

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA

M. POIARES A MADURA,
predstavljeni 24. marca 2004¹

1. Namen te tožbe je doseči ugotovitev, da Kraljevina Španija s tem, da ni opravila študije vplivov na okolje za „Projekt železniške proge Valencia–Tarragona, del proge Las Palmas–Oropesa. Ploščad“, ki je del projekta „Sredozemski koridor“, ni izpolnila obveznosti iz Direktive Sveta 85/337/EGS z dne 27. junija 1985 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje².

izjava o vplivu na okolje. Železniški projekt obsega novo traso, katere namen je obiti občino Benicasim (7,64 kilometra) in podvojitev obstoječe poti med Las Palmasom in Oropeso (13,2 kilometra).

3. Z dopisom z dne 28. oktobra 1999 je Komisija pozvala španske organe, naj ji predložijo njihove ugotovitve glede navedenih dejstev.

I – Dejansko stanje in predhodni postopek

2. Maja 1999 je Komisija Evropskih skupnosti prejela prijavo, da naj bi španske oblasti nepravilno uporabile Direktivo. Ta prijava se je sklicevala na realizacijo 13,2 kilometra železniške trase, ki gre skozi občine Castellón, Benicasim in Oropesa, ne da bi bilo opravljeno ugotavljanje javnega mnenja ali

4. Kraljevina Španija je 13. januarja 2000 potrdila v dopisu, da za navedeni projekt ni bil opravljen postopek presoje vplivov na okolje. Po mnenju španskih organov taka presoja ni bila potrebna, ker je bila trasa, ki je bila sprejeta za del proge, naveden v prijavi, vključena v železniške rezervo, predvideno v splošnem urbanističnem načrtu iz leta 1992, ki je bil predmet poročila vplivov na okolje in je bil potrjen 17. marca 1994 s sklepom *Director General de Qualitat Ambiental* (generalni direktor za kakovost okolja) pri *Généralité Valencie* (Španija).

1 – Jezik izvirnika: portugalsščina.

2 – UL L 175, str. 40 (v nadaljevanju: Direktiva).

5. Komisija je 13. aprila 2000 naslovila na Kraljevino Španijo pisni opomin v skladu s členom 226 ES za napačno uporabo Direktive, z obrazložitvijo, da ni bila opravljena študija o vplivih na okolje „Projekta železniške proge Valencia–Tarragona, del proge Las Palmas–Oropesa. Ploščad“.
6. V svojem odgovoru z dne 21. junija 2000 je španska vlada najprej poudarila, da projekt, naveden v pisnem opominu, ni določal gradnje nove železniške povezave. Nato je izpostavila, da so bile formalnosti, ki so bile izpolnjene za odobritev splošnega urbanističnega načrta Benicasim, zadostne. Nazadnje je izjavila, da je pripravljena opraviti vsak dodaten postopek, ki ga je Komisija presodila za potrebnega.
7. Komisija je 26. septembra 2000 Kraljevini Španiji naslovila obrazloženo mnenje, v katerem ji predlaga, da sprejme ukrepe, potrebne za izpolnitev obveznosti iz Direktive.
8. Z dopisom z dne 2. januarja 2001 je Kraljevina Španija odgovorila na obrazloženo mnenje, v katerem ponavlja svoje prejšnje trditve in navaja, da naj bi se glede študije vplivov na okolje iz spremembe št. 3 zadevnega projekta opravila javna raziskava. Kopija obvestila generalnega direktorata za železnice o izvedbi javne raziskave glede navedene študije, ki je bilo objavljeno v *Boletín Oficial del Estado* (španski uradni list) z dne 3. januarja 2001, je bila Komisiji posredovana 19. januarja 2001. Sprememba št. 3 se predvsem nanaša na gradnjo 754,5 metra dolgega viadukta.
9. Podatki, ki jih je predložila Kraljevina Španija, niso prepričali Komisije, zato je ta pri Sodišču vložila tožbo zaradi neizpolnitve obveznosti.
10. Kraljevina Španija je med pisnim postopkom, da bi odgovorila na edini očitke Komisije, po katerem naj bi Kraljevina Španija nepravilno uporabila Direktivo, ki se nanaša na „Projekt železniške proge Valencia–Tarragona, del proge Las Palmas–Oropesa. Ploščad“, ponovila svojo trditev, da naj projekt ne bi sodil na področje uporabe Priloge I k Direktivi (ki določa obvezno presojo vplivov projekta na okolje). Med drugim meni, da naj bi izpolnjene formalnosti v vsakem primeru zagotovile popolno uporabo Direktive.
11. Obravnava je bila 19. februarja 2004. Komisija je v odgovoru na pisno vprašanje, ki ji ga je sodišče zastavilo 9. decembra 2003, predvsem natančno opredelila obseg svoje tožbe. Potrdila je, da se ta nanaša na celotni

del proge med Las Palmasom in Oropeso, v skupni dolžini 13,2 kilometra.

Prilogi I k Direktivi, za katere so države članice zavezane opraviti študijo njihovih morebitnih vplivov na okolje, preden jih izvedejo.⁵ Za drugo vrsto projektov, ki so naštet v Prilogi II k Direktivi, države članice prosto presodijo, ali je potrebna predhodna študija njihovih vplivov na okolje.⁶

II — Pravni okvir

12. Namen Direktive je preprečiti onesnaževanje in druge posledice za okolje, tako da so nekateri javni in zasebni projekti predmet predhodne presoje njihovih vplivov na okolje.³ Direktiva zahteva upoštevanje okoljskih tveganj v postopku odločanja o številnih projektih.

15. Opredelitev projekta ima za projekt vrste I torej velik pomen za nujnost ali nenujnost predhodne študije vplivov na okolje.

13. Direktiva, ki je veljala v času dejstev, ki se očitajo Kraljevini Španiji, je bila spremenjena z Direktivo Sveta 97/11/ES z dne 3. marca 1997⁴. Vendar sporne določbe Direktive, predvsem točki 7 Priloge I in 12 Priloge II, niso bile spremenjene z novim besedilom.

14. Direktiva razlikuje dve vrsti projektov. Prvi od teh so projekti, ki bi lahko pomembno vplivali na okolje in so naštet v

16. Za rešitev te zadeve je treba najprej analizirati trditve Kraljevine Španije z obravnave glede dopustnosti tožbe, nato pa določiti, ali Direktiva velja za zadevni projekt. Nazadnje, če projekt sodi na področje veljavnosti Direktive, bomo preverili, ali jo je Kraljevina Španija pravilno uporabila v konkretnem primeru.

3 — Šesta uvodna izjava Direktive.

4 — UL L 73, str. 5.

5 — Člen 4(1) Direktive.

6 — Člen 4(2) Direktive.

II – Presoja

B – Veljavnost Direktive za zadevni projekt

A – Dopustnost tožbe

17. Kraljevina Španija je med obravnavo izpostavila ugovor nedopustnosti. Poudarila je, da naj bi Komisija v predhodnem postopku obravnavala le novo traso, namenjeno obvozu občine Benicasim, dolgo 7,64 kilometra, in ne podvojitve poti na vsej dolžini dela proge med Las Palmasom in Oropeso, dolgem 13,2 kilometra. Kraljevina Španija torej meni, da naj bi bila tožba nedopustna, ker med upravno fazo in sodno fazo postopka razširi predmet postopka.

19. Na podlagi dveh različnih analiz je mogoče sklepati o veljavnosti Direktive za zadevni projekt, in sicer bodisi na podlagi točke 7 Priloge I bodisi v skladu s točko 12 Priloge II k Direktivi. Medtem ko Komisija sprejema prvo analizo, Kraljevina Španija daje prednost drugi.

20. Točka 7 Priloge I k Direktivi določa predvsem „gradnjo daljinskih železniških prog“. Točka 12 Priloge II k Direktivi določa „spremembe projektov, vključenih v Prilogo I“.

18. To trditev je treba zavrniti, kajti tako pisni opomin kot obrazloženo mnenje, ki ju je Komisija naslovila na Kraljevino Španijo, kot tudi tožba pred Sodiščem se izrecno sklicujejo na „del proge Las Palmas–Oropesa“, za katerega Kraljevina Španija ne izpodbija, da je dolg 13,2 kilometra. V nasprotju s trditvami Kraljevine Španije je torej treba ugotoviti, da se predmet spora med upravno fazo in sodno fazo ni spremenil. Ugovor nedopustnosti bi bilo treba zato zavrniti.

21. Komisija meni, da bi se moral projekt dela proge Las Palmas–Oropesa, proge Valencia–Tarragona obravnavati kot proga v smislu točke 7 Priloge I k Direktivi. Kraljevina Španija nasprotno zatrjuje, da bi bil ta projekt zgolj sprememba obstoječega projekta in kot tak podvržen točki 12 Priloge II k Direktivi, ker naj ne bi obsegal gradnje nove proge v smislu nove prometne povezave med dvema namembnima krajema, ampak preprosto podvojitve prog. Po mnenju Kraljevine Španije točka 7 Priloge I k Direktivi določa zgolj gradnjo novih

železniških povezav. Ugotavlja tudi, da zadevni projekt ni namenjen daljinskemu prometu, ker povezuje kraja, ki sta oddaljena 13,2 kilometra.

hajanje med različnimi jezikovnimi različicami Direktive se torej ne zdi resnično utemeljeno.

1. Pojem proge v smislu točke 7 Priloge I k Direktivi

22. Za podkrepitev svoje trditve, da naj bi se točka 7 Priloge I k Direktivi nanašala zgolj na nove povezave, Kraljevina Španija navaja, da naj bi nekatere jezikovne različice Direktive določale železniške povezave in ne železniške proge. Zaradi tega jezikovnega razhajanja je to točko treba razlagati tako, da vključuje zgolj gradnjo novih železniških povezav med namembnima krajema, ki pred tem nista bila povezana.

23. Španska različica točke 7 Priloge I k Direktivi se sklicuje na „vías“ in na francoski prevod „voies“. Zdi se, da le angleška različica, ki jo navaja Kraljevina Španija, lahko morebiti povzroča zmedo. Vendar pa je Komisija na obravnavi navedla opredelitev iz slovarja Oxford Dictionary, ki daje besedi „line“ pomen proge in ne železniške povezave, ki povezuje dva namembna kraja. Raz-

24. V vsakem primeru in v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča nujnost enotne razlage določb Skupnosti izključuje, da bi bila posamezna jezikovna različica obravnavana ločeno, ampak zahteva, da se jo v dvomu razlaga in uporabi v luči različic drugih jezikov, saj so v skladu s členom 314 ES vse različice verodostojne.⁷ Če obstaja razhajanje v različnih jezikovnih različicah, je treba določbo razlagati glede na splošni namen in glede na cilj ureditve, v katero sodi.⁸

25. Iz te sodne prakse izhaja, da je treba morebitno težavo pri razlagi zaradi jezikovnega razhajanja, ki ga poudarja Kraljevina Španija glede točke 7 Priloge I k Direktivi, rešiti z razlago te določbe ob upoštevanju splošnega namena in cilja Direktive.

7 — Sodbe z dne 5. decembra 1967 v zadevi Van der Vecht (19/67, Recueil, str. 445, 456); z dne 6. oktobra 1982 v zadevi Cilfit in drugi (283/81, Recueil, str. 3415, točka 18) in z dne 17. julija 1997 v zadevi Ferriere Nord proti Komisiji (C-219/95 P, Recueil, str. I-4411, točka 15).

8 — Glej predvsem sodbe z dne 27. oktobra 1977 v zadevi Bouchereau (30/77, Recueil, str. 1999, točka 14); z dne 7. decembra 1995 v zadevi Rockfon (C-449/93, Recueil, str. I-4291, točka 28); z dne 24. oktobra 1996 v zadevi Kraaljeveld in drugi (C-72/95, Recueil, str. I-5403, točka 28); in z dne 9. marca 2000 v zadevi EKW in Wein & Co (C-437/97, Recueil, str. I-1157, točka 42).

26. Namen Direktive je preprečiti onesnaževanje in druge posege v okolje. Njen bistveni cilj je, na podlagi njene šeste uvodne izjave in v skladu z njenim členom 2, podvreči načelu predhodne presoje vsak projekt, ki lahko pomembno vpliva na okolje.⁹ Splošneje je namen Direktive doseči, da se noben projekt, ki lahko pomembno vpliva na okolje, ne izogne presoji.¹⁰

2. Ali je treba novo traso in podvojitve prog tudi opredeliti kot gradnjo prog v smislu te direktive?

29. V nadaljevanju bomo preučili vprašanja nove trase in podvojitve prog.

27. Če bi torej sprejeli razlago, ki jo je predlagala Kraljevina Španija, bi bila le gradnja železniških povezav, ki vključujejo novo povezavo, podvržena okoljski presoji. Gradnja novih prog ali sprememba prog za regionalno rabo v proge, namenjene daljinskemu prometu, ne bi bili podvrženi okoljski presoji, čeprav bi lahko prav tako pomembno vplivali na okolje. Taka razlaga Direktive bi bila v nasprotju z njenim bistvenim ciljem.

30. Komisija poudarja, da zadevni projekt vključuje gradnjo nove dvotirne železniške proge, prilagojene hitrosti 200–220 km/h, medtem ko so pred tem vlaki vozili le 90 km/h, in zahteva novo traso na ozemlju občine Benicasim.

28. Tako se zdi, da bi bilo treba točko 7 Priloge I k Direktivi razlagati tako, da vključuje gradnjo prog in ne zgolj gradnje novih železniških povezav.

31. Španska besedila o prenosu (Real Decreto-Legislativo (kraljevi zakonski odlok) z dne 28. junija 1986 o presoji vplivov na okolje¹¹ in predpis, ki se nanaša na izvedbo te zakonske določbe, potrjen z Real Decreto (kraljevi odlok) z dne 30. septembra 1988), za katera Kraljevina Španija zatrjuje, da so v skladu z Direktivo, določajo okoljsko študijo le v primeru „daljinskih železniških povezav,

⁹ — Sodba z dne 19. septembra 2000 v zadevi Linster (C-287/98, Recueil, str. I-6917, točka 52).

¹⁰ — Sodba z dne 16. septembra 1999 v zadevi WWF in drugi (C-435/97, Recueil, str. I-5613, točka 45).

¹¹ — BOE št. 155 z dne 30. junija 1986, str. 23733.

ki obsegajo novo traso“. Po mnenju Kraljevine Španije ta določba sočasno zahteva novo traso in novo povezavo. Pogoj v zvezi z novo povezavo je bil obravnavan v točkah od 22 do 28 teh sklepnih predlogov.

32. Čeprav namen tega postopka ni presoja splošne skladnosti nacionalne zakonodaje z Direktivo, pa je vendar treba ugotoviti, ali je sklepanje Kraljevine Španije za konkreten primer skladno z Direktivo¹².

33. Ustrezno merilo za opredelitev, ali mora biti projekt potrjen obvezni presoji vplivov na okolje, je v skladu s členom 2(1) Direktive dejstvo, ali lahko „pomembno vpliva“ na okolje. Torej ima gradnja železniške proge po novi trasi že po naravi lahko pomembne vplive na okolje zaradi spremembe okolja, ki jo povzroča.

34. Tako gradnja nove železniške trase zahteva predhodno obvezno presoj na podlagi Direktive.

35. Ali je podvojitve železniške proge lahko enako vključena v definicijo „gradnje proge“ ali bolj ustreza „spremembi“ projekta v smislu točke 12 Priloge II k Direktivi? Komisija in španski organi glede tega zagovarjajo nasprotna stališča.

36. Komisija svoj sklep, da je podvojitve potrjena točki 7 Priloge I k Direktivi, utemeljuje z dvema trditvama. Po eni strani ugotavlja, da podvojitve proge vključuje gradnjo nove proge, čeprav bi bila ta vzporedna obstoječi progí. Po drugi strani bi bi bila drugačna razlaga Direktive v nasprotju z njenimi cilji, saj študija vpliva, ki jo je predložila Kraljevina Španija, kaže, da bi podvojitve prog na obravnavanem delu proge lahko pomembno vplivala na okolje.¹³

12 — Opozorimo lahko, da je bila Kraljevina Španija že obsojena zaradi nepravilnega prenosa Direktive (sodba z dne 13. junija 2002 v zadevi Komisija proti Kraljevini Španiji, C-474/99, Recueil, str. I-5293).

13 — Ta študija, opravljena leta 1994 v okviru sprejetja novega urbanističnega načrta (naveden v točki 7 replike Komisije), ugotavlja predvsem ta tveganja: „erozijski procesi in nestabilnost pobočij [...], izguba orne zemlje, zvočno onesnaževanje [...], sprememba odtekanja površinske vode“.

37. Španski organi ugotavljajo, da je zadevni projekt le izboljšanje obstoječega projekta. Še več, podvojitve železniške trase naj ne bi imela vpliva ali, v vsakem primeru, „pomembnih“ vplivov na okolje, ki bi bili dodatni vplivom gradnje prvotne povezave.

tev prog za hitre vlake. Povečana frekvenca prometa na progah zaradi njihove podvojitve bo imela tudi znaten zvočni vpliv: raven povprečnega hrupa bo presegala 45 decibelov, kar je najvišja raven, ki jo za nočni čas priporoča Svetovna zdravstvena organizacija. Taka sprememba končne rabe prog vključuje torej znatne vplive na okolje.

38. Kot poudarja Komisija, dobesedna razlaga izraza „gradnja prog“ vključuje podvojitve obstoječih prog. Poleg tega razlaga te določbe glede na cilj in namen Direktive vodi k istemu sklepu.

39. Razlaganje točke 7 Priloge I k Direktivi ob upoštevanju njenega cilja in namena zagotavlja, da države članice predhodno presodijo vplive na okolje vseh projektov, ki utegnejo pomembno vplivati na okolje¹⁴.

41. Kraljevina Španija poleg tega meni, da bi bila vključitev podvojitve v opredelitev gradnje železniških prog nesmiselna, kajti gradnja poti naj na podlagi točke 10(d) Priloge II k Direktivi ne bi bila podvržena obvezni presoji vplivov na okolje.

40. Nemogoče pa je *a priori* izključiti, da bi podvojitve prog lahko imela pomembne posledice za okolje. Nasprotno, gradnja dodatnih prog ima lahko pomemben vpliv na okolje, če se bo uporaba prog spremenila. V zvezi s tem je treba ugotoviti, da pri zadevnem projektu ne gre za identično podvojitve prog, ampak vključuje prilagoditve

42. Dejansko je taka razlaga v skladu s sistemom, ki ga je vzpostavila Direktiva, ki razlikuje med projekti, ki lahko pomembno vplivajo na okolje, in drugimi. Direktiva namreč v različne sisteme uvršča ureditev gradnje avtocest in hitrih cest (obvezna presoja je določena z navedbo v Prilogi I) in gradnje drugih poti (navedena v Prilogi II). Enako je na podlagi Direktive zgolj gradnja

¹⁴ — Zgoraj navedeni sodbi WWF in drugi, točka 45, in Linster, točka 52.

železniških prog, namenjenih daljinskemu prometu, podvržena obvezni predhodni presoji.

državi članici, se mora začeti ta postopek.¹⁵ Trditev Kraljevine Španije glede obsega tožbe zaradi neizpolnitve obveznosti, ki jo je vložila Komisija, je treba torej zavrniti.

43. Sprememba ceste v avtocesto, ravno tako kot gradnja avtoceste, kadar ni prej obstoječe ceste, je projekt, podvržen Prilogi I k Direktivi in kot tak podvržen obvezni predhodni presoji. Enako bo sprememba železniške proge, ki se uporablja za regionalni promet na progi, namenjeni daljinskemu prometu, podvržena pogojem iz Priloge I k Direktivi.

3. Pojem „daljinski promet“ v smislu točke 7 Priloge I k Direktivi

46. Kraljevina Španija izpodbija, da bi za zadevni projekt lahko veljala točka 7 Priloge I k Direktivi, saj se naj ne bi nanašal na daljinski promet, ampak na 13,2 kilometra dolgo progo, ki povezuje bližnja kraja.

44. Nazadnje španski organi trdijo, da če bi Komisija resnično ugotovila, da je za podvojitve prog potrebna predhodna presoja vplivov na okolje, na podlagi točke 7 Priloge I k Direktivi, bi morala vložiti tožbo zaradi neizpolnitve obveznosti, katere predmet bi bila celotna podvojitve linije Valencia–Tarragona dolge 251 kilometrov.

47. Komisija tej trditvi nasprotuje s trditvijo, da je nova proga postavljena na 251 kilometrov dolgi železniški povezavi med Valencio in Tarragonio, ki je del „sredozemskega koridorja“, ki povezuje špansko regijo Levant s Katalonijo in francosko mejo, tako da naj ne bi šlo za lokalno povezavo. Po njenem mnenju naj bi bilo odločilno, da je del proge vključen v novo daljinsko železniško progo.

45. V zvezi s tem je treba opozoriti, da je edino Komisija pristojna za odločitev, ali je primerno začeti postopek za ugotovitev neizpolnitve obveznosti in zaradi katerega ravnanja ali opustitve, ki se očita zadevni

15 — Sodbe z dne 11. avgusta 1995 v zadevi Komisija proti Nemčiji (C-431/92, Recueil, str. I-2189, točka 22); z dne 5. novembra 2002 v zadevi Komisija proti Nemčiji (C-476/98, Recueil, str. I-9855, točka 38) in z dne 10. aprila 2003 v zadevi Komisija proti Nemčiji (C-20/01 in C-28/01, Recueil, str. I-3609, točka 30).

48. Gradnja 251 kilometrov dolge železniške povezave, ki poteka v delih, bi ob upoštevanju obrazložitve Kraljevine Španije pomenila, da se za določen projekt ne bi nikoli štelo, da se nanaša na daljinski promet, saj bi vsi zaporedni deli železniške proge pokrivali majhne razdalje in bi povezovali sosednje kraje. Sprejetje take razlage Direktive bi lahko znatno zožilo njeno področje uporabe in bi ogrozilo uresničitev njenih ciljev.

C – Neizpolnitev obveznosti presoje

51. Komisija zatrjuje, da Kraljevina Španija ni spoštovala postopka presoje vplivov na okolje, ki je predpisan v členih od 5 do 10 Direktive. Natančneje, tej državi očita, da ni izpolnila obveznosti iz členov 5(2) in 6(2) Direktive.

49. Komisiji glede tega ni mogoče očitati protislovnega razlogovanja, saj se ta zadovolji s presojo pogojev za uporabo točke 7 Priloge I k Direktivi, pri čemer najprej preveri, da se zadevni projekt nanaša na gradnjo „železniških prog“, nato da gre za proge, namenjene „daljinskemu prometu“. Dolžina zgrajenih prog ni upošteveno merilo za presojo veljavnosti Direktive za zadevni primer. Uporaba povezave za daljinski promet je tista, ki določa opredelitev.

52. Člen 5(2) Direktive našteva minimalne informacije, ki jih mora predložiti nosilec projekta. Te vključujejo predvsem „opis projekta, ki obsega informacije o lokaciji, zasnovi in velikosti projekta“.

50. Tako bi zadevni projekt na podlagi člena 4(1) Direktive moral biti predmet predhodne presoje vplivov na okolje v skladu z zahtevami iz členov od 5 do 10 Direktive.

53. Člen 6(2) Direktive določa pogoje glede javnosti postopka presoje. Zahteva, da „bodo vse prošnje za soglasje za izvedbo in vse informacije, zbrane skladno s členom 5, dane na razpolago javnosti“, in natančneje določa, da mora zadevna javnost imeti „možnost izraziti mnenje pred začetkom izvedbe projekta“.

54. Kraljevina Španija zatrjuje, da naj bi se uskladila z vsemi obveznostmi, ki izhajajo iz Direktive. Trdi, prvič, da naj bi se revizija splošnega urbanističnega načrta v Benicasi-mu iz leta 1992 opravila pred študijo vpliva, ki je podvržena javni preiskavi in pred poročilom o vplivih na okolje. Ta razlaga naj bi bila podkrepljena z obrazložitvijo Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana (Španija) z dne 26. oktobra 1998.¹⁶ Drugič, sklicuje se na svojo dobro vero in strinjanje s trditvami Komisije glede spremembe št. 3 projekta.

57. Ker revizija splošnega urbanističnega načrta Benicasima ne izpolnjuje minimalnih pogojev, ki jih določa Direktiva, ugotavljam, da Kraljevina Španija ni izpolnila obveznosti iz Direktive.

58. Glede spremembe št. 3 projekta zadošča ugotoviti, da se je presoja vplivov, ki jo je začela Kraljevina Španija, začela po začetku del.

55. Glede revizije splošnega urbanističnega načrta Benicasima iz spisa, predloženega Sodišču, izhaja, da je načrt z dveh vidikov pomanjkljiv: zgolj na kratko določa traso železniške proge in ne vključuje lokacije Oropese, v kateri bi gradnja železniške proge lahko ravno tako vplivala na okolje.

59. Čeprav je namreč študija vpliva spremembe št. 3 navedenega projekta na okolje, ki jo je predložila Kraljevina Španija, datirana februarja 1999 za projekt, ki je bil odobren 26. novembra 1999, je bilo obvestilo za javnost objavljeno v *Boletín Oficial del Estado* šele 3. januarja 2001 oziroma precej po začetku del marca 1999.

56. Na podlagi člena 5(2) Direktive morajo torej informacije, ki jih je predložil nosilec projekta, obsegati vsaj opis lokacije, zasnove in velikosti zadevnega projekta.

60. Ker tak postopek ni v skladu s členom 6(2) Direktive, ki zahteva seznanitev javnosti pred uresničitvijo del, ugotavljam, da Kraljevina Španija ni izpolnila obveznosti iz Direktive, kar zadeva postopek spremembe št. 3 projekta.

¹⁶ — Sodba je potrdila, ne da bi razlagala to zakonodajo na podlagi Direktive, da je bil okoljski postopek, opravljen v skladu z nacionalno zakonodajo, zadosten.

III – Predlog

61. Glede na vse navedeno predlagam Sodišču, naj:

1. razglasi, da Kraljevina Španija ni izpolnila obveznosti iz členov 2, 3, 5(2) in 6(2) Direktive Sveta 85/337/EGS z dne 27. junija 1985 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje, ker ni opravila študije presoje vplivov na okolje „Projekt železniške proge Valencia–Tarragona, del proge Las Palmas–Oropesa. Ploščad“;
2. Kraljevini Španiji naloži plačilo stroškov.