

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL

M. POIARES MADURO

van 24 maart 2004¹

1. Het onderhavige beroep strekt tot vaststelling dat het Koninkrijk Spanje, door het „project voor de spoorlijn Valencia-Tarragona, baanvak Las Palmas-Oropesa, Plataforma”, dat deel uitmaakt van het zogenoemde project „Corredor del Mediterráneo”, niet te onderwerpen aan een milieueffectbeoordeling, de verplichtingen niet is nagekomen die op hem rusten krachtens richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten² (hierna: „richtlijn”).

trapport was opgesteld. Het spoorwegproject bestaat uit een nieuw tracé dat is bestemd om Benicasim te vermijden (7,64 km), en de verdubbeling van het bestaande spoor tussen Las Palmas en Oropesa (13,2 km).

3. Bij brief van 28 oktober 1999 heeft de Commissie de Spaanse autoriteiten verzocht om hun opmerkingen over de klacht kenbaar te maken.

I — De feiten en de precontentieuze procedure

2. In mei 1999 heeft de Commissie van de Europese Gemeenschappen een klacht ontvangen dat de Spaanse autoriteiten de richtlijn onjuist hadden toegepast. Die klacht hield in dat een spoortracé van 13,2 km door de gemeenten Castellón, Benicasim en Oropesa was aangelegd zonder dat een openbaar onderzoek was verricht of een milieueffect-

4. Op 13 januari 2000 heeft het Koninkrijk Spanje in een brief bevestigd dat het genoemde project niet was onderworpen aan de milieueffectbeoordelingsprocedure. Volgens de Spaanse autoriteiten was een dergelijke beoordeling niet noodzakelijk aangezien het tracé dat was gekozen voor het baanvak waarop de klacht betrekking had, deel uitmaakte van de voor het spoor gereserveerde zone waarin het stedelijk ontwikkelingsplan van 1992 voorzag. Dit plan, waarvoor een milieueffectrapport was opgesteld, was op 17 maart 1994 goedgekeurd bij besluit van de Director General de Qualitat Ambiental (directeur-generaal voor de kwaliteit van het milieu) van de Generalitat Valenciana (Spanje).

1 — Oorspronkelijke taal: Portugees.

2 — PB L 175, blz. 40.

5. Op 13 april 2000 heeft de Commissie het Koninkrijk Spanje overeenkomstig artikel 226 EG wegens onjuiste toepassing van de richtlijn een aanmaningsbrief gezonden, op grond dat voor het „project voor de spoorlijn Valencia-Tarragona, baanvak Las Palmas-Oropesa, Plataforma”, geen milieu-effectbeoordeling was verricht.

Boletín Oficial del Estado (Spaans publicatieblad) van 3 januari 2001 door het Directoraat-generaal der Spoorwegen, dat die milieu-effectbeoordeling zou worden onderworpen aan een openbaar onderzoek, aan de Commissie gezonden. Wijziging nr. 3 heeft hoofdzakelijk betrekking op de bouw van een 754,5 m lang viaduct.

6. In haar antwoord van 21 juni 2000 heeft de Spaanse regering allereerst benadrukt dat het in de aanmaningsbrief bedoelde project niet de bouw van een nieuwe spoorlijn inhield. Zij heeft voorts aangevoerd dat de ter goedkeuring van het stedelijk ontwikkelingsplan van Benicasim vervulde formaliteiten volstonden. Tot slot heeft zij zich bereid verklaard om elke aanvullende procedure te organiseren die de Commissie nodig achtte.

9. Aangezien de door het Koninkrijk Spanje verschaftte inlichtingen de Commissie niet overtuigden, heeft zij op 5 april 2001 een beroep wegens niet-nakoming ingesteld bij het Hof.

7. De Commissie heeft het Koninkrijk Spanje op 26 september 2000 een met redenen omkleed advies gezonden met het verzoek de nodige maatregelen te nemen om te voldoen aan de krachtens de richtlijn op hem rustende verplichtingen.

10. Als antwoord op de enige grief van de Commissie, dat het Koninkrijk Spanje met betrekking tot het „project voor de spoorlijn Valencia-Tarragona, baanvak Las Palmas-Oropesa. Plataforma”, de richtlijn onjuist heeft toegepast, heeft het koninkrijk Spanje in de schriftelijke procedure zijn argument herhaald, dat het project niet valt binnen de werkingssfeer van bijlage I bij de richtlijn (die een verplichting tot het verrichten van een milieueffectbeoordeling oplegt). Het Koninkrijk Spanje meent bovendien dat de vervulde formaliteiten in ieder geval verzekerden dat de richtlijn volledig werd toegepast.

8. In zijn antwoordbrief van 2 januari 2001 op het met redenen omkleed advies herhaalde het Koninkrijk Spanje zijn eerdere argumenten en meldde het dat een milieu-effectbeoordeling van wijziging nr. 3 van het betrokken project zou worden onderworpen aan een openbaar onderzoek. Op 19 januari 2001 is een kopie van de aankondiging in het

11. Op 19 februari 2004 heeft een terechtzitting plaatsgevonden. De Commissie heeft onder meer naar aanleiding van een schriftelijke vraag van het Hof van 9 december 2003 nadere gegevens verschaft over de reikwijdte

van haar beroep. Zij heeft bevestigd dat haar beroep betrekking heeft op het gehele baanvak tussen Las Palmas en Oropesa, dat in totaal 13,2 km lang is.

milieu kunnen hebben en die zijn genoemd in bijlage I bij de richtlijn. De lidstaten moeten de mogelijke milieueffecten van deze projecten beoordelen voordat zij deze uitvoeren.⁵ Voor de tweede categorie projecten, die zijn genoemd in bijlage II bij de richtlijn, beschikken de lidstaten over een beoordelingsmarge om deze al dan niet aan een voorafgaande milieueffectbeoordeling te onderwerpen.⁶

II — Rechtskader

12. De richtlijn heeft tot doel verontreinigingen en andere aantastingen van het milieu te voorkomen, door bepaalde openbare of particuliere projecten aan een voorafgaande milieueffectbeoordeling te onderwerpen.³ Op grond van de richtlijn moet in de besluitvorming voor vele projecten rekening worden gehouden met de gevolgen voor het milieu.

15. De kwalificatie van een project als een project van de eerste categorie heeft dus belangrijke gevolgen voor de vraag of al dan niet een voorafgaande milieueffectbeoordeling moet worden verricht.

13. De richtlijn zoals deze van kracht was ten tijde van de aan het Koninkrijk Spanje verweten feiten, is gewijzigd bij richtlijn 97/11/EG van de Raad van 3 maart 1997.⁴ De in het geding zijnde bepalingen van de richtlijn, met name punt 7 van bijlage I en punt 12 van bijlage II, zijn door de nieuwe tekst evenwel niet gewijzigd.

14. De richtlijn onderscheidt twee categorieën projecten. De eerste categorie omvat projecten die aanzienlijke gevolgen voor het

16. Ter beslechting van de onderhavige zaak moeten eerst de argumenten met betrekking tot de ontvankelijkheid van het beroep die het Koninkrijk Spanje ter terechtzitting heeft uiteengezet, worden onderzocht en moet vervolgens worden vastgesteld of de richtlijn van toepassing is op het betrokken project. Tot slot moet worden nagegaan of het Koninkrijk Spanje, voorzover het project binnen de werkingssfeer van de richtlijn valt, haar in het onderhavige geval juist heeft toegepast.

3 — Zesde overweging van de considerans van de richtlijn.

4 — PB L 73, blz. 5.

5 — Artikel 4, lid 1, van de richtlijn.

6 — Artikel 4, lid 2, van de richtlijn.

III — Beoordeling

B — Toepasselijkheid van de richtlijn op het betrokken project

A — Ontvankelijkheid van het beroep

17. Het Koninkrijk Spanje heeft ter terechtzitting een exceptie van niet-ontvankelijkheid opgeworpen. Het stelt dat de Commissie in de precontentieuze procedure enkel heeft verwezen naar het 7,64 km lange nieuwe tracé dat bedoeld was om de gemeente Benicasim te vermijden, en niet naar de verdubbeling van het spoor over de gehele lengte van het 13,2 km lange baanvak tussen Las Palmas en Oropesa. Het Koninkrijk Spanje meent derhalve dat het beroep niet-ontvankelijk is voorzover het voorwerp van het geding in de contentieuze fase is verruimd ten opzichte van de administratieve fase.

18. Dat argument kan niet worden aanvaard, omdat zowel de door de Commissie aan het Koninkrijk Spanje gezonden aanmaningsbrief en het met redenen omkleed advies als het verzoekschrift aan het Hof uitdrukkelijk verwijzen naar het „baanvak Las Palmas-Oropesa”, waarvan het Koninkrijk Spanje niet betwist dat het 13,2 km lang is. Anders dan het Koninkrijk Spanje stelt, moet dus worden vastgesteld dat het voorwerp van het geding tussen de administratieve fase en de contentieuze fase niet is veranderd. De exceptie van niet-ontvankelijkheid moet derhalve worden verworpen.

19. Men kan langs twee afzonderlijke redeneringen tot de conclusie te komen dat de richtlijn van toepassing is op het betrokken project, hetzij op grond van punt 7 van bijlage I, hetzij op grond van punt 12 van bijlage II bij de richtlijn. De Commissie staat de eerste redenering voor, terwijl het Koninkrijk Spanje de voorkeur geeft aan de tweede.

20. Punt 7 van bijlage I heeft onder meer betrekking op de „[a]anleg van [...] spoorwegtrajecten voor spoorverkeer over lange afstand”. In punt 12 van bijlage II is sprake van „[w]ijzigingen in projecten van bijlage I”.

21. De Commissie meent dat het project voor het baanvak Las Palmas-Oropesa van de spoorlijn Valencia-Tarragona een spoorwegtraject in de zin van punt 7 van bijlage I bij de richtlijn betreft. Het Koninkrijk Spanje stelt daarentegen dat het project slechts een wijziging van een bestaand project is en als zodanig onderworpen is aan punt 12 van bijlage II bij de richtlijn, omdat het niet de aanleg van een nieuwe lijn in de zin van een nieuw traject tussen twee bestemmingen, maar slechts een verdubbeling van het spoor inhoudt. Punt 7 van bijlage I heeft volgens het Koninkrijk Spanje immers enkel betrekking op de aanleg van nieuwe spoorwegtrajecten. Het Koninkrijk Spanje is bovendien

van mening dat het betrokken project niet bestemd is voor spoorverkeer over lange afstand, aangezien het twee plaatsen verbindt die 13,2 km van elkaar liggen.

gen met elkaar verbindt". Dat de diverse taalversies van de richtlijn verschillen, lijkt dus niet werkelijk vast te staan.

1. Het begrip „spoorwegtraject" in de zin van punt 7 van bijlage I bij de richtlijn

22. Ter ondersteuning van zijn betoog dat punt 7 van bijlage I bij de richtlijn enkel betrekking heeft op nieuwe trajecten, stelt het Koninkrijk Spanje in de eerste plaats dat sommige taalversies van de richtlijn spreken van spoorlijnen en niet van spoorwegtrajecten. Vanwege dit taalverschil zou punt 7 van bijlage I bij de richtlijn aldus moeten worden uitgelegd dat het enkel betrekking heeft op de aanleg van nieuwe spoorwegtrajecten tussen twee bestemmingen die voordien niet met elkaar verbonden waren.

23. De Spaanse versie van punt 7 van bijlage I bij de richtlijn spreekt van „vías", de Italiaanse versie evenzo van „vie", de Portugese versie van „vias" en de Franse versie van „voies". Het lijkt erop dat enkel de Engelse versie, aangehaald door het Koninkrijk Spanje, aanleiding zou kunnen geven tot verwarring. De Commissie heeft ter terechtzitting evenwel een definitie uit de Oxford Dictionary aangehaald, volgens welke het woord „line" „spoorwegtraject" betekent en niet „spoorwegtraject dat twee bestemmin-

24. In ieder geval brengt het vereiste van een uniforme uitlegging van bepalingen van gemeenschapsrecht volgens vaste rechtspraak van het Hof mee dat een taalversie niet op zichzelf mag worden beschouwd, maar in geval van twijfel moet worden uitgelegd en toegepast in het licht van de tekst in de andere talen, aangezien alle versies krachtens artikel 314 EG gelijkelijk authentiek zijn.⁷ Indien de diverse taalversies verschillen, moet de bepaling worden uitgelegd met inachtneming van de algemene opzet en de doelstelling van de regeling waarvan zij een onderdeel vormt.⁸

25. Uit deze rechtspraak volgt dat een mogelijk uitleggingsprobleem als gevolg van de taalverschillen waarop het Koninkrijk Spanje met betrekking tot punt 7 van bijlage I bij de richtlijn heeft gewezen, moet worden opgelost door uitlegging van deze bepaling in het licht van de algemene opzet en de doelstelling van de richtlijn.

7 — Arresten van 5 december 1967, Van der Vecht (19/67, Jurispr. blz. 432); 6 oktober 1982, Cilfit e.a. (283/81, Jurispr. blz. 3415, punt 18), en 17 juli 1997, Ferriere Nord/Commissie (C-219/95 P, Jurispr. blz. I-4411, punt 15).

8 — Zie onder meer arresten van 27 oktober 1977, Bouchereau (30/77, Jurispr. blz. 1999, punt 14); 7 december 1995, Rockfon (C-449/93, Jurispr. blz. I-4291, punt 28); 24 oktober 1996, Kraaijeveld e.a. (C-72/95, Jurispr. blz. I-5403, punt 28), en 9 maart 2000, EKW en Wein & Co (C-437/97, Jurispr. blz. I-1157, punt 42).

26. De richtlijn heeft tot doel verontreinigingen en andere aantastingen van het milieu te voorkomen. Volgens de zesde overweging van de considerans en artikel 2, lid 1, is de belangrijkste doelstelling van de richtlijn dat alle projecten die aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben, in beginsel aan een voorafgaande beoordeling worden onderworpen.⁹ Meer algemeen heeft de richtlijn tot doel dat geen enkel project dat aanzienlijke milieueffecten in de zin van de richtlijn kan hebben, aan de beoordeling wordt onttrokken.¹⁰

2. Moeten een nieuw tracé en een verdubbeling van het spoor worden aangemerkt als de aanleg van een spoorwegtraject in de zin van de richtlijn?

29. Ik zal de vraagstukken van het nieuwe tracé en de verdubbeling van het spoor na elkaar in beschouwing nemen.

27. Indien men de door het Koninkrijk Spanje voorgestelde uitlegging aanvaardde, zou enkel de aanleg van spoorlijnen die een nieuw traject inhouden, onderworpen zijn aan een milieubeoordeling. De aanleg van een nieuwe spoorweg of de omvorming van een lijn voor regionaal gebruik tot een lijn voor verkeer over lange afstand zou niet onderworpen zijn aan een milieubeoordeling, ook al zou die aanleg aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Een dergelijke uitlegging van de richtlijn zou strijdig zijn met haar belangrijkste doelstelling.

30. De Commissie benadrukt dat het betrokken project de aanleg van een nieuwe, dubbele en aan een snelheid van 200/220 km/uur aangepaste spoorweg meebrengt, terwijl de treinen eerder slechts 90 km/uur reden, en een nieuw tracé op het grondgebied van de gemeente Benicasim nodig maakt.

28. Zo lijkt het erop dat punt 7 van bijlage I bij de richtlijn aldus moet worden uitgelegd dat het mede de aanleg van sporen en niet uitsluitend de aanleg van nieuwe spoorwegtrajecten inhoudt.

31. De Spaanse omzettingsteksten [Real Decreto-Legislativo (koninklijk wetgevend besluit) van 28 juni 1986 betreffende de milieueffectbeoordeling¹¹ en de verordening ter uitvoering van deze wettelijke regeling, die is goedgekeurd bij Real Decreto (koninklijk besluit) van 30 november 1998], waarvan het Koninkrijk Spanje staande houdt dat zij in overeenstemming met de richtlijn zijn, schrijven enkel een milieubeoordeling voor

9 — Arrest van 19 september 2000, Linster (C-287/98, Jurispr. blz. I-6917, punt 52).

10 — Arrest van 16 september 1999, WWF e.a. (C-435/97, Jurispr. blz. I-5613, punt 45).

11 — BOE nr. 155 van 30 juni 1986, blz. 23733.

in het geval van „spoorlijnen voor verkeer over lange afstand die een nieuw tracé inhouden”. Volgens het Koninkrijk Spanje vereist deze regeling zowel een nieuw tracé als een nieuw traject. De voorwaarde van een nieuw traject is behandeld in de punten 22 tot en met 28 van deze conclusie.

32. Hoewel de onderhavige procedure niet tot doel heeft vast te stellen of de nationale regeling in het algemeen in overeenstemming met de richtlijn is, moet toch worden nagegaan of de redenering van het Koninkrijk Spanje in het concrete geval in overeenstemming met de richtlijn is.¹²

33. Het relevante criterium om te bepalen of een project moet worden onderworpen aan een milieueffectbeoordeling is de vraag of het overeenkomstig artikel 2, lid 1, van de richtlijn een „aanzienlijk milieueffect” kan hebben. De aanleg van een spoorwegtraject langs een nieuw tracé kan naar haar aard een aanzienlijk milieueffect hebben vanwege de veranderingen in het milieu die zij meebrengt.

34. Aldus maakt de aanleg van een nieuw spoorwegtracé een voorafgaande verplichte beoordeling op grond van de richtlijn noodzakelijk.

35. Valt een verdubbeling van een spoor ook onder de definitie van de „aanleg van een spoorwegtraject” of komt zij veeleer overeen met een „wijziging” van een project in de zin van punt 12 van bijlage II bij de richtlijn? De Commissie en de Spaanse autoriteiten verdedigen dienaangaande tegenovergestelde standpunten.

36. De Commissie baseert haar conclusie, dat een verdubbeling van het spoor onder punt 7 van bijlage I bij de richtlijn valt, op twee argumenten. Ten eerste stelt de Commissie vast dat de verdubbeling van een spoor de aanleg van een nieuw spoor inhoudt, zelfs al ligt dit naast een bestaand spoor. Ten tweede zou een andere uitlegging van de richtlijn in strijd zijn met haar doelstellingen, aangezien de door het Koninkrijk Spanje overgelegde milieueffectbeoordeling aantoont dat de verdubbeling van sporen op het betrokken baanvak aanzienlijke milieueffecten kon hebben.¹³

¹² — Hier kan worden opgemerkt dat het Koninkrijk Spanje reeds is veroordeeld wegens onjuiste omzetting van richtlijn 85/337/EEG bij arrest van 13 juni 2002, Commissie/Spanje (C-474/99, jurispr. blz. I-5293).

¹³ — Deze milieueffectbeoordeling, die in 1994 is uitgevoerd in verband met de vaststelling van een nieuw stedelijk ontwikkelingsplan (aangehaald in punt 7 van de repliek van de Commissie), identificeert onder meer de volgende risico's: „erosieprocessen en instabiliteit van het talud [...] verlies van bebouwbare grond, geluidsoverlast [...] verandering in de drainage van het oppervlak”.

37. De Spaanse autoriteiten zijn van mening dat het betrokken project slechts een verbetering van een bestaand project is. Bovendien heeft de verdubbeling van een spoorwegtracé geen of in ieder geval geen „aanzienlijke” milieueffecten naast de door de aanleg van de aanvankelijke spoorlijn veroorzaakte milieueffecten.

38. Zoals de Commissie benadrukt, houdt het begrip „aanleg van spoorwegtrajecten” volgens een letterlijke uitlegging mede de verdubbeling van bestaande sporen in. Bovendien leidt een uitlegging van deze bepaling in het licht van het voorwerp en het doel van de richtlijn tot dezelfde conclusie.

39. Een uitlegging van punt 7 van bijlage I bij de richtlijn waarbij rekening wordt gehouden met het voorwerp en het doel van de richtlijn, verzekert dat de lidstaten een voorafgaande milieueffectbeoordeling verrichten voor alle projecten die aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben.¹⁴

40. Het is onmogelijk voorshands uit te sluiten dat een verdubbeling van sporen aanzienlijke milieueffecten kan hebben. Integendeel, de aanleg van een extra spoor kan een milieueffect hebben indien het gebruik van het spoor daardoor zal veranderen. In dat kader moet worden opgemerkt dat het betrokken project niet bestaat in het leggen van een identiek tweede spoor, maar tevens een aanpassing van het spoor aan hoge-

snelheidstreinen inhoudt. De hogere frequentie van het verkeer op de sporen als gevolg van de verdubbeling zal ook aanzienlijke geluidshinder tot gevolg hebben: het equivalente geluidsniveau zal hoger liggen dan 45 decibel, het maximale niveau dat de Wereldgezondheidsorganisatie aanbeveelt voor de nacht. Een dergelijke wijziging van het uiteindelijke gebruik van de sporen brengt dus aanzienlijke milieueffecten mee.

41. Het Koninkrijk Spanje meent verder dat het absurd zou zijn om de verdubbeling van sporen onder het begrip aanleg van spoorwegtrajecten te brengen, aangezien de aanleg van wegen op grond van punt 10, sub d, van bijlage II bij de richtlijn niet onderworpen is aan een verplichte milieueffectbeoordeling.

42. In werkelijkheid stemt die uitlegging echter overeen met het door de richtlijn ingevoerde stelsel, dat onderscheid maakt tussen projecten die aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben, en andere projecten. De richtlijn onderwerpt namelijk de aanleg van autosnelwegen en autowegen (die vanwege hun vermelding in bijlage I aan een verplichte beoordeling zijn onderworpen) en de aanleg van andere wegen (die worden genoemd in bijlage II) aan verschillende regels. Op dezelfde wijze onderwerpt de

¹⁴ — Zie reeds aangehaalde arresten WWF e.a., punt 45, en Linster, punt 52.

richtlijn enkel de aanleg van spoorwegtrajecten voor verkeer over lange afstand aan een verplichte voorafgaande beoordeling.

toe te rekenen handelen of verzuim deze procedure moet worden ingeleid.¹⁵ Het argument van het Koninkrijk Spanje met betrekking tot de omvang van het door de Commissie ingestelde beroep wegens niet-nakoming moet dus worden verworpen.

43. De aanpassing van een weg tot een autosnelweg is, net als de aanleg van een autosnelweg waar er nog geen weg bestaat, een project dat onder bijlage I valt, en als zodanig onderworpen aan een verplichte voorafgaande beoordeling. Op dezelfde wijze is de omvorming van een voor regionaal verkeer gebruikte spoorweg tot een spoorweg voor verkeer over lange afstand onderworpen aan de voorwaarden van bijlage I bij de richtlijn.

3. Het begrip „spoorverkeer over lange afstand” in de zin van punt 7 van bijlage I bij de richtlijn

46. Het Koninkrijk Spanje betwist dat het betrokken project onder punt 7 van bijlage I bij de richtlijn valt, omdat het geen spoorverkeer over lange afstand betreft, maar een baanvak van 13,2 km dat nabijgelegen plaatsen met elkaar verbindt.

44. Tot slot betogen de Spaanse autoriteiten dat de Commissie, indien zij werkelijk meent dat de verdubbeling van sporen op grond van punt 7 van bijlage I bij de richtlijn een voorafgaande milieubeoordeling nodig maakt, een beroep wegens niet-nakoming had moeten instellen met betrekking tot de verdubbeling van de gehele lijn Valencia-Tarragona over een lengte van 251 km.

47. De Commissie brengt tegen dit argument in dat het nieuwe spoor ligt op een 251 km lange spoorlijn tussen Valencia en Tarragona, die deel uitmaakt van de „Corredor del Mediterráneo”, die de Spaanse regio Levante verbindt met Catalonië en de Franse grens, zodat het niet gaat om een lokale lijn. De beslissende factor is volgens de Commissie dat het baanvak deel uitmaakt van een nieuwe spoorlijn voor verkeer over lange afstand.

45. Wat dat betreft zij eraan herinnerd dat de Commissie bij uitsluiting bevoegd is te beslissen of het opportuun is om een niet-nakomingsprocedure in te leiden en op grond van welk aan de betrokken lidstaat

15 — Arresten van 11 augustus 1995, Commissie/Duitsland (C-431/92, Jurispr. blz. I-2189, punt 22); 5 november 2002, Commissie/Duitsland (C-476/98, Jurispr. blz. I-9855, punt 38), en 10 april 2003, Commissie/Duitsland (C-20/01 en 28/01, Jurispr. blz. I-3609, punt 30).

48. Aangezien de aanleg van een 251 km lange spoorlijn in stappen plaatsvindt, zou een specifiek project, indien de redenering van het Koninkrijk Spanje werd gevolgd, nooit worden geacht betrekking te hebben op het spoorverkeer over lange afstand, aangezien alle opeenvolgende baanvakken van de spoorlijn korte afstanden zouden bestrijken en naburige plaatsen zouden verbinden. Een dergelijke uitlegging van de richtlijn zou haar werkingssfeer in grote mate kunnen beperken en de verwezenlijking van het door de richtlijn nagestreefde doel in gevaar kunnen brengen.

49. Op dit punt kan de Commissie niet worden verweten dat haar redenering innerlijk tegenstrijdig is, aangezien zij enkel onderzoekt of aan de voorwaarden voor de toepassing van punt 7 van bijlage I bij de richtlijn is voldaan, door eerst na te gaan of het betrokken project betrekking heeft op de aanleg van „spoorwegtrajecten” en vervolgens of er sprake is van een spoorwegtraject voor „verkeer over lange afstand”. De lengte van het aangelegde spoor is geen relevant criterium om te bepalen of de richtlijn van toepassing is op het betrokken project. Het gebruik van de lijn voor het spoorverkeer over lange afstand is beslissend voor de kwalificatie van het project.

50. Derhalve had het betrokken project ingevolge artikel 4, lid 1, van de richtlijn aan een voorafgaande milieueffectbeoordeling moeten worden onderworpen overeenkomstig de artikelen 5 tot en met 10 van de richtlijn.

C — Niet-nakoming van de verplichting tot het verrichten van een beoordeling

51. De Commissie stelt dat het Koninkrijk Spanje de procedure voor de milieueffectbeoordeling, die is vastgelegd in de artikelen 5 tot en met 10 van de richtlijn, niet in acht heeft genomen. Meer specifiek wordt deze lidstaat verweten de verplichtingen die krachtens de artikelen 5, lid 2, en 6, lid 2, van de richtlijn op hem rusten, niet te zijn nagekomen.

52. Artikel 5, lid 2, van de richtlijn noemt de minimuminformatie die de opdrachtgever moet verstrekken. Daartoe behoort onder meer „een beschrijving van het project met informatie omtrent vestigingsplaats, aard en omvang”.

53. Artikel 6, lid 2, van de richtlijn stelt voorwaarden met betrekking tot de openbaarheid van de beoordelingsprocedure. De richtlijn vereist dat „elke aanvraag voor een vergunning en de krachtens artikel 5 verzamelde informatie voor het publiek beschikbaar worden gesteld” en verduidelijkt dat het betrokken publiek „de mogelijkheid [moet krijgen] zijn mening te geven alvorens een aanvang wordt gemaakt met het project”.

54. Het Koninkrijk Spanje stelt dat het alle uit de richtlijn voortvloeiende verplichtingen is nagekomen. Het stelt in de eerste plaats dat vóór de herziening van het stedelijk ontwikkelingsplan van Benicasim van 1992 een milieueffectbeoordeling heeft plaatsgevonden die aan een openbaar onderzoek is onderworpen, en een milieueffectrapport is opgesteld. Deze uitlegging wordt bevestigd door het arrest van het Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana (Spanje) van 26 oktober 1998.¹⁶ In de tweede plaats voert het aan dat het te goeder trouw is en het standpunt van de Commissie met betrekking tot wijziging nr. 3 van het project heeft gevolgd.

55. Wat de herziening van het stedelijk ontwikkelingsplan van Benicasim betreft, blijkt uit de aan het Hof voorgelegde processtukken dat dit plan in twee opzichten onvoldoende nadere gegevens bevat: het behandelt het spoorwegtracé slechts summier en omvat niet de plaats Oropesa, waar de aanleg van het spoor eveneens milieueffecten zou kunnen hebben.

56. Volgens artikel 5, lid 2, van de richtlijn moet de door de opdrachtgever verstrekte informatie op zijn minst een beschrijving van het betrokken project met informatie omtrent vestigingsplaats, aard en omvang bevatten.

57. Aangezien de herziening van het stedelijk ontwikkelingsplan van Benicasim dus niet voldoet aan de door de richtlijn vastgelegde minimumvoorwaarden, ben ik van mening dat het Koninkrijk Spanje de krachtens de richtlijn op hem rustende verplichtingen niet is nagekomen.

58. Wat wijziging nr. 3 van het project betreft, volstaat de vaststelling dat de door het Koninkrijk Spanje ingestelde milieueffectbeoordelingsprocedure heeft plaatsgevonden na aanvang van de werken.

59. Hoewel de milieueffectbeoordeling van wijziging nr. 3 van het project, die het Koninkrijk Spanje heeft overgelegd, dateert van februari 1999 en een project betreft dat op 26 november 1999 is goedgekeurd, is de informatie voor het publiek pas op 3 januari 2001 in het *Boletín Oficial del Estado* bekendgemaakt, dat wil zeggen geruime tijd na aanvang van de werken in maart 1999.

60. Aangezien een dergelijke procedure niet in overeenstemming is met artikel 6, lid 2, van de richtlijn, dat vereist dat het publiek voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden wordt ingelicht, staat mijns inziens vast dat het Koninkrijk Spanje met betrekking tot de voor wijziging nr. 3 van het project gevolgde procedure de krachtens de richtlijn op hem rustende verplichtingen niet is nagekomen.

¹⁶ — Dit arrest bevestigde dat de milieuprocedure die in overeenstemming met de nationale regeling was gevolgd, toereikend was, zonder die nationale regeling richtlijnconform uit te leggen.

IV — Conclusie

61. Gelet op het voorgaande geef ik het Hof in overweging:

- „1) vast te stellen dat het Koninkrijk Spanje, door geen milieueffectbeoordeling te verrichten voor het „project voor de spoorlijn Valencia-Tarragona, baanvak Las Palmas-Oropesa, Plataforma”, de verplichtingen niet is nagekomen die op hem rusten krachtens de artikelen 2, 3, 5, lid 2, en 6, lid 2, van richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten;
- 2) het Koninkrijk Spanje te verwijzen in de kosten.”