserida no «Corredor do Mediterrâneo» que liga a região espanhola do Levante à Catalunha e à fronteira francesa, pelo que não é uma linha de proximidade. O aspecto determinante é, segundo a Comissão, o facto de o troço se integrar numa nova via férrea de longa distância.

45. A este respeito, há que recordar que a Comissão é a única competente para decidir se é oportuno instaurar um processo para obter a declaração de incumprimento, e qual a acção ou omissão imputável ao Estado-

15 — Acórdãos de 11 de Agosto de 1995, Comissão/Alemanha (C-431/92, Colect., p. I-2189, n.º 22); de 5 de Novembro de 2002, Comissão/Alemanha (C-476/98, Colect., p. I-9855, n.º 38), e de 10 de Abril de 2003, Comissão/Alemanha (C-20/01 e C-28/01, Colect., p. I-3609, n.º 30).

48. Dado que a construção de uma via férrea de 251 km se realiza por etapas, adoptar o raciocínio defendido pelo Reino de Espanha poderia levar a que um projecto concreto nunca fosse considerado referente ao tráfego de longa distância, uma vez que todos os sucessivos troços da linha ferroviária cobririam pequenas distâncias e ligariam localidades próximas. Adoptar esta interpretação da directiva poderia restringir consideravelmente o seu campo de aplicação e comprometer a realização do objectivo por ela prosseguido.

49. Sobre este aspecto não se pode censurar à Comissão qualquer contradição de fundamentos, pois limita-se a proceder a uma apreciação das condições de aplicação do n.º 7 do anexo I da directiva, verificando, em primeiro lugar, que o projecto em causa diz respeito à construção de «vias de caminho-de-ferro», e em segundo que se trata de vias destinadas ao «tráfego de longa distância». A extensão das vias construídas não é um critério pertinente para apreciar a aplicabilidade da directiva ao projecto em causa. É a utilização da linha para o tráfego de longa distância que determina a qualificação.

50. Assim, o projecto em causa deveria, nos termos do artigo 4.º, n.º 1, da directiva, ter sido objecto de uma avaliação prévia dos efeitos no ambiente, em conformidade com as exigências dos artigos 5.º a 10.º da directiva.

C — Apreciação da existência de um incumprimento da obrigação de proceder a uma avaliação

51. A Comissão sustenta que o Reino de Espanha não respeitou o procedimento de avaliação dos efeitos no ambiente estabelecido nos artigos 5.º a 10.º da directiva. Mais concretamente, este Estado é acusado de não ter cumprido as obrigações que lhe incumbem por força dos artigos 5, n.º 2, e 6.º, n.º 2, da directiva.

52. O artigo 5.º, n.º 2, da directiva enumera as informações mínimas a fornecer pelo dono da obra. Estas incluem, designadamente, «uma descrição do projecto com informações relativas à sua localização, concepção e dimensões».

53. O artigo 6.º, n.º 2, da directiva impõe condições quanto à publicidade do procedimento de avaliação. Exige que «todos os pedidos de aprovação, bem como as informações recolhidas nos termos do artigo 5.º, sejam colocados à disposição do público» e precisa que o público em causa deve ter «a possibilidade de exprimir a sua opinião antes de o projecto ser iniciado».

54. O Reino de Espanha sustenta que respeitou todas as obrigações decorrentes da directiva. Afirma, em primeiro lugar, que a revisão do Plano Geral de Urbanismo de Benicassim de 1992 foi precedida da realização de um estudo de impacto submetido a informação ao público e de uma declaração relativa aos efeitos no ambiente. Esta interpretação é corroborada pelo acórdão do Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana (Espanha) de 26 de Outubro de 1998¹⁶. Em segundo lugar, invoca a sua boa fé e a sua aceitação da tese da Comissão relativa à alteração n.º 3 do projecto.

55. Quanto à revisão do Plano Geral de Urbanismo de Benicassim, resulta do processo submetido ao Tribunal de Justiça que esse plano é impreciso em relação a dois aspectos: apenas prevê sumariamente o traçado da via férrea e não inclui a localidade de Oropesa, na qual a construção da via férrea poderia também ter efeitos ambientais.

56. Ora, em aplicação do artigo 5, n.º 2, da directiva, as informações fornecidas pelo dono da obra devem, pelo menos, conter uma descrição da localização, da concepção e das dimensões do projecto em causa.

¹⁶ — O acórdão confirmou que o procedimento ambiental, que tinha decorrido em conformidade com a legislação nacional, era suficiente, sem interpretar esta legislação à luz das exigências da directiva.

57. Assim, uma vez que a revisão do Plano Geral de Urbanismo de Benicassim não preenche as condições mínimas fixadas na directiva, considero que o Reino de Espanha não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força da directiva.

58. Quanto à alteração n.º 3 do projecto, basta referir que o procedimento de avaliação dos efeitos levado a cabo pelo Reino de Espanha foi realizado depois do início dos trabalhos.

59. Com efeito, embora o estudo de impacto ambiental da alteração n.º 3 do referido projecto apresentado pelo Reino de Espanha seja de Fevereiro de 1999 em relação a um projecto autorizado em 26 de Novembro de 1999, a informação ao público apenas foi publicada no *Boletín Oficial del Estado* em 3 de Janeiro de 2001, ou seja, muito depois do início dos trabalhos em Março de 1999.

60. Uma vez que um procedimento deste tipo não está em conformidade com o artigo 6.º, n.º 2, da directiva, que exige uma informação ao público previamente à realização dos trabalhos, parece-me demonstrado que o Reino de Espanha não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força da directiva quanto ao procedimento seguido para a alteração n.º 3 do projecto.

IV — Conclusão

61. Face ao que precede, proponho ao Tribunal de Justiça que:

- 1) declare que, ao não ter realizado um estudo de avaliação dos efeitos no ambiente do «projecto da linha Valência-Tarragona, troço Las Palmas-Oropesa. Plataforma», o Reino de Espanha não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força dos artigos 2.º, 3.º, 5.º, n.º 2, e 6.º, n.º 2, da Directiva 85/337/CEE do Conselho, de 27 de Junho de 1985, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projectos públicos e privados no ambiente;
- 2) condene o Reino de Espanha nas despesas.