

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

M. POIARES MADURO

24 päivänä maaliskuuta 2004¹

1. Käsiteltävänä olevalla kanteella yhteisöjen tuomioistuinta vaaditaan toteamaan, että Espanjan kuningaskunta ei ole noudattanut tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista 27 päivänä kesäkuuta 1985 annetusta neuvoston direktiivistä 85/337/ETY² johtuvia velvoitteitaan jättäessään tutkimatta ”Välimeren käytävä”-nimiseen hankkeeseen kuuluvan ”Valencia–Tarragona-linjaa osuudella Las Palmas–Oropesa, Plataforma” koskevan hankkeen ympäristövaikutukset.

ilman julkista kuulemista ja ympäristövaikutuksia koskevan ilmoituksen antamista. Rautatiehanke käsittää uuden osuuden (7,64 km), joka kiertää Benicasimin kunnan, sekä Las Palmasin ja Oropesan välisten rautateiden (13,2 km) jakamisen eri reiteille.

3. Komissio pyysi 28.10.1999 päivätyllä kirjeellä Espanjan viranomaisia esittämään ilmoitettuja seikkoja koskevat huomautuksensa.

I Tosiseikat ja oikeudenkäyntiä edeltävä menettely

2. Euroopan yhteisöjen komissio sai vuoden 1999 toukokuussa kantelun, jonka mukaan Espanjan viranomaiset olivat soveltaneet direktiiviä virheellisesti. Mainittu kantelu koski sitä, että Castellónin, Benicasimin ja Oropesan kuntien kautta kulkeva 13,2 kilometrin pituinen rautatieosuus oli rakennettu

4. Espanjan kuningaskunta vahvisti 13.1.2000 päivätyssä kirjeessä, ettei mainitun hankkeen ympäristövaikutuksia ollut arvioitu. Espanjan viranomaisten mukaan tällainen arviointi ei ollut tarpeen, koska kantelussa tarkoitettulle rautatieosuudelle hyväksytty rata oli alueella, joka oli kaavoitettu rautatiealueeksi vuoden 1992 yleisessä asemakaavassa, jonka osalta oli annettu ympäristövaikutuksia koskeva ilmoitus ja joka oli hyväksytty 17.3.1994 tehdyllä Valencian valtuuston (Espanja) ympäristön laadusta vastaavan pääjohtajan (*Director General de Qualitat Ambiental*) päätöksellä.

1 — Alkuperäinen kieli: portugali.

2 — EYVL L 175, s. 40 (jäljempänä direktiivi).

5. Komissio osoitti 13.4.2000 Espanjan kuningaskunnalle EY 226 artiklassa tarkoitetun virallisen huomautuksen direktiivin virheellisen soveltamisen johdosta sillä perusteella, että "Valencia–Tarragona-linjaa osuudella Las Palmas–Oropesa, Plataforma" koskevan hankkeen ympäristövaikutukset oli jätetty tutkimatta.

6. Espanjan hallitus korosti 21.6.2000 päivätyssä vastauskirjeessään, että virallisessa huomautuksessa tarkoitettussa hankkeessa ei ollut kyse uuden rautatielinjan rakentamisesta. Espanjan hallitus huomautti tämän jälkeen, että Benicasimin asemakaavan hyväksymismenettelyssä noudatetut muo-
dollisuudet olivat riittävät. Lopuksi Espanjan hallitus ilmoitti olevansa valmis täyttämään komission mahdollisesti tarpeelliseksi katsomat menettelyä koskevat lisävaatimukset.

7. Komissio osoitti 26.9.2000 Espanjan kuningaskunnalle perustellun lausunnon, jossa se pyysi tätä toteuttamaan direktiivistä johtuvien velvoitteiden täyttämiseksi tarpeelliset toimenpiteet.

8. Espanjan kuningaskunta vastasi perustelluun lausuntoon 2.1.2001 päivätyllä kirjeellä ja toisti aikaisemmin esittämänsä väitteet ja totesi, että kyseisen hankkeen muutoksen nro 3 ympäristövaikutuksista tehdystä tutkimuksesta suoritettaisiin julkinen kuuleminen. Komissiolle toimitettiin 19.1.2001 jäl-

jennös Espanjan virallisessa lehdessä (*Boletín Oficial del Estado*) 3.1.2001 julkaistusta rautateihin liittyvistä asioista vastaavan pääosaston ilmoituksesta, jolla mainitusta tutkimuksesta määrättiin suoritettavaksi julkinen kuuleminen. Muutos nro 3 liittyy olennaisesti 754,5 metrin pituisen maasillan rakentamiseen.

9. Koska Espanjan kuningaskunnan toimitamat tiedot eivät vakuuttaneet komissiota, tämä saattoi yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi jäsenyysoikeuksien noudattamatta jättämistä koskevan kanteen.

10. Vastauksena ainoaan komission esittämään väitteeseen, jonka mukaan Espanjan kuningaskunta oli soveltanut direktiiviä virheellisesti "Valencia–Tarragona-linjaa osuudella Las Palmas–Oropesa, Plataforma" koskevan hankkeen osalta, Espanjan kuningaskunta toisti kirjallisen menettelyn aikana väitteensä, jonka mukaan hanke ei kuulu direktiivin liitteen I (jossa hankkeen ympäristövaikutusten arviointi säädetään pakolliseksi) soveltamisalaan. Espanjan kuningaskunta katsoo lisäksi, että noudatetut muo-
dollisuudet joka tapauksessa turvasivat direktiivin täysimääräisen soveltamisen.

11. Suullinen käsittely pidettiin 19.2.2004. Komissio täsmensi erityisesti kanteensa ulottuvuutta vastauksena yhteisöjen tuomioistuimen 9.12.2003 sille osoittamaan kirjalliseen kysymykseen. Komissio vahvisti kanteensa

koskevan Las Palmasin ja Oropesan välistä yhteensä 13,2 kilometrin pituista rataosuutta kokonaisuudessaan.

kutuksia ja jotka luettelaa direktiivin liitteessä I ja joiden osalta jäsenvaltioiden on ennen niiden toteuttamista suoritettava mahdollisia ympäristövaikutuksia koskeva tutkimus.⁵ Toiseen luokkaan kuuluvien hankkeiden osalta, jotka luettelaa direktiivin liitteessä II, jäsenvaltioilla on harkintavaltaa sen suhteen, tutkitaanko ympäristövaikutuksia ennakolta.⁶

II Asiaa koskevat oikeussäännöt

12. Direktiivin päämääränä on saasteiden ja muiden ympäristövahinkojen estäminen suoriuttamalla tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden osalta ympäristövaikutuksia koskeva ennakoarviointi.³ Siinä veloitetaan ottamaan ympäristövaikutukset huomioon useita hankkeita koskevassa päätöksenteossa.

15. Hankkeen luokittelulla luokkaan I kuuluvaksi on siten merkittäviä vaikutuksia sen osalta, onko ympäristövaikutuksia koskevan ennakkotutkimuksen suorittaminen tarpeen.

13. Niiden tosiseikkojen tapahtuma-aikana, joista Espanjan kuningaskuntaa moititaan, voimassa ollut direktiiviä muutettiin 3.3.1997 annetulla neuvoston direktiivillä 97/11/EY.⁴ Riidanalaiset säännökset, eli direktiivin liitteessä I oleva 7 kohta ja liitteessä II oleva 12 kohta eivät kuitenkaan ole muuttuneet.

14. Direktiivissä tehdään ero kahdenlaisten hankkeiden välillä. Ensimmäisiin kuuluvat hankkeet, joilla on merkittäviä ympäristövai-

16. Jotta käsiteltävänä oleva asia voidaan ratkaista, on ensin tarkasteltava niitä kanteen tutkittavaksi ottamisen edellytyksiä koskevia väitteitä, jotka Espanjan kuningaskunta esitti suullisessa käsittelyssä, jotta tämän jälkeen voidaan ratkaista, onko direktiiviä sovellettava kyseessä olevaan hankkeeseen. Jos hanke kuuluu direktiivin soveltamisalaan, on lopuksi tarkistettava, onko Espanjan kuningaskunta soveltanut direktiiviä oikein kyseessä olevassa konkreettisesti yksittäistapauksessa.

3 — Direktiivin kuudes perustelukappale.

4 — EYVL L 73, s. 5.

5 — Direktiivin 4 artiklan 1 kohta.

6 — Direktiivin 4 artiklan 2 kohta.

III Asian arviointi

A Kanteen tutkittavaksi ottaminen

17. Espanjan kuningaskunta esitti suullisessa käsittelyssä oikeudenkäyntiväitteen. Se väitti komission tarkoittaneen oikeudenkäyntiä edeltävässä menettelyssä ainoastaan uutta 7,64 kilometrin pituista rataosuutta, jonka oli määrä kiertää Benicasimin kunta, eikä koko Las Palmasin ja Oropesan välisen 13,2 kilometrin pituisen rautatieosuuden jakamista eri reiteille. Espanjan kuningaskunta katsoo tämän vuoksi, että kanne on jätettävä tutkimatta, koska riita-asian kohdetta on hallinnollisen menettelyn ja oikeudenkäyntimenettelyn välillä laajennettu.

18. Tämä väite on hylättävä, koska komission Espanjan kuningaskunnalle osoittamassa virallisessa huomautuksessa ja perustellussa lausunnossa kummassakin, samoin kuin yhteisöjen tuomioistuimessa nostetussa kanteessa viitataan nimenomaisesti "rautatieosuuteen Las Palmas–Oropesa", eikä Espanjan kuningaskunta kiistä sitä, että kyseisen osuuden pituus on 13,2 kilometriä. Toisin kuin Espanjan kuningaskunta väittää, on siis todettava, ettei riita-asian kohde ole muuttunut hallintomenettelyn ja oikeudenkäyntimenettelyn välillä. Oikeudenkäyntiväite on näin ollen hylättävä.

B Direktiivin sovellettavuus kyseessä olevaan hankkeeseen

19. Direktiivin sovellettavuudesta kyseessä olevaan hankkeeseen on mahdollista tehdä päätelmiä kahden eri lainkohdan nojalla, joko soveltamalla direktiivin liitteessä I olevaa 7 kohtaa tai liitteessä II olevaa 12 kohtaa. Komissio on valinnut ensin mainitun vaihtoehdon, Espanjan kuningaskunta puolestaan jälkimmäisen.

20. Direktiivin liitteessä I olevassa 7 kohdassa tarkoitetaan nimenomaisesti "kaukoliikenteen rautateiden rakentamista". Direktiivin liitteessä II olevassa 12 kohdassa tarkoitetaan "muutoksia liitteessä I mainittuihin hankkeisiin".

21. Komissio katsoo, että Valencia–Tarragona-linjaa osuudella Las Palmas–Oropesa koskevassa hankkeessa on kyse direktiivin liitteessä I olevassa 7 kohdassa tarkoitetusta rautatiestä. Espanjan kuningaskunta sitä vastoin väittää, että mainitussa hankkeessa on kyse ainoastaan jo toteutetun hankkeen muuttamisesta, johon sovelletaan sellaiseen direktiivin liitteessä II olevaa 12 kohtaa, koska kyseessä ei ole uuden linjan rakentaminen siten, että kahden kohteen välille syntyisi uusi reitti, vaan ainoastaan rautateiden jakaminen eri reiteille. Espanjan kuningaskunnan mukaan direktiivin liitteessä I olevassa 7 kohdassa tarkoitetaan ainoastaan uusien rautatiereittien rakentamista. Espanjan kuningaskunta katsoo lisäksi, ettei kyseessä olevaa rataa ole tarkoitettu kauko-

liikenteelle, koska se yhdistää kaksi paikkakuntaa, joiden välimatka on 13,2 kilometriä.

kohdetta yhdistävää rautatiereittiä. Näin ollen vaikuttaa siltä, ettei direktiivin erikielisten versioiden välillä ole todellista eroa.

1) Direktiivin liitteessä I olevassa 7 kohdassa tarkoitettu käsite "rautatie"

22. Espanjan kuningaskunta esittää sen väitteensä tueksi, jonka mukaan direktiivin liitteessä I olevassa 7 kohdassa tarkoitetaan ainoastaan uusia rautatiereittejä, että direktiivin joissakin kieliversioissa puhutaan rautatelinjoista eikä rautateistä. Tämän kielellisen erottelun pitäisi johtaa siihen, että mainitussa kohdassa tulkitaan tarkoitettavan ainoastaan uusien rautatiereittien rakentamista kahden sellaisen kohteen välille, joiden välillä ei aikaisemmin ole ollut rautatieyhteyttä.

23. Direktiivin liitteessä I olevan 7 kohdan espanjankielisessä versiossa käytetään sanaa "vías", italianskielissä "vie", portugalkielisessä "vias" ja ranskankielisessä "voies". Vaikuttaa siltä, että ainoastaan Espanjan kuningaskunnan siteeraama englanninkielinen versio saattaisi mahdollisesti aiheuttaa epäselvyyttä. Komissio kuitenkin siteerasi suullisessa käsittelyssä Oxford Dictionaryssa sanalle "line" annettua määritelmää, jonka mukaan sana merkitsee rautatietä eikä kahta

24. Joka tapauksessa yhteisöjen tuomioistuinten vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yhteisön oikeussääntöjä on tulkittava yhteinäisesti, eikä yhdellä kielellä laadittua versiota voida tarkastella erikseen, vaan epäselvässä tapauksessa sitä on tulkittava ja sovellettava ottaen huomioon muilla kielillä laaditut versiot, koska kaikki versiot ovat EY 314 artiklan mukaan todistusvoimaisia.⁷ Säädöksen erikielisten versioiden poiketessa toisistaan säännöstä on tulkittava sen lain-säädännön systematiikan ja tavoitteen mukaan, jonka osa säännös on.⁸

25. Mainitusta oikeuskäytännöstä seuraa, että direktiivin liitteessä I olevaa 7 kohtaa koskevasta Espanjan kuningaskunnan mainitsemasta erikielisten versioiden välisestä erosta mahdollisesti aiheutuvat tulkintavaikeudet on ratkaistava tulkitsemalla mainittua säännöstä direktiivin systematiikan ja tavoitteen valossa.

7 — Asia 19/67, Van der Vecht, tuomio 5.12.1967 (Kok. 1967, s. 445 ja 456); asia 283/81, Cilfit ym., tuomio 6.10.1982 (Kok. 1982, s. 3415, Kok. Ep. VI, s. 537, 18 kohta) ja asia C-219/95 P, Ferriere Nord v. komissio, tuomio 17.7.1997 (Kok. 1997, s. I-4411, 15 kohta).

8 — Ks. erityisesti asia 30/77, Bouchereau, tuomio 27.10.1977 (Kok. 1977, s. 1999, Kok. Ep. III, s. 485, 14 kohta); asia C-449/93, Rockfon, tuomio 7.12.1995 (Kok. 1995, s. I-4291, 28 kohta); asia C-72/95, Kraaijeveld ym., tuomio 24.10.1996 (Kok. 1996, s. I-5403, 28 kohta) ja asia C-437/97, EKW ja Wein & Co., tuomio 9.3.2000 (Kok. 2000, s. I-1157, 42 kohta).

26. Direktiivin tavoitteena on ympäristön saastumisen ja muiden ympäristövahinkojen estäminen. Direktiivin päätaavoite on sen kuudennen perustelukappaleen ja 2 artiklan mukaan se, että ennen luvan myöntämistä arvioidaan niiden hankkeiden vaikutukset, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia.⁹ Yleisemmin direktiivin tavoite edellyttää, että yksikään todennäköisesti huomattavia ympäristövaikutuksia omaava hanke ei vältty arvioinnilta.¹⁰

2) Onko uutta rataosuutta ja rautateiden jakamista eri reiteille pidettävä direktiivissä tarkoitettuna rautateiden rakentamisena?

29. Tarkastelen uutta rataosuutta ja rautateiden jakamista eri reiteille koskevia kysymyksiä erikseen.

27. Jos Espanjan kuningaskunnan esittämä tulkinta hyväksyttäisiin, ympäristövaikutusten arviointi suoritettaisiin ainoastaan sellaisten rautatielinjojen osalta, joiden myötä syntyisi uusi rataosuus. Uusien rautateiden rakentamisen tai paikallisliikenteen rautateiden kaukoliikenteen rautateiksi muuttamisen osalta ympäristövaikutusten arviointia ei tarvitsisi suorittaa, vaikka niillä voisi olla merkittäviäkin ympäristövaikutuksia. Tällainen tulkinta olisi ristiriidassa direktiivin päätavoitteen kanssa.

30. Komissio korostaa, että kyseessä oleva hanke merkitsee sellaisen uuden rautatien rakentamista, jonka on sovellettava 200/220 kilometrin tuntinopeudelle kun taas junat aikaisemmin kulkivat ainoastaan 90 kilometriä tunnissa, ja joka edellyttää uuden rataosuuden rakentamista Benicasin kuntaan.

28. Näin ollen vaikuttaa siltä, että direktiivin liitteessä I olevaa 7 kohtaa olisi tulkittava siten, että siinä tarkoitetaan rautateiden eikä ainoastaan uusien rautatiereittien rakentamista.

31. Direktiivin espanjalaisissa täytäntöönpanosäännöksissä (ympäristövaikutusten arvioinnista 28.6.1986 annettu kuninkaan lainsäädännöllinen asetus (Real Decreto-Legislativo)¹¹ ja 30.9.1988 kuninkaallisella asetuksella (Real Decreto) hyväksytty täytäntöönpanoasetus), joiden Espanjan kuningaskunta väittää olevan direktiivin kanssa sopusoinnussa, säädetään ympäristöä koskeva tutkimus pakolliseksi ainoastaan "sellaisten kaukoliikenteen rautatielinjojen

9 — Asia C-287/98, Linster, tuomio 19.9.2000 (Kok. 2000, s. I-6917, 52 kohta).

10 — Asia C-435/97, WWF ym., tuomio 16.9.1999 (Kok. 1999, s. I-5613, 45 kohta).

11 — BOE nro 155, 30.6.1986, s. 23733.

osalta, joihin sisältyy uusi rataosuus”. Espanjan kuningaskunnan mukaan mainittua säännöstä sovelletaan ainoastaan silloin, kun kyseessä on samanaikaisesti sekä uusi rataosuus että uusi reitti. Uutta reittiä koskevaa edellytystä on käsitelty tämän ratkaisuehdotuksen 22–28 kohdassa.

32. Vaikka meneillään olevan oikeudenkäynnin tarkoituksena ei ole kansallisen lainsäädännön saattaminen direktiivin kanssa yhdenmukaiseksi yleisellä tasolla, on kuitenkin syytä ratkaista, onko Espanjan kuningaskunnan esittämä tarkastelu käsillä olevassa yksittäistapauksessa direktiivin kanssa sopu-¹²soinnussa.

33. Merkityksellinen arviointiperuste ratkaistaessa sitä, onko ympäristövaikutusten arviointi jonkin hankkeen osalta pakollista, on se, onko hankkeella todennäköisesti direktiivin 2 artiklan 1 kohdan mukaisia ”merkittäviä vaikutuksia” ympäristöön. Uuden rautatien rakentamisella uuden rataosuuden mukaisesti on jo sellaisenaan todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia ympäristöön sen ympäristömuutoksen johdosta, jonka se aiheuttaa.

34. Uuden rautatieosuuden rakentaminen edellyttää direktiivin mukaan siten pakollista arviointia ennen luvan myöntämistä.

35. Voiko rautatien jakaminen eri reiteille kuulua määritelmän ”rautatien rakentaminen” alaan vai onko kyseessä pikemminkin direktiivin liitteessä II olevan 12 kohdan mukainen hankkeen ”muutos”? Komissio ja Espanjan viranomaiset ovat tämän asian suhteen eri kannalla.

36. Komissio perustaa päätelmänsä, jonka mukaan rautateiden jakaminen eri reiteille kuuluu direktiivin liitteessä I olevan 7 kohdan soveltamisalaan, kahteen väitteeseen. Komissio toteaa ensinnäkin, että rautatien jakaminen eri reiteille merkitsee uuden rautatien rakentamista, vaikka viimeksi mainittu olisi jo olemassa olevan rautatien rinnakkaisrautatie. Toiseksi direktiivin tulkitseminen eri tavalla olisi vastoin sen tavoitteita, koska Espanjan kuningaskunnan esittämä ympäristövaikutuksia koskeva tutkimus osoittaa, että kyseisellä rataosuudella olevien rautateiden jakamisella eri reiteille oli todennäköisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia.¹³

12 — Tässä yhteydessä voidaan mainita, että Espanjan kuningaskunta on jo saanut kyseisen direktiivin virheellistä täytäntöönpanoa koskevan tuomion (asia C-474/99, komissio v. Espanja, tuomio 13.6.2002, Kok. 2002, s. I-5293).

13 — Uuden asemakaavan hyväksymisen yhteydessä vuonna 1994 suoritetussa tutkimuksessa (mainittu komission vastauskirjelmän 7 kohdassa) mainitaan nimenomaisesti seuraavat ympäristövaikutukset: ”eroosio ja penkereiden murtuminen — viljelyskelpoisen maan väheneminen, melusaaste — lähellä maanpintaa olevissa salaojituksissa tapahtuvat muutokset”.

37. Espanjan viranomaiset katsovat, että kyseisellä hankkeella ainoastaan parannetaan jo toteutettua hanketta. Lisäksi rautatieosuuden jakamisella eri reiteille ei Espanjan viranomaisten mukaan ole vaikutuksia tai ei ainakaan "merkittäviä" vaikutuksia ympäristöön alkuperäisen linjan rakentamisesta aiheutuvien vaikutusten lisäksi.

38. Kuten komissio korostaa, käsite "rautateiden rakentaminen" sisältää sanamuodon mukaisen tulkinnan mukaan olemassa olevien rautateiden jakamisen eri reiteille. Mainitun säännöksen tulkinta direktiivin tavoitteen valossa johtaa samaan päätelmään.

39. Direktiivin liitteessä I olevan 7 kohdan tulkinta direktiivin tavoitteet huomioon ottaen turvaa sen, että jäsenvaltiot arvioivat ennen luvan myöntämistä kaikkien sellaisten hankkeiden ympäristövaikutukset, joilla saat-
taa olla merkittäviä ympäristövaikutuksia.¹⁴

40. On mahdotonta sulkea pois sitä, että rautateiden jakamisella eri reiteille voisi olla merkittäviä ympäristövaikutuksia. Lisäraiteiden rakentamisella voi päinvastoin olla vaikutusta ympäristöön, koska rautateiden käyttö muuttuu. Tässä kohdin on huomattava, ettei kyseessä oleva hanke merkitse yksinomaan rautateiden jakamista eri rei-

teille vaan siihen sisältyy raiteiden muuttaminen luotijunille soveltuviksi. Junaliikenteen lisääntyvä määrä rautateilla niiden eri reiteille jakamisen johdosta aiheuttaa myös huomattavaa melua: vastaava melutaso tulee olemaan yli 45 desibeliä, joka on Maailman terveysjärjestön enimmäissuositus yöajan osalta. Tällainen muutos rautateiden lopullisen käyttötarkoituksen osalta aiheuttaa siten merkittäviä ympäristövaikutuksia.

41. Espanjan kuningaskunta katsoo lisäksi, että rautateiden eri reiteille jakamisen sisällyttäminen rautateiden rakentamista koskevan määritelmän alaan ei olisi mielekäästä, koska ympäristövaikutuksia koskeva arviointi ei direktiivin liitteessä II olevan 10 kohdan d alakohdan mukaan ole maanteiden rakentamisen osalta pakollinen.

42. Todellisuudessa tällainen tulkinta on direktiivillä luodun sellaisen järjestelmän mukainen, jossa tehdään ero sellaisten hankkeiden, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia, ja muiden hankkeiden välille. Direktiivin mukaan moottoriteiden ja moottoriliikenneteiden rakentamiseen sovelletaan eri säännöksiä (liitteen I mukaan edellytetään pakollista arviointia) kuin muiden teiden (jotka mainitaan liitteessä II). Samalla tavoin arvioinnin suorittaminen

¹⁴ — Edellä mainitun asiassa WWF ym. annetun tuomion 45 kohta ja asiassa Linster annetun tuomion 52 kohta.

ennen luvan myöntämistä säädetään direktiivissä pakolliseksi ainoastaan kaukoliikenteen rautateiden rakentamisen osalta.

43. Maantien muuttaminen moottoritieksi samoin kuin moottoritien rakentaminen siinä tapauksessa, ettei sen paikalla aiemmin ole ollut tietä lainkaan, kuuluvat direktiivin liitteen I soveltamisalaan ja niistä on sellaisenaan suoritettava pakollinen arviointi ennen luvan myöntämistä. Samoin myös lähiliikenteeseen käytetyn rautatien muuttamiseen kaukoliikenteen rautatieksi sovelletaan direktiivin liitteessä I säädettyjä edellytyksiä.

44. Espanjan viranomaiset toteavat lopuksi, että jos komissio todella katsoi rautateiden eri reiteille jakamisen edellyttävän direktiivin liitteessä I olevan 7 kohdan mukaisesti ennen luvan myöntämistä suoritettavaa ympäristövaikutusten arviointia, sen olisi pitänyt nostaa sellainen jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskeva kanne, jonka kohteena olisi ollut Valencia–Tarragona-linjan jakaminen eri reiteille koko 251 kilometrin matkalta.

45. Tässä kohdin on syytä huomauttaa, että komissio yksin on toimivaltainen päättämään, onko jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämisen toteamista koskevan menettelyn aloittaminen tarkoituksenmu-

kaista ja minkä asianomaisen jäsenvaltion syyksi luettavan tekemisen tai tekemättä jättämisen perusteella menettely on aloitettava.¹⁵ Espanjan kuningaskunnan väite, joka koskee komission nostaman jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan kanteen ulottuvuutta, on siten hylättävä.

3. Direktiivin liitteessä I olevassa 7 kohdassa mainittu käsite ”kaukoliikenne”

46. Espanjan kuningaskunta kiistää sen, että kyseessä olevan hankkeen voitaisiin katsoa kuuluvan direktiivin liitteessä I olevan 7 kohdan soveltamisalaan, koska hanke ei Espanjan kuningaskunnan mukaan koske kaukoliikennettä vaan lähellä toisiaan sijaitsevat paikkakunnat yhdistävää 13,2 kilometrin pituista rataosuutta.

47. Komissio esittää tässä kohdin vastaväitteen, jonka mukaan uusi rautatie on Valencian ja Tarragonan välisellä 251 kilometrin pituisella rautatielinjalla, joka on osa ”Välimeren käytävää”, joka yhdistää Levanten alueen (Espanja) Kataloniaan ja Ranskan rajaan, eikä kyse siten ole lähiliikenteen linjasta. Ratkaisevaa on komission mukaan se, että rataosuus on osa uutta kaukoliikenteen rautatietä.

15 — Asia C-431/92, komissio v. Saksa, tuomio 11.8.1995 (Kok. 1995, s. I-2189, 22 kohta); asia C-476/98, komissio v. Saksa, tuomio 5.11.2002 (Kok. 2002, s. I-9853, 38 kohta) ja yhdistetyt asiat C-20/01 ja C-28/01, komissio v. Saksa, tuomio 10.4.2003 (Kok. 2003, s. I-3609, 30 kohta).

48. Espanjan kuningaskunnan esittämä päätely saattaisi johtaa siihen, että sellaisen 251 kilometrin pituisen rautatielinjan rakentamista, jonka varrella on rautatieasemia, ei koskaan voitaisi pitää kaukoliikennettä koskevana hankkeena, koska kaikki peräkkäiset rataosuudet olisivat lyhyitä ja yhdistäisivät toisiinsa naapuripaikkakuntia. Tällaisen direktiivin tulkinnan hyväksyminen olisi vaarassa rajoittaa huomattavasti direktiivin soveltamisalaa ja vaarantaa sen tavoitteiden toteutumisen.

C Arviointivelvollisuuden laiminlyönnin käsilläoloa koskeva arviointi

51. Komissio väittää, että Espanjan kuningaskunta ei ole noudattanut direktiivin 5–10 artiklassa säädettyä ympäristövaikutusten arviointia koskevaa menettelyä. Tarkemmin sanottuna mainittua valtiota moititaan direktiivin 5 artiklan 2 kohdan ja 6 artiklan 2 kohdan mukaisten velvoitteiden laiminlyönnistä.

49. Komission esittämistä perusteluista ei tässä kohdin ole löydettävissä mitään ristiriitaa, koska komissio esittää ainoastaan direktiivin liitteessä I olevan 7 kohdan soveltamisedellytyksiä koskevan arvion varmistamalla ensin, että kyseessä oleva hanke koskee "rautateiden" rakentamista ja sen jälkeen, että kyse on "kaukoliikenteelle" tarkoitetuista rautateistä. Rakennettujen rautateiden pituus ei ole merkityksellinen arviointiperuste ratkaistaessa direktiivin sovellettavuutta kyseessä olevaan hankkeeseen. Hankkeen luokittelun kannalta ratkaiseva tekijä on linjan käyttö kaukoliikenteen rautatienä.

52. Direktiivin 5 artiklan 2 kohdassa luetaan vähimmäistiedot, jotka hankkeen toteuttajan on toimitettava. Niissä on nimenomaisesti oltava "kuvaus hankkeesta, joka sisältää tiedot hankkeen sijainnista, suunnitelmasta ja laajuudesta".

50. Kyseessä olevan hankkeen osalta olisi siten pitänyt direktiivin 4 artiklan 1 kohdan nojalla suorittaa direktiivin 5–10 artiklassa säädettyjen edellytysten mukaisesti ympäristövaikutuksia koskeva arviointi ennen luvan myöntämistä.

53. Direktiivin 6 artiklan 2 kohdassa säädetään arviointimenettelyn julkistamisesta. Siinä edellytetään, että "kaikki lupahakemukset ja 5 artiklan mukaisesti saadut tiedot ovat yleisön saatavilla", sekä täsmennetään, että yleisöllä, jota hanke koskee, on oltava "mahdollisuus ilmaista kantansa ennen hankkeen aloittamista".

54. Espanjan kuningaskunta väittää täyttäneensä kaikki direktiivistä johtuvat velvoitteet. Se toteaa ensiksi, että Benicasimin vuoden 1992 asemakaavan tarkistamista edelsi ympäristövaikutuksia koskeva tutkimus, josta tehtiin julkinen mielipidetiedustelu, sekä ympäristövaikutuksia koskeva ilmoitus. Tätä tulkintaa tukee Espanjan kuningaskunnan mukaan Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valencianan (Espanja) 26.10.1998 antama ratkaisu.¹⁶ Toiseksi Espanjan kuningaskunta vetoaa vilpittömään mieleensä ja siihen, että se hyväksyi hankkeen muutosta nro 3 koskevan komission väitteen.

55. Benicasimin asemakaavan tarkistuksen osalta yhteisöjen tuomioistuimelle esitetystä asiakirja-aineistosta ilmenee, että mainittu kaava on epätasällinen kahdelta kohdin: rautatieosuus mainitaan siinä ainoastaan pääpiirteittäin eikä Oropesan paikkakuntaa mainita lainkaan, vaikka rautatien rakentaminen saattaisi aiheuttaa ympäristövaikutuksia myös siellä.

56. Direktiivin 5 artiklan 2 kohdan mukaan hankkeen toteuttajan toimittamissa tiedoissa on oltava ainakin kuvaus hankkeen sijainnista, suunnitelmasta ja laajuudesta.

16 — Tuomiossa vahvistettiin, että kansallista lainsäädäntöä noudattaen suoritettu ympäristömenettely oli riittävä, ilman että mainittua lainsäädäntöä olisi tulkittu direktiivin mukaisesti.

57. Koska Benicasimin asemakaavaa koskeva tarkistus ei täytä direktiivissä säädettyjä vähimmäisedellytyksiä, katson siten, että Espanjan kuningaskunta ei ole täyttänyt direktiivistä johtuvia velvoitteitaan.

58. Hankkeen muutoksen nro 3 osalta riittää kun todetaan, että Espanjan kuningaskunnan suorittama vaikutusten arviointi aloitettiin rakennustöiden aloittamisen jälkeen.

59. Vaikka Espanjan kuningaskunnan esittämä mainitun hankkeen muutoksen nro 3 ympäristövaikutuksia koskeva tutkimus tehtiin vuoden 1999 helmikuussa sellaisen hankkeen osalta, joka hyväksyttiin 26.11.1999, sitä koskevat tiedot julkaistiin Boletín Oficial del Estado -nimisessä julkaisussa vasta 3.1.2001, toisin sanoen paljon vuoden 1999 maaliskuussa aloitettujen töiden alkamisen jälkeen.

60. Koska tämänkaltaisen menettely ei vastaa direktiivin 6 artiklan 2 kohdassa säädettyä, jonka mukaan hankkeesta on tiedotettava julkisuuteen ennen töiden aloittamista, vaikuttaa mielestäni selvältä, että Espanjan kuningaskunta on laiminlyönyt direktiivistä johtuvien velvoitteidensa noudattamisen hankkeen muutoksen nro 3 osalta suoritetussa menettelyssä.

IV Ratkaisuehdotus

61. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin

- 1) toteaa, että Espanjan kuningaskunta ei ole noudattanut tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista 27 päivänä kesäkuuta 1985 annetun neuvoston direktiivin 85/337/ETY 2 ja 3 artiklasta sekä 5 artiklan 2 kohdasta ja 6 artiklan 2 kohdasta johtuvia velvoitteitaan jättäessään tutkimatta "Välimeren käytävä" -nimiseen hankkeeseen kuuluvan "Valencia–Tarragona-linjaa osuudella Las Palmas–Oropesa, Plataforma" koskevan hankkeen ympäristövaikutukset
- 2) velvoittaa Espanjan kuningaskunnan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.