

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA

M. POIARESE MADURA

přednesené dne 24. března 2004¹

1. Projednávaná žaloba směřuje k určení, že Španělské království tím, že neposoudilo vliv „záměru železniční trati Valencie-Tarragone, trasy Las Palmas-Oropesa. Platforma“, který je součástí záměru nazvaného „Středomořský koridor“, na životní prostředí, nesplnilo povinnosti, které pro něj vyplývají ze směrnice Rady 85/337/EHS ze dne 27. června 1985 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí².

hlášení týkající se vlivů na životní prostředí. Železniční záměr obsahuje novou trasu určenou pro obchvat obce Benicasim (7,64 km) a zdvojení železniční trati mezi Las Palmas a Oropesa (13,2 km).

3. Dopisem ze dne 28. října 1999 Komise španělské orgány vyzvala, aby se vyjádřily k uvedeným skutečnostem.

I – Skutkový stav a postup před zahájením soudního řízení

2. Komise Evropských společenství v květnu 1999 obdržela stížnost, podle které španělské orgány nesprávně použily směrnici. Tato stížnost uváděla provedení železniční trasy 13,2 km procházející obcemi Castellón, Benicasim a Oropesa, aniž by byla uskutečněna veřejná konzultace nebo uvedeno pro-

4. Dne 13. ledna 2000 Španělské království v dopise potvrdilo, že uvedený záměr nebyl předložen k posouzení vlivů na životní prostředí. Podle španělských orgánů nebylo takové posouzení nutné, neboť trasa určená pro úsek, který byl předmětem stížnosti, se nacházel v oblasti vyhrazené v územním plánu z roku 1992 pro železnici, přičemž tento územní plán byl předmětem prohlášení o vlivech na životní prostředí a byl schválen dne 17. března 1994 rozhodnutím *Director General de Qualitat Ambiental* (generální ředitel kvality životního prostředí) ve Valencii (Španělsko).

1 — Původní jazyk: portugalsština.

2 — Úř. věst. L 175, s. 40; Zvl. vyd. 15/01, s. 248 (dále jen „směrnice“).

5. Dne 13. dubna 2000 Komise Španělskému království dopisem zaslala výzvu k podání vyjádření v souladu s článkem 226 ES pro nesprávné použití směrnice z důvodu, že nebyl posouzen vliv „záměru železniční trati Valencie-Tarragone, trasy Las Palmas-Oropesa. Platforma“ na životní prostředí.

6. Ve své odpovědi v dopise ze dne 21. června 2000 španělská vláda nejdříve uvedla, že záměr, kterého se týkala výzva k podání vyjádření, neměl za cíl výstavbu nové železniční trati. Poté uváděla, že náležitosti splněné pro schválení územního plánu oblasti Benicasim byly dostačující. Konečně prohlásila, že byla připravena provést jakékoli další řízení, které by bylo Komisí považováno za nezbytné.

7. Komise dne 26. září 2000 zaslala Španělskému království odůvodněné stanovisko, kterým jej vyzvala k přijetí opatření nezbytných k dosažení souladu s povinnostmi vyplývajícími ze směrnice.

8. Dopisem ze dne 2. ledna 2001 Španělské království na odůvodněné stanovisko odpovědělo, přičemž připomnělo své dřívější argumenty a uvedlo, že studie o vlivech na životní prostředí změny č. 3 dotčeného záměru bude předložena k veřejné konzultaci. Kopie zveřejnění vyhlášení generálního

ředitelství železnic předkládající uvedenou studii k veřejné konzultaci v *Boletín Oficial del Estado* (španělský úřední věstník) ze dne 3. ledna 2001 byla předána Komisi dne 19. ledna 2001. Změna č. 3 se týkala hlavně výstavby viaduktu o délce 754,5 m.

9. Vzhledem k tomu, že informace poskytnuté Španělským královstvím Komisi nepřesvědčily, podala Soudnímu dvoru žalobu pro nesplnění povinnosti.

10. Během písemné části řízení Španělské království jako odpověď na jediný žalobní důvod Komise, podle kterého Španělské království nesprávně použilo směrnici, pokud jde o „záměr železniční trati Valencie-Tarragone, trasu Las Palmas-Oropesa. Platforma“ opakovalo svoji argumentaci, podle které záměr nespadal do rozsahu působnosti přílohy I směrnice (kterou se ukládá povinné posouzení vlivů záměru na životní prostředí). Mimoto má za to, že splněné náležitosti zajistily každopádně úplné použití směrnice.

11. Jednání se konalo dne 19. února 2004. Komise zejména jako odpověď na písemnou otázku, která jí byla položena Soudním dvorem dne 9. prosince 2003, upřesnila dosah své žaloby. Potvrdila, že se její žaloba

týká celé trasy mezi Las Palmas a Oropesa o celkové délce 13,2 km.

středí, uvedené v příloze I směrnice, u kterých musí členské státy přistoupit k posouzení jejich případných vlivů na životní prostředí před tím, než je uskuteční⁵. Pro druhou kategorii záměrů uvedených v příloze II směrnice mohou členské státy rozhodnout, zda budou podléhat předchozímu posouzení jejich vlivů na životní prostředí⁶.

II – Právní rámec

12. Cílem směrnice je předcházet znečištění a jinému zasahování do životního prostředí tím, že některé veřejné a soukromé záměry jsou podrobeny předchozímu posouzení jejich vlivů na životní prostředí³. Směrnice ukládá zohlednění kritérií pro ochranu životního prostředí při rozhodování o četných záměrech.

15. Kvalifikovat záměr jako odpovídající záměru kategorie I má tedy významné důsledky na nezbytnost uskutečnit posouzení vlivů na životní prostředí, či nikoliv.

13. Směrnice platná v rozhodné době skutečností vytýkaných Španělskému království byla pozměněna směrnicí Rady 97/11/ES ze dne 3. března 1997⁴. Sporná ustanovení směrnice, zejména bod 7 její přílohy I a bod 12 její přílohy II však novým zněním nebyly pozměněny.

14. Směrnice rozlišuje dvě kategorie záměrů. První kategorie obsahuje záměry, které mohou mít významný vliv na životní pro-

16. Pro vyřešení projednávané věci je nejprve třeba analyzovat argumenty týkající se přípustnosti žaloby uvedené na jednání Španělským královstvím a poté určit, zda se směrnice použije na dotčený záměr. Konečně, pokud záměr spadá do rozsahu působnosti směrnice, bude ověřeno, zda Španělské království v konkrétním případě tuto směrnici správně použilo.

3 — Šestý bod odůvodnění směrnice.

4 — Úř. věst. L 73, s. 5.

5 — Článek 4 odst. 1 směrnice.

6 — Článek 4 odst. 2 směrnice.

II – Posouzení

B – Použitelnost směrnice na dotčený záměr

A – Přípustnost žaloby

17. Španělské království vzneslo při jednání námitku nepřipustnosti. Tvrdí, že Komise během postupu před zahájením soudního řízení uvedla pouze novou trasu určenou pro obchvat obce Benicasim o délce 7,64 km, a nikoliv zdvojení železniční trati na celé délce trasy mezi Las Palmas a Oropesa o 13,2 km. Španělské království má tedy za to, že žaloba je nepřipustná v tom, kde rozšiřuje předmět sporu mezi postupem před zahájením soudního řízení a soudním řízením.

18. Tento argument nemůže být přijat, neboť jak výzva k předložení vyjádření tak i odůvodněné stanovisko adresované Komisí Španělskému království stejně jako žaloba před Soudním dvorem výslovně uvádějí „trasu Las Palmas-Oropesa“, o které Španělské království nepochybuje, že má délku 13,2 km. Oproti tomu, co tvrdí Španělské království, je tedy třeba konstatovat, že předmět sporu se mezi postupem před zahájením soudního řízení a soudním řízením nezměnil. Námitka nepřipustnosti tedy musí být zamítnuta.

19. Je možné učinit závěr ohledně použitelnosti směrnice na dotčený záměr podle dvou různých výkladů, buď použitím bodu 7 přílohy I, anebo v souladu s bodem 12 přílohy II směrnice. Zatímco Komise upřednostňuje první výklad, Španělské království dává přednost druhému.

20. Bod 7 přílohy I směrnice se týká zejména „výstavby dálkových železničních tratí“. Bod 12 přílohy II směrnice uvádí „změny záměrů uvedených v příloze I“.

21. Komise má za to, že záměr trasy Las Palmas-Oropesa železniční trati Valencie-Tarragone by měla být považován za železniční trať ve smyslu bodu 7 přílohy I směrnice. Španělské království naopak tvrdí, že tento záměr je pouhou změnou existujícího záměru, která podléhá jako taková bodu 12 přílohy II směrnice, neboť nezahrnuje výstavbu nové trati ve smyslu nové trasy mezi dvěma místy, ale pouhé zdvojení trati. Podle Španělského království je totiž předmětem bodu 7 přílohy I směrnice pouze

výstavba nových železničních tras. Má rovněž za to, že dotčený záměr není určen k dálkové dopravě, neboť spojuje dvě oblasti vzdálené 13,2 km.

Rozdílnost mezi jednotlivými jazykovými verzemi směrnice se tedy nezdá být skutečně prokázána.

1. Pojem trati ve smyslu bodu 7 přílohy I směrnice

22. K podložení své argumentace, podle které se bod 7 přílohy I směrnice týká pouze nových záměrů, Španělské království uvádí, že některé jazykové verze směrnice uvádí železniční trasy, a ne železniční trati. Tento jazykový rozdíl by měl vést k výkladu tohoto bodu jako zahrnujícího pouze výstavbu nových železničních tratí mezi dvěma místy dříve nespojenými mezi sebou.

23. Španělská verze bodu 7 přílohy I směrnice uvádí „vias“, stejně jako italská „vie“, portugalská verze „vias“ a francouzská verze „voies“. Jeví se, že pouze anglická verze uvedená Španělským královstvím, by mohla případně vést k mýlce. Komise však na jednání citovala definici Oxford Dictionary, který uvádí u slova „line“ význam trati, a nikoliv železniční trasy spojující dvě místa.

24. Nezbytnost jednotného výkladu ustanovení Společenství každopádně a v souladu s ustálenou judikaturou Soudního dvora vylučuje, aby jedna jazyková verze byla posuzována osamoceně, ale vyžaduje, aby v případě pochybností byla vykládána a používána s ohledem na ostatní jazykové verze, neboť všechny jazykové verze mají v souladu s článkem 314 ES stejnou platnost⁷. Pokud existuje rozdíl v jednotlivých jazykových verzích, musí být ustanovení vykládáno systematicky a podle účelu právní úpravy, jíž je součástí⁸.

25. Z této judikatury vyplývá, že případná obtížnost výkladu způsobená jazykovou odlišností uvedená Španělským královstvím, pokud jde o bod 7 přílohy I směrnice, musí být vyřešena tak, že toto ustanovení bude vyloženo systematicky a s ohledem na cíl směrnice.

7 — Rozsudky ze dne 5. prosince 1967, Van der Vecht, 19/67, Recueil, s. 445, 456; ze dne 6. října 1982, Cilfit a další, 283/81, Recueil, s. 3415, bod 18, a ze dne 17. července 1997, Ferriere Nord v. Komise, C-219/95 P, Recueil, s. I-4411, bod 15.

8 — Viz zejména rozsudky ze dne 27. října 1977, Bouchereau, 30/77, Recueil, s. 1999, bod 14; ze dne 7. prosince 1995, Rockfon, C-449/93, Recueil, s. I-4291, bod 28; ze dne 24. října 1996, Kraaijeveld a další, C-72/95, Recueil s. I-5403, bod 28, a ze dne 9. března 2000, EKW a Wein & Co, C-437/97, Recueil, s. I-1157, bod 42.

26. Cílem směrnice je předcházet znečištění nebo jinému zasahování do životního prostředí. Jejím hlavním cílem je podle jejího šestého bodu odůvodnění a v souladu s jejím článkem 2 podrobit předchozímu posouzení všechny záměry, které by mohly mít významný vliv na životní prostředí⁹. Cílem směrnice obecně je, aby posouzení podléhaly všechny záměry, které by mohly mít významný vliv na životní prostředí¹⁰.

2. Musí být nová trasa a zdvojení železniční trati vykládány jako výstavba železniční trati ve smyslu směrnice?

29. Budou postupně analyzovány otázky nové trasy a zdvojení trati.

27. Pokud by však byl přijat výklad podaný Španělským královstvím, podléhala by posouzení vlivu na životní prostředí pouze výstavba železničních tratí s novou trasou. Výstavba nových tratí nebo přeměna regionálních tratí na dálkové trati by posouzení vlivů na životní prostředí nepodléhaly, i když by mohly mít významný vliv na životní prostředí. Takový výklad směrnice by byl v rozporu s jejím hlavním cílem.

30. Komise zdůrazňuje, že dotčený záměr zahrnuje výstavbu nové zdvojené trati, způsobené rychlostí 200/220 km/h, zatímco dříve vlaky projížděly rychlostí 90 km/h, a vyžaduje novou trasu u obce Benicasim.

28. Zdá se tak, že bod 7 přílohy I směrnice by měl být vykládán jako zahrnující výstavbu železniční trati, a nikoliv pouze výstavbu nových železničních tras.

31. Španělské předpisy, které směrnici provádějí [*Real Decreto-Legislativo* (legislativní královské nařízení) ze dne 28. června 1986 o posuzování vlivů na životní prostředí¹¹ a nařízení o provedení tohoto legislativního ustanovení schválené *Real Decreto* (královské nařízení) ze dne 30. září 1988], o kterých Španělské království tvrdí, že jsou v souladu se směrnicí, ukládají provést posouzení vlivu

9 — Rozsudek ze dne 19. září 2000, Linster, C-287/98, Recueil, s. I-6917, bod 52.

10 — Rozsudek ze dne 16. září 1999, WWF a další, C-435/97, Recueil, s. I-5613, bod 45.

11 — BOE č.155, 30. červen 1986, s. 23733.

na životní prostředí pouze v případě „dálkových železničních tratí, které obsahují novou trasu“. Podle Španělského království toto ustanovení vyžaduje zároveň novou trať a novou trasu. Podmínka týkající se nové trasy byla předmětem bodů 22 až 28 tohoto stanoviska:

32. Toto řízení nemá za cíl konstatovat obecný soulad vnitrostátních právních předpisů se směrnicí, je však třeba určit, zda výklad Španělského království je pro konkrétní případ v souladu se směrnicí¹².

33. Relevantním kritériem pro určení, zda záměr musí být povinně posouzen ve svých vlivech na životní prostředí, je skutečnost, zda může mít „významný vliv“ na životní prostředí v souladu s čl. 2 odst. 1 směrnice. Výstavba železniční trati s novou trasou může přitom ze své povahy mít významný vliv na životní prostředí z důvodu změny životního prostředí, které má za důsledek.

34. Výstavba nové železniční trasy tedy povinně dle směrnice vyžaduje předchozí posouzení.

35. Může být stejným způsobem zdvojení železniční trati zahrnuto do definice „výstavby trati“ nebo odpovídá spíše „změně“ záměru ve smyslu bodu 12 přílohy II směrnice? Komise a španělské orgány hájí ohledně této otázky opačná stanoviska.

36. Komise svůj návrh zakládá na tom, že zdvojení trati je podrobeno v bodě 7 přílohy I směrnice dvěma argumentům. Jednak uvádí, že výsledkem zdvojení trati je výstavba nové trati, i když je tato trať souběžná s existující tratí. Kromě toho vykládá směrnicí odlišně, by znamenalo odporovat jejím cílům, neboť studie vlivu na životní prostředí uvedená Španělským královstvím prokazuje, že zdvojení trati na daném úseku může mít významný vliv na životní prostředí¹³.

12 — Je možno uvést, že již bylo rozhodnuto, že Španělské království nesprávně provedlo směrnicí (rozsudek ze dne 13. června 2002, Komise v. Španělské království, C-474/99, Recueil, s. I-5293).

13 — Tato studie uskutečněná v roce 1994 v rámci přijetí nového územního plánu (uvedená v bodě 7 repliky Komise) uvádí zejména následující rizika: „proces eroze a nestabilita svahu [...] ztráta zemědělské půdy, zvukové znečištění [...] změna odvodňování povrchu“.

37. Španělské orgány mají za to, že dotčený záměr je pouze vylepšením existujícího záměru. Zdvojení železniční trasy navíc nemá vliv nebo v každém případě „významný“ vliv na životní prostředí, který přistupuje k vlivům, které má výstavba původní trati.

38. Jak zdůrazňuje Komise, doslovný výklad výrazů „výstavba železniční trati“ zahrnuje zdvojení existující trati. Ostatně výklad tohoto ustanovení s ohledem na předmět a účel směrnice vede ke stejnému závěru.

39. Vykládat bod 7 přílohy I směrnice s ohledem na její předmět a účel znamená ujistit se, že členské státy provádějí předchozí posouzení vlivů na životní prostředí všech záměrů, které mohou mít významný vliv na životní prostředí¹⁴.

40. Je přitom nemožné *a priori* vyloučit, že by zdvojení trati mohlo mít významný vliv na životní prostředí. Naopak výstavba další trati může mít vliv na životní prostředí, jelikož užívání trati bude pozměněno. V tomto ohledu je třeba uvést, že dotčený záměr nespočívá ve zdvojení trati shodným způsobem, ale zahrnuje změnu trati pro vysokorychlostní vlaky. Zvýšená frekvence dopravy na trati v důsledku jejího zdvojení

bude mít rovněž významný zvukový vliv: odpovídající hladina hluku bude vyšší než 45 decibelů, což je nejvyšší hladina doporučená Světovou zdravotnickou organizací pro životní prostředí v noci. Taková změna konečného užívání trati má za následek významný vliv na životní prostředí.

41. Španělské království má krom toho za to, že zahrnout zdvojení trati do definice výstavby železniční trati je absurdní, neboť výstavba silnic by podle bodu 10 písm. d) přílohy II směrnice nepodléhala povinnému posouzení vlivů na životní prostředí.

42. Ve skutečnosti je takový výklad v souladu se systémem zavedeným směrnicí, který rozlišuje mezi záměry, které mohou mít významný vliv na životní prostředí a jinými záměry. Směrnice totiž podrobuje výstavbu dálnic a rychlostních silnic (povinné posouzení je vyžadováno poznámkou v příloze I) a výstavbu jiných silnic (uvedenou v příloze II) různým režimům.

14 — Výše uvedené rozsudky WWF a další, bod 45 a Linster, bod 52.

Stejně tak pouze výstavba dálkových železničních tratí podléhá podle směrnice povinnému předchozímu posouzení.

dotyčnému členskému státu bude toto řízení zahájeno¹⁵. Argument Španělského království spočívající v rozsahu žaloby pro nesplnění povinnosti státem podané Komisí musí tedy být zamítnut.

43. Přeměna silnice na dálnici, stejně jako výstavba dálnice, aniž by již dříve existovala silnice, je záměrem podléhajícím příloze I směrnice a jako takový podléhá povinnému předchozímu posouzení. Stejným způsobem podléhá přeměna železniční trati užívané pro regionální dopravu na trať pro dálkovou dopravu podmínkám přílohy I směrnice.

3. Pojem „dálkové železniční trati“ ve smyslu bodu 7 přílohy I směrnice

44. Konečně španělské orgány uvádí, že pokud by Komise opravdu měla za to, že zdvojení trati vyžaduje předchozí posouzení vlivu na životní prostředí podle bodu 7 přílohy I směrnice, měla podat žalobu pro nesplnění povinnosti státem, jejímž předmětem by bylo celé zdvojení tratí Valencie-Tarragone na délce 251 km.

46. Španělské království zpochybňuje, že by dotčený záměr mohl být vykládán tak, že podléhá bodu 7 přílohy I směrnice, neboť se netýká dálkové dopravy, ale trasy 13,2 km spojující dvě blízké oblasti.

47. Komise tomuto argumentu oponuje tak, že nová trať se nachází na železniční trati o 251 km mezi Valencií a Tarragone, která je součástí „Středomořského koridoru“ spojujícího španělský region Levant s Katalánskem a francouzskou hranicí tak, že se nejedná o místní trať. Podle ní je určující, že trasa je součástí nové dálkové železniční trasy.

45. V tomto ohledu je třeba připomenout, že pouze Komise má pravomoc rozhodnout, zda je vhodné zahájit řízení o určení nesplnění povinnosti a z důvodu kterého jednání nebo opomenutí přičitatelného

15 — Rozsudky ze dne 11. srpna 1995, Komise v. Německo, C-431/92, Recueil, s. I-2189, bod 22; ze dne 5. listopadu 2002, Komise v. Německo, C-476/98, Recueil, s. I-9855, bod 38, a ze dne 10. dubna 2003, Komise v. Německo, C-20/01 a C-28/01, Recueil, s. I-3609, bod 30.

48. Výstavba železniční trati 251 km po etapách by podle argumentace uvedené Španělským královstvím mohla vést k tomu, že by záměr nikdy nebyl považován za týkající se dálkové dopravy, neboť následné úseky železniční trati by měly všechny malou vzdálenost a spojovaly by sousedící oblasti. Přijmout takový výklad směrnice by znamenalo riziko značného omezení jejího rozsahu působnosti a zpochybnění uskutečnění cíle, který sleduje.

49. Komisi v tomto bodu nemůže být vytýkán žádný rozpor v důvodech, neboť pouze posuzuje podmínky použití bodu 7 přílohy I směrnice tím, že nejprve ověřuje, že dotčený záměr se týká výstavby „železniční trati“, poté že se jedná o trať pro „dálkovou dopravu“. Délka stavěné trati není relevantním kritériem pro posouzení použitelnosti směrnice na dotčený záměr. Kvalifikaci určuje užívání trati pro dálkovou dopravu.

50. Dotčený záměr měl tedy být podle čl. 4 odst. 1 směrnice předmětem předchozího posouzení vlivů na životní prostředí v souladu s požadavky stanovenými v člancích 5 až 10 směrnice.

C – Posouzení existence nesplnění povinnosti provést posouzení

51. Komise tvrdí, že Španělské království nerespektovalo postup posouzení vlivů na životní prostředí stanovený v člancích 5 až 10 směrnice. Přesněji tomuto státu vytýká, že nesplnil povinnosti, které pro něj vyplývají z čl. 5 odst. 2 a čl. 6 odst. 2 směrnice.

52. Článek 5 odst. 2 směrnice uvádí minimální informace, které musí oznamovatel uvést. Zahrnují zejména popis záměru obsahující informace o jeho umístění, povaze a rozsahu.

53. Článek 6 odst. 2 směrnice ukládá podmínky, pokud jde o zpřístupnění posouzení veřejnosti. Vyžaduje, aby „každá žádost o povolení a všechny informace shromážděné podle článku 5 byly zpřístupněny veřejnosti“ a upřesňuje, že dotčená veřejnost musí mít „příležitost vyjádřit své stanovisko před zahájením uskutečňování záměru“.

54. Španělské království tvrdí, že všechny povinnosti plynoucí ze směrnice splnilo. V prvé řadě uvádí, že revizi územního plánu oblasti Benicasim z roku 1992 předcházelo posouzení o vlivech na životní prostředí, které bylo předloženo k veřejné konzultaci a prohlášení o vlivech na životní prostředí. Tento výklad potvrzuje argumentace *Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana* (Španělsko) ze dne 26. října 1998¹⁶. Zadruhé se dovolává dobré víry a argumentuje tím, že přijalo názor Komise týkající se změny č. 3 záměru.

57. Vzhledem k tomu, že revize územního plánu oblasti Benicasim nespĺňuje minimální podmínky stanovené směrnicí, mám za to, že Španělské království nespĺnilo povinnosti podle směrnice.

58. Co se týče změny č. 3 záměru, stačí konstatovat, že postup posouzení vlivů byl Španělským královstvím zahájen až po začátku prací.

55. Co se týče revize územního plánu oblasti Benicasim, ze spisu předloženého Soudnímu dvoru vyplývá, že chybějí upřesnění ve dvou ohledech: uvádí trasu železniční trati pouze schematicky a nezahrnuje oblast Oropesa, ve které by výstavba železniční trati rovněž mohla mít vliv na životní prostředí.

59. Pokud posouzení vlivů změny č. 3 uvedeného záměru na životní prostředí uvedené Španělským královstvím je z února 1999 pro záměr povolený dne 26. listopadu 1999, informace pro veřejnost byla v *Boletín Oficial del Estado* zveřejněna až 3. ledna 2001, tedy až po začátku prací v březnu 1999.

56. Podle čl. 5 odst. 2 směrnice musí však informace poskytnuté oznamovatelem obsahovat alespoň popis záměru obsahující informace o jeho umístění, povaze a rozsahu.

60. Vzhledem k tomu, že takový postup není v souladu s čl. 6 odst. 2 směrnice, který vyžaduje informování veřejnosti předcházející uskutečňování prací, mám za prokázané, že Španělské království nespĺnilo své povinnosti podle směrnice, pokud jde o postup ohledně změny č. 3 záměru.

¹⁶ — Rozsudek potvrdil, že postup posouzení vlivu na životní prostředí v souladu s vnitrostátními předpisy byl dostačující, aniž by tyto předpisy byly vykládány v souladu se směrnicí.

III – Závěry

61. S ohledem na předchozí navrhuji Soudnímu dvoru, aby:

- 1) Určil, že Španělské království tím, že neposoudilo vliv „záměru železniční trati Valencie-Tarragone, trasy Las Palmas-Oropesa. Platforma“ na životní prostředí, nesplnilo povinnosti, které pro něj vyplývají z článků 2, 3, čl. 5 odst. 2 a čl. 6 odst. 2 směrnice Rady 85/337/EHS ze dne 27. června 1985 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí.
- 2) Uložil Španělskému království náhradu nákladů řízení.