

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA

M. POIARES MADURO

prednesené 24. marca 2004¹

1. Cieľom tejto žaloby je, aby Súdny dvor určil, že Španielske kráľovstvo si tým, že nevykonalo štúdiu posudzovania vplyvov na životné prostredie „projektu železničného spojenia Valence-Tarragone, úsek Las Palmas-Oropesa. Železničný zvršok“, ktorý je súčasťou projektu známeho ako „Stredozemný koridor“, nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú zo smernice Rady 85/337/EHS z 27. júna 1985 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie.²

projekt zahrňal novú trasu, ktorej účelom bolo vytvoriť obchvat obce Benicasim (7,64 km) a zdvojenie komunikácie medzi Las Palmas a Oropesa (13,2 km).

3. Listom z 28. októbra 1999 požiadala Komisia španielske orgány, aby jej predložili svoje pripomienky k týmto skutočnostiam.

I — Skutkový stav a konanie pred podaním žaloby

2. V máji 1999 bola Komisii Európskych spoločenstiev doručená sťažnosť, podľa ktorej španielske orgány nesprávne uplatnili smernicu. Sťažnosť sa týkala realizácie železničnej trasy s dĺžkou 13,2 km, prechádzajúcej obcami Castellón, Benicasim a Oropesa bez prieskumu verejnej mienky alebo vyhlásenia o vplyvoch na životné prostredie. Železničný

4. Listom z 13. januára 2000 Španielske kráľovstvo potvrdilo, že dotknutý projekt nebol predmetom postupu posudzovania vplyvov na životné prostredie. Podľa španielskych orgánov takéto posudzovanie nebolo potrebné, pretože trasa prijatá pre úsek, ktorý bol predmetom sťažnosti, bola súčasťou železničnej zálohy predpokladanej vo všeobecnom územnom pláne z roku 1992. Tento plán bol predmetom vyhlásenia o vplyvoch na životné prostredie a bol prijatý 17. marca 1994 rozhodnutím *Director General de Qualitat Ambiental* (generálneho riaditeľa kvality životného prostredia) autonómnej oblasti Valence (Španielsko).

¹ — Jazyk prednesu: portugálčina.

² — Ú. v. ES L 175, s. 40 (ďalej len „smernica“).

5. Komisia 13. apríla 2000 zaslala Španielskemu kráľovstvu výzvu v súlade s článkom 226 ES pre nesprávne uplatnenie smernice z dôvodu, že nebola vykonaná štúdia vplyvu projektu „Valence-Tarragone, úsek Las Palmas-Oropesa. Železničný zvršok“ na životné prostredie.

neho riaditeľstva železníc uverejnená v Boletín Oficial del Estado (španielsky úradný vestník) z 3. januára 2001, podľa ktorého sa táto štúdia predkladá na prieskum verejnej mienky. Zmena č. 3 sa vzťahuje hlavne na výstavbu viaduktu s dĺžkou 754,5 m.

6. Španielska vláda v odpovedi z 21. júna 2000 predovšetkým zdôraznila, že projekt, ktorého sa výzva týkala, nezahrňal stavbu nového železničného spojenia. Ďalej uviedla, že prijaté formálne kroky potrebné na schválenie územného plánu pre Benicasim boli dostačujúce. Na záver vyhlásila, že je pripravená vykonať akékoľvek dodatočné kroky, ktoré bude Komisia považovať za nevyhnutné.

9. Keďže informácie predložené Španielskym kráľovstvom Komisii nepresvedčili, podala na Súdny dvor žalobu o nesplnenie povinnosti.

7. Listom z 26. septembra 2000 zaslala Komisia Španielskemu kráľovstvu odôvodnené stanovisko, v ktorom ho vyzvala, aby prijalo opatrenia nevyhnutné na dosiahnutie súladu s povinnosťami vyplývajúcimi zo smernice.

10. Počas písomnej časti konania v odpovedi na jedinú výhradu Komisie, podľa ktorej Španielske kráľovstvo nesprávne uplatnilo smernicu v súvislosti s „projektom železničného spojenia Valence-Tarragone, úsek Las Palmas-Oropesa. Železničný zvršok“, Španielske kráľovstvo zopakovalo svoje tvrdenia, podľa ktorých tento projekt nespadá do pôsobnosti prílohy I smernice (ktorá vyžaduje povinné posudzovanie vplyvov projektu na životné prostredie). Okrem toho usudzujem, že splnené formálne predpoklady v každom prípade zaisťujú úplné uplatnenie smernice.

8. Španielske kráľovstvo listom z 2. januára 2001 odpovedalo na odôvodnené stanovisko a opakovane uviedlo svoje predchádzajúce tvrdenia a tiež skutočnosť, že štúdia vplyvu zmeny č. 3 predmetného projektu na životné prostredie bude predmetom prieskumu verejnej mienky. Dňa 19. januára 2001 bola Komisii zaslaná kópia oznámenia generál-

11. Pojednávanie sa uskutočnilo 19. februára 2004. Potom, ako Súdny dvor zaslal 9. decembra 2003 Komisii písomnú otázku, Komisia predovšetkým upresnila rozsah svojej žaloby. Potvrdila, že jej žaloba sa vzťahuje na celý

úsek medzi Las Palmas a Oropesou s celkovou dĺžkou 13,2 km.

II — Právny rámec

12. Účelom smernice je predchádzanie znečistenia a iných vplyvov na životné prostredie tým, že niektoré verejné alebo súkromné projekty sa podrobia predchádzajúcemu posudzovaniu ich vplyvov na životné prostredie.³ Smernica vyžaduje, aby sa pri rozhodovaní o mnohých projektoch brali do úvahy environmentálne súvislosti.

13. Smernica, ktorá bola v predmetnom čase účinná v Španielskom kráľovstve, bola zmenená a doplnená smernicou Rady 97/11/ES z 3. marca 1997⁴. No sporné ustanovenia smernice, predovšetkým príloha I bod 7 a príloha II bod 12, neboli novým znením ovplyvnené.

14. Smernica rozlišuje medzi dvoma kategóriami projektov. Prvá kategória zahŕňa projekty, ktoré môžu mať významný vplyv na

životné prostredie a sú uvedené v prílohe I smernice. Pri týchto projektoch sú členské štáty pred ich realizáciou povinné vypracovať štúdiu ich prípadných vplyvov na životné prostredie⁵. Pri druhej kategórii projektov, uvedených v prílohe II smernice, majú členské štáty pri rozhodovaní o vykonaní predchádzajúcej štúdie ich vplyvov na životné prostredie právomoc konať podľa vlastného uváženia⁶.

15. Z toho dôvodu určenie, že projekt spadá do kategórie I, má významné následky v súvislosti s potrebou vykonať predchádzajúce posudzovanie vplyvov na životné prostredie.

16. Pre rozhodnutie v tejto veci bude predovšetkým vhodné posúdiť tvrdenia o prípustnosti žaloby, ktoré na pojednávaní prednieslo Španielske kráľovstvo, aby bolo neskôr možné určiť, či sa smernica uplatňuje na predmetný projekt. Nakoniec, ak projekt spadá do pôsobnosti smernice, bude nevyhnutné určiť, či ju Španielske kráľovstvo v tomto konkrétnom prípade správne uplatnilo.

3 — Šieste odôvodnenie smernice.

4 — Ú. v. ES L 73, s. 5.

5 — Článok 4 ods. 1 smernice.

6 — Článok 4 ods. 2 smernice.

II — Posúdenie

B — Uplatnenie smernice na predmetný projekt

A — Prípustnosť žaloby

17. Španielske kráľovstvo na pojednávaní vznieslo námietku neprípustnosti. Tvrdilo, že v konaní pred podaním žaloby Komisia poukazovala len na novú trasu s dĺžkou 7,64 km, ktorej účelom bolo vytvoriť obchvat okolo mesta Benicasim, a nie na zdvojenie trate pozdĺž celého úseku s dĺžkou 13,20 km medzi Las Palmas a Oropesou. Z tohto dôvodu Španielske kráľovstvo tvrdí, že žaloba je neprípustná v rozsahu, v akom medzi administratívnou časťou a súdnou časťou rozširuje predmet sporu.

18. Toto tvrdenie musí byť zamietnuté, pretože výzva a odôvodnené stanovisko, ktoré zaslala Komisia Španielskemu kráľovstvu, ako aj žaloba podaná na Súdny dvor výslovne poukazujú na „úsek Las Palmas-Oropesa“, ktorý je dlhý 13,2 km, čo Španielske kráľovstvo nepopiera. V rozpore s tvrdením Španielskeho kráľovstva sa preto musí dospieť k záveru, že predmet sporu nebol medzi administratívnou časťou konania a súdnou časťou. Námietka neprípustnosti sa preto musí zamietnuť.

19. Je možné tvrdiť, že smernica sa na predmetný projekt vzťahuje na základe dvoch odlišných analýz, buď na základe uplatnenia prílohy I bodu 7, alebo podľa prílohy II bodu 12 smernice. Komisia uprednostňuje prvý prístup, kým Španielske kráľovstvo preferuje druhý prístup.

20. Príloha I bod 7 smernice odkazuje okrem iného na „stavby diaľkových železničných tratí“. Bod 12 prílohy II smernice uvádza „zmeny územných projektov zaradených v prílohe I“.

21. Podľa Komisie projekt úseku Las Palmas-Oropesa v rámci spojenia Valence-Tarragone je potrebné klasifikovať ako trať v zmysle bodu 7 prílohy I smernice. Na druhej strane Španielske kráľovstvo tvrdí, že tento projekt je len zmenou už existujúceho projektu, ktorý ako taký podlieha prílohe II bodu 12 smernice, pretože nezahŕňa výstavbu nového spojenia v zmysle novej dráhy medzi dvoma destináciami, ale len zdvojuje trať. Podľa Španielskeho kráľovstva sa totiž príloha I bod 7 smernice vzťahuje len na výstavbu nových železničných dráh.

Taktiež tvrdí, že účelom predmetného projektu nie je diaľková doprava, vzhľadom na to, že spája miesta, ktoré sú od seba vzdialené 13,2 km.

nezodpovedá. Preto sa nezdá, že by bol naozaj preukázaný rozdiel medzi rôznymi jazykovými verziami smernice.

1. Pojem trať v zmysle prílohy I bodu 7 smernice

22. Na podporu svojho tvrdenia, podľa ktorého sa príloha I bod 7 vzťahuje len na nové dráhy, Španielske kráľovstvo uvádza, že niektoré jazykové verzie smernice používajú pojem železničné spojenie a nie železničné trate. Z tohto jazykového rozdielu by malo vyplývať, že bod 7 sa musí vykladať v tom zmysle, že sa vzťahuje len na výstavbu nových železničných dráh medzi dvoma miestami, ktoré predtým neboli spojené.

23. V španielskej jazykovej verzii prílohy I bodu 7 smernice sa uvádza pojem „vias“, v talianskej verzii podobne pojem „vie“, v portugalskej pojem „vias“ a vo francúzskej pojem „voies“. Zdá sa, že len anglická verzia, na ktorú sa odvoláva Španielske kráľovstvo, by prípadne mohla viesť k nejasnosti. Na pojednávaní však Komisia citovala definíciu uvedenú v Oxfordskom slovníku, podľa ktorej slovo „line“ má rovnaký význam ako slovo trať a pojem železničné spojenie spájajúce dve destinácie mu významovo

24. V každom prípade a podľa ustálenej judikatúry potreba jednotného výkladu ustanovení práva Spoločenstva neumožňuje posudzovať text niektorej jazykovej verzie izolovane a vyžaduje, že v prípade pochybnosti sa musí vykladať a uplatňovať vo svetle ostatných jazykových verzií, keďže všetky jazykové verzie sú rovnako autentické v súlade s článkom 314 ES⁷. V prípade nesúlady medzi rôznymi jazykovými verziami sa musí predmetné ustanovenie vykladať v závislosti od cieľa a všeobecnej štruktúry úpravy, ktorej súčasť tvorí⁸.

25. Z tejto judikatúry vyplýva, že prípadné ťažkosti s výkladom vzhľadom na jazykové rozdiely, na ktoré sa odvoláva Španielske kráľovstvo v súvislosti s prílohou I bodom 7 smernice, musia byť odstránené na základe výkladu tohto ustanovenia vo svetle všeobecnej štruktúry a cieľa smernice.

7 — Rozsudky z 5. decembra 1967, Van der Vecht, 19/67, Zb. s. 445, 456; zo 6. októbra 1982, Cilfit a i., 283/81, Zb. s. 3415, bod 18, a zo 17. júla 1997, Ferriere Nord/Komisia, C-219/95 P, Zb. s. I-4411, bod 15.

8 — Pozri najmä rozsudky z 27. októbra 1977, Bouchereau, 30/77, Zb. s. 1999, bod 14; zo 7. decembra 1995, Rockfon, C-449/93, Zb. s. I-4291, bod 28; z 24. októbra 1996, Kraaijeveld a i., C-72/95, Zb. s. I-5403, bod 28, a z 9. marca 2000, EKW a Wein & Co, C-437/97, Zb. s. I-1157, bod 42.

26. Účelom smernice je predchádzanie znečisteniu a iných zásahov do životného prostredia. Podľa šiesteho odôvodnenia smernice a článku 2 základným cieľom smernice je podrobiť všetky projekty, ktoré pravdepodobne majú významné vplyvy na životné prostredie, predchádzajúcemu posudzovaniu.⁹ Vo všeobecnejšej rovine je cieľom smernice zabezpečiť, aby sa žiaden projekt, pri ktorom je možnosť, že má významný vplyv na životné prostredie, nevyňal z posudzovania¹⁰.

27. Ak by teda bol prijatý výklad navrhovaný Španielskym kráľovstvom, posudzovanie vplyvov na životné prostredie by sa vyžadovalo len v prípade stavby železničného spojenia, ktoré zahŕňa novú trasu. Stavba nových tratí alebo prestavba tratí určených na regionálne používanie na diaľkové komunikácie by neboli predmetom environmentálneho posudzovania ani v prípade, že by mohli mať významný vplyv na životné prostredie. Takýto výklad smernice by bol v rozpore s jej základným cieľom.

28. Zdá sa preto, že príloha I bod 7 smernice by sa mala vykladať tak, že zahŕňa stavbu tratí a nielen výstavbu nových železničných trás.

2. Má sa nová trasa a zdvojenie tratí analyzovať ako stavba tratí v zmysle smernice?

29. Postupne posúdim otázku novej trasy a otázku zdvojenia tratí.

30. Komisia zdôrazňuje, že predmetný projekt spočíva v stavbe novej zdvojenej železničnej trate, prispôbenej rýchlosti 200/220 km/h, kým predtým vlaky premávali len rýchlosťou 90 km/h, a vyžaduje novú trasu v obci Benicasim.

31. Znenie španielskych právnych predpisov, ktoré preberajú smernicu [Real decreto Legislativo (kráľovský legislatívny dekrét) z 28. júna 1986 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie¹¹ a nariadenie, ktorým sa tento právny predpis vykonáva, schválené Real Decreto (kráľovským dekrétom) z 30. septembra 1988] a ktoré sú podľa Španielskeho kráľovstva v súlade so smernicou, vyžaduje environmentálnu štúdiu len

⁹ — Rozsudok z 19. septembra 2000, Linster, C-287/98, Zb. s. I-6917, bod 52.

¹⁰ — Rozsudok zo 16. septembra 1999, WWF a i., C-435/97, Zb. s. I-5613, bod 45.

¹¹ — BOF č. 155 z 30. júna 1986, s. 23733.

v prípade „diaľkových železničných spojení, ktorých súčasťou je nová trasa“. Podľa Španielskeho kráľovstva toto ustanovenie vyžaduje novú trasu a zároveň novú dráhu. Podmienka, ktorá súvisí s novou dráhou, bola posúdená v bodoch 22 až 28 týchto návrhov.

32. Hoci cieľom tohto konania nie je posúdiť, či španielska právna úprava je vo všeobecnosti v súlade so smernicou, je vhodné určiť, či analýza Španielskeho kráľovstva je v tomto konkrétnom prípade v súlade so smernicou¹².

33. Relevantným kritériom pre posúdenie, či projekt musí byť predmetom povinného posudzovania jeho vplyvov na životné prostredie, je skutočnosť, či môže mať „významný vplyv“ na životné prostredie v zmysle článku 2 ods. 1 smernice. Stavba železničnej trate na novej trase je svojou podstatou projektom, ktorý môže mať významný vplyv na životné prostredie vzhľadom na zmeny životného prostredia, ktoré z neho vyplývajú.

34. Stavba novej železničnej trasy preto vyžaduje predchádzajúce povinné posudzovanie podľa smernice.

35. Môže byť zdvojenie železničnej trate takisto subsumované pod definíciu „stavby trate“ alebo skôr zodpovedá „zmene“ projektu v zmysle prílohy II bodu 12 smernice? Komisia a Španielske kráľovstvo majú na vec opačný názor.

36. Podľa Komisie zdvojenie trate spadá pod prílohu I bod 7 smernice z dvoch dôvodov. Po prvé Komisia tvrdí, že zdvojenie trate zahŕňa stavbu novej trate, aj v prípade, ak je táto paralelná s už existujúcou traťou. Po druhé iný výklad smernice by bol v rozpore s jej cieľmi, pretože štúdia dosahu, ktorú predložilo Španielske kráľovstvo, poukazuje na to, že zdvojenie trate na predmetnom úseku mohlo mať významný vplyv na životné prostredie.¹³

12 — Je možné uviesť, že Súdny dvor už určil, že Španielske kráľovstvo nesprávne prebralo smernicu (rozsudok z 13. júna 2002, Komisia/Španielske kráľovstvo, C-474/99, Zb. s. I-5293).

13 — Táto štúdia, vykonaná roku 1994 v rámci prijatia nového urbanistického plánu (uvedeného v bode 7 repliky Komisie), poukazuje predovšetkým na tieto riziká: „proces erózie a nestability svahu..., úbytok ornej pôdy, hlúčnosť..., zmena odvodňovania povrchu“.

37. Španielske orgány uvádzajú, že predmetný projekt je len vylepšením už existujúceho projektu. Navyiac zdvojenie železničnej trasy nemá na životné prostredie vplyv, alebo v každom prípade nie „významný“ vplyv, ktorý by prekračoval rámec vplyvov spôsobených stavbou pôvodného spojenia.

pre vysokorýchlostné vlaky. Vyššia frekvencia dopravy na tratiach ako následok ich zdvojenia bude mať tiež výrazný dosah z hľadiska hluku: hladina hluku bude presahovať 45 decibelov, čo je najvyššia úroveň, ktorú pre nočné prostredie odporúča Svetová zdravotnícka organizácia. Takáto zmena konečného používania tratí má preto za následok významný vplyv na životné prostredie.

38. Ako zdôrazňuje Komisia, doslovný výklad výrazu „stavba tratí“ zahŕňa zdvojenie tratí, ktoré už existujú. Navyiac, výklad tohto ustanovenia vo svetle cieľa a účelu smernice vedie k tomu istému záveru.

39. Výklad prílohy I bodu 7 smernice, ktorý zohľadňuje jej cieľ a účel, vedie k zabezpečeniu predchádzajúceho posudzovania vplyvov na životné prostredie členskými štátmi, a to v prípade všetkých projektov, pri ktorých jestvuje riziko, že môžu mať významný vplyv na životné prostredie¹⁴.

41. Španielske kráľovstvo ďalej tvrdí, že zahrnutie zdvojenia koľají do definície stavby železničných tratí by bolo absurdné, keďže podľa prílohy II bodu 10 písm. d) smernice stavba ciest nie je predmetom povinného posudzovania vplyvu na životné prostredie.

40. Nie je možné vopred vylúčiť, že zdvojenie komunikácií by mohlo mať významné dôsledky pre životné prostredie. Naopak, stavba dodatočných tratí môže mať dosah na životné prostredie vzhľadom na následné zmeny používania tratí. V tejto súvislosti je potrebné poukázať na to, že predmetný projekt nepozostáva len zo zdvojenia identických tratí, ale zahŕňa prispôbenie tratí

42. V skutočnosti je tento výklad v súlade so systémom zavedeným smernicou, ktorý rozlišuje medzi projektmi, ktoré môžu mať významný vplyv na životné prostredie a ostatnými projektmi. Podľa smernice totiž podlieha stavba diaľnic a ciest pre motorové vozidlá (povinné posudzovanie sa vyžaduje vzhľadom na zmienku o nich v prílohe I) a stavba iných ciest (uvedených v prílohe II) odlišným režimom. Rovnakým spôsobom je na základe smernice predmetom povinného

14 — Už citované rozsudky WWF a i., bod 45 a Linster, bod 52.

predchádzajúceho posudzovania len stavba železničných tratí určených na diaľkovú dopravu.

sa takéto konanie malo začať¹⁵. Tvrdenie Španielskeho kráľovstva o rozsahu žaloby Komisie o nesplnenie povinnosti preto musí byť zamietnuté.

43. Zmena cesty na diaľnicu, ako aj stavba diaľnice na mieste, kde predtým nejestvovala cesta, je projektom, ktorý spadá do pôsobnosti prílohy I smernice, a ako taký je predmetom povinného predchádzajúceho posudzovania. Podobne zmena železničnej trate určenej na regionálnu dopravu na trať určenú na diaľkovú dopravu bude predmetom podmienok prílohy I smernice.

3. Pojem „diaľková doprava“ v zmysle prílohy I bodu 7 smernice

46. Španielske kráľovstvo namieta proti tomu, aby bol predmetný projekt analyzovaný ako projekt, ktorý spadá do pôsobnosti prílohy I bodu 7, pretože sa netýka diaľkovej dopravy, ale úseku s dĺžkou 13,2 km, ktorý spája dve blízke miesta.

44. Nakoniec španielske orgány tvrdia, že ak podľa Komisie zdvojenie tratí skutočne vyžaduje predchádzajúce posudzovanie vplyvu na životné prostredie v zmysle prílohy I bodu 7 smernice, mala podať žalobu o nesplnenie povinnosti vo vzťahu k zdvojeniu celého spojenia Valence-Tarragone s dĺžkou 251 km.

47. Komisia s týmto tvrdením nesúhlasí vzhľadom na to, že nová trať je umiestnená na železničnej trati s dĺžkou 251 km medzi Valence a Tarragone, ktorá je súčasťou „Stredozemného koridoru“ spájajúceho španielsky región Levant s Katalánskom a s francúzskou hranicou, takže nemožno hovoriť o trati na krátku vzdialenosť. Podľa Komisie je rozhodujúcim faktorom skutočnosť, že tento úsek je súčasťou novej diaľkovej železničnej trate.

45. V tejto súvislosti je vhodné pripomenúť, že len Komisia je príslušná rozhodnúť, či je vhodné začať konanie o nesplnenie povinnosti a posúdiť konanie alebo opomenutie dotknutého členského štátu, kvôli ktorým by

15 — Rozsudky z 11. augusta 1995, Komisia/Nemecko, C-431/92, Zb. s. I-2189, bod 22; z 5. novembra 2002, Komisia/Nemecko, C-476/98, Zb. s. I-9855, bod 38, a z 10. apríla 2003, Komisia/Nemecko, C-20/01 a C-28/01, Zb. s. I-3609, bod 30.

48. Keďže výstavba železničnej trate s dĺžkou 251 km je rozdelená na etapy, z odôvodnenia Španielskeho kráľovstva by vyplývalo, že konkrétny projekt by nikdy nemohol byť považovaný za projekt, ktorý sa týka diaľkovej dopravy, pretože následné úseky železničného spojenia by pokrývali krátke vzdialenosti a spájali by susedné miesta. Prijatie takéhoto výkladu smernice by mohlo viesť k riziku výrazného zúženia jej pôsobnosti a k ohrozeniu dosiahnutia jej cieľa.

49. Odôvodnenie Komisie v tejto súvislosti nemožno považovať za rozporuplné, pretože len posudzuje podmienky uplatnenia prílohy I bodu 7 smernice tým, že, po prvé, overuje, či sa predmetný projekt týka stavby „železničnej trate“ a, po druhé, či sú tieto trate určené na „diaľkovú dopravu“. Dĺžka postavenej trate nie je relevantným kritériom pre určenie, či je smernica uplatniteľná na predmetný projekt. Projekt sa klasifikuje na základe používania trate na účely diaľkovej dopravy.

50. Z toho vyplýva, že predmetný projekt mal byť podľa článku 4 ods. 1 smernice predmetom predchádzajúceho posudzovania vplyvov na životné prostredie v súlade s požiadavkami uvedenými v článku 5 až 10 smernice.

C — Posúdenie existencie nesplnenia povinnosti vykonať posudzovanie

51. Komisia tvrdí, že Španielske kráľovstvo nedodržalo postup posudzovania vplyvov na životné prostredie stanovený v článkoch 5 až 10 smernice. Konkrétne Komisia tomuto štátu vytýka, že si nesplnil povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článku 5 ods. 2 a článku 6 ods. 2 smernice.

52. Článok 5 ods. 2 smernice uvádza základné informácie, ktoré má poskytnúť navrhovateľ. Medzi ne predovšetkým patrí: „popis projektu s informáciami o mieste, projektovom riešení a veľkosti projektu“.

53. Článok 6 ods. 2 smernice stanovuje podmienky v súvislosti s verejnosťou pri postupe posudzovania. Vyžaduje, aby „každá žiadosť o povolenie a každá informácia získaná podľa článku 5 bola sprístupnená verejnosti“ a upresňuje, že dotknutá verejnosť musí mať „možnosť vyjadriť svoje stanovisko pred začatím projektu.“

54. Španielske kráľovstvo tvrdí, že si splnilo všetky povinnosti, ktoré mu vyplývajú zo smernice. Po prvé uvádza, že revízií všeobecného územného plánu z roku 1992 pre Benicasim predchádzala štúdia dosahu predložená na prieskum verejnej mienky, ako aj vyhlásenie o vplyvoch na životné prostredie. Toto tvrdenie má oporu v odôvodnení prijatom v rozsudku Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana (Španielsko) z 26. októbra 1998¹⁶. Po druhé sa Španielske kráľovstvo opiera o dobrú vieru a o to, že prijalo tvrdenia Komisie v súvislosti so zmenou č. 3 projektu.

57. Keďže všeobecný urbanistický plán Benicasim nespĺňa základné podmienky uvedené v smernici, domnievam sa, že Španielske kráľovstvo si nespĺnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú zo smernice.

58. Čo sa týka obmeny č. 3 projektu, stačí skonštatovať, že proces posudzovania vplyvov, ktorý začalo Španielske kráľovstvo, sa realizoval po začiatku prác.

55. V súvislosti s revíziou všeobecného územného plánu Benicasim je zo spisu predloženého Súdnemu dvoru zjavné, že plán nebol dostatočne presný v dvoch aspektoch: len stručne sa zaoberá trasou železničnej trate a neobsahuje miesto Oropesa, na ktorom mohla mať železničná trať tiež environmentálne vplyvy.

59. Aj keď totiž štúdia dosahu zmeny č. 3 projektu na životné prostredie, ktorú predložilo Španielske kráľovstvo, pochádza z februára 1999 v súvislosti s projektom schváleným 26. novembra 1999, informácie pre verejnosť boli v Boletín Oficial del Estado uverejnené až 3. januára 2001, teda naozaj potom, ako sa začali práce v marci 1999.

56. Podľa článku 5 ods. 2 smernice však musia informácie poskytnuté navrhovateľom obsahovať aspoň opis miesta, projektového riešenia a veľkosti predmetného projektu.

60. Vzhľadom na to, že takýto postup nie je v súlade s článkom 6 ods. 2 smernice, ktorý vyžaduje, aby bola verejnosť informovaná pred začatím prác, domnievam sa, že bolo preukázané, že Španielske kráľovstvo si nespĺnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú zo smernice v súvislosti postupom, ktorý sa zvolil pri zmene projektu č. 3.

¹⁶ — Tento rozsudok potvrdil, že environmentálny postup, ktorý bol v súlade s vnútroštátnou legislatívou, bol dostačujúci, bez toho, aby túto právnu úpravu vykladal vo svetle smernice.

III — Návrh

61. Z hľadiska uvedeného navrhujem, aby Súdny dvor:

- 1) určil, že Španielske kráľovstvo si tým, že nevykonalo štúdiu posudzovania vplyvov „projektu železničného spojenia Valence-Tarragone, úsek Las Palmas-Oropesa. Železničný zvršok“ na životné prostredie, nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článkov 2, 3, 5 ods. 2 a článku 6 ods. 2 smernice Rady 85/337/EHS z 27. júna 1985 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie;
- 2) zaviazal Španielske kráľovstvo na náhradu trov konania.