

## OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO

M. POIARESA MADURA

przedstawiona w dniu 24 marca 2004 r.<sup>1</sup>

1. Przedmiotem niniejszej skargi jest stwierdzenie, że nie dokonując oceny wpływu na środowisko „Projektu linii kolejowej Walencja–Tarragona, odcinek Las Palmas–Oropesa. Torowisko”, stanowiącego część przedsięwzięcia pod nazwą „Korytarz śródlądowo-morski”, Królestwo Hiszpanii uchybiło zobowiązaniom ciążącym na nim na mocy dyrektywy Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne<sup>2</sup>.

przeprowadzenia badania opinii publicznej lub wydania oświadczenia dotyczącego wpływu na środowisko. Projekt linii kolejowej obejmuje nową trasę okrążającą gminę Benicasim (7,64 km) oraz podwojenie linii pomiędzy Las Palmas a Oropesa (13,2 km).

3. Pismem z dnia 28 października 1999 r. Komisja wezwała władze hiszpańskie do przedstawienia uwag w sprawie powyższych zarzutów.

### **I — Stan faktyczny i postępowanie poprzedzające wniesienie skargi**

2. W maju 1999 r. do Komisji Wspólnot Europejskich wpłynęło zawiadomienie, zgodnie z którym władze hiszpańskie niewłaściwie zastosowały dyrektywę. W zawiadomieniu podnoszono, że trasa kolejowa o długości 13,2 km wiodąca przez gminy Castellón, Benicasim i Oropesa została wykonana bez

4. W dniu 13 stycznia 2000 r. Królestwo Hiszpanii potwierdziło pisemnie, że powyższy projekt nie został poddany ocenie wpływu na środowisko. Według władz hiszpańskich ocena taka nie była konieczna, ponieważ trasa obrana dla odcinka, którego dotyczy skarga, jest położona na obszarze przewidzianym do wykorzystania pod linię kolejową w ogólnym planie zagospodarowania przestrzennego z 1992 r., który był przedmiotem oświadczenia dotyczącego wpływu na środowisko i został przyjęty w dniu 17 marca 1994 r. na mocy decyzji Director General de Qualitat Ambiental (dyrektora generalnego ds. jakości środowiska naturalnego) obwodu Walencji (Hiszpania).

1 — Język oryginału: portugalski.

2 — Dz.U. L 175, str. 40 (zwana dalej „dyrektywą”).

5. W dniu 13 kwietnia 2000 r. Komisja skierowała do Królestwa Hiszpanii na podstawie art. 226 WE wezwanie do usunięcia uchybienia z powodu niewłaściwego zastosowania dyrektywy polegającego na braku oceny wpływu na środowisko „Projektu linii kolejowej Walencja–Tarragona, odcinek Las Palmas–Oropesa. Torowisko”.

6. W odpowiedzi z dnia 21 czerwca 2000 r. rząd hiszpański, po pierwsze, wskazał, że projekt wymieniony w wezwaniu nie obejmuje budowy nowej linii kolejowej. Następnie podniósł, iż formalności dokonane w celu przyjęcia ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego Benicasim były wystarczające. Wreszcie oświadczył, że jest gotów przeprowadzić wszelkie dodatkowe procedury uznane przez Komisję za konieczne.

7. W dniu 26 września 2000 r. Komisja skierowała do Królestwa Hiszpanii uzasadnioną opinię, wzywając je do podjęcia działań niezbędnych do zastosowania się do zobowiązań wynikających z dyrektywy.

8. Pismem z dnia 2 stycznia 2001 r. Królestwo Hiszpanii odpowiedziało na uzasadnioną opinię, powtarzając swoje poprzednie argumenty i wskazując, że ocena wpływu na środowisko zmiany nr 3 do przedmiotowego projektu została poddana badaniu opinii publicznej. Kopia publikacji w *Boletín Oficial*

*del Estado* (hiszpański dziennik urzędowy) z dnia 3 stycznia 2001 r. ogłoszenia generalnej dyrekcji kolei dotyczącego poddania powyższej oceny badaniu opinii publicznej została przekazana Komisji w dniu 19 stycznia 2001 r. Zmiana nr 3 dotyczy zasadniczo budowy wiaduktu o długości 754,5 m.

9. Ponieważ wyjaśnienia Królestwa Hiszpanii nie przekonały Komisji, ta ostatnia wniosła do Trybunału skargę o stwierdzenie uchybienia.

10. W ramach procedury pisemnej, odpowiadając na zarzut Komisji, iż niewłaściwie zastosowało dyrektywę w odniesieniu do „Projektu linii kolejowej Walencja–Tarragona, odcinek Las Palmas–Oropesa. Torowisko”, Królestwo Hiszpanii powtórzyło swoje argumenty, według których projekt ten nie wchodził w zakres zastosowania załącznika I do dyrektywy (nakładającego obowiązkową ocenę skutków wywieranych przez przedsięwzięcie na środowisko). Ponadto uważa ono, że dokonane formalności w każdym razie w pełni zapewniają wykonanie dyrektywy.

11. W dniu 19 lutego 2004 r. odbyła się rozprawa. Komisja w szczególności sprecyzowała zakres skargi w odpowiedzi na pytanie pisemne skierowane do niej przez Trybunał w dniu 9 grudnia 2003 r. Komisja potwierdziła, że jej skarga dotyczy całego

odcinka pomiędzy Las Palmas i Oropesa o łącznej długości 13,2 km.

## II — Ramy prawne

12. Celem dyrektywy jest zapobieganie zanieczyszczeniom i innym zagrożeniom środowiska naturalnego poprzez uprzednie poddanie niektórych przedsięwzięć publicznych lub prywatnych ocenie skutków wywieranych na środowisko naturalne<sup>3</sup>. Wymaga ona uwzględnienia problemów ochrony środowiska przy podejmowaniu decyzji dotyczących licznych przedsięwzięć.

13. Dyrektywa obowiązująca w czasie, gdy miały miejsce okoliczności zarzucane Królestwu Hiszpanii, została zmieniona dyrektywą Rady 97/11/WE z dnia 3 marca 1997 r.<sup>4</sup>. Jednakże sporne przepisy dyrektywy, a mianowicie pkt 7 załącznika I i pkt 12 załącznika II nie uległy zmianie.

14. Dyrektywa rozróżnia dwie kategorie przedsięwzięć. Pierwsza z nich obejmuje przedsięwzięcia, które mogą znacząco

oddziaływać na środowisko, wymienione w załączniku I do dyrektywy, przed realizacją których Państwa Członkowskie są zobowiązane dokonać oceny możliwego wpływu na środowisko<sup>5</sup>. W odniesieniu do drugiej kategorii przedsięwzięć, wymienionych w załączniku II do dyrektywy, Państwa Członkowskie dysponują swobodnym uznaniem co do poddania ich uprzedniej ocenie wpływu na środowisko<sup>6</sup>.

15. Zaklasyfikowanie przedsięwzięcia do kategorii ujętej w załączniku I ma zatem istotne skutki dla istnienia wymogu dokonania uprzedniej oceny wpływu na środowisko lub jego braku.

16. W celu rozstrzygnięcia niniejszej sprawy należy najpierw zbadać podnoszone przez Królestwo Hiszpanii na rozprawie argumenty dotyczące dopuszczalności skargi, aby przeanalizować następnie, czy dyrektywa ma zastosowanie do przedmiotowego projektu. Wreszcie, jeżeli projekt wchodzi w zakres zastosowania dyrektywy, należy zbadać, czy Królestwo Hiszpanii właściwie zastosowało dyrektywę w tym przypadku.

3 — Motyw szósty dyrektywy.

4 — Dz.U. L 73, str. 5.

5 — Artykuł 4 ust. 1 dyrektywy.

6 — Artykuł 4 ust. 2 dyrektywy.

## III — Ocena

A — *Dopuszczalność skargi*

17. Na rozprawie Królestwo Hiszpanii podniosło zarzut niedopuszczalności skargi. Stwierdziło ono, że w postępowaniu poprzedzającym wniesienie skargi Komisja odniosła się jedynie do nowej trasy okrążającej gminę Benicasim o długości 7,64 km, a nie do podwojenia torów pomiędzy Las Palmas a Oropesą o łącznej długości 13,2 km. W konsekwencji Królestwo Hiszpanii stoi na stanowisku, że skarga jest niedopuszczalna, ponieważ dokonano w niej rozszerzenia przedmiotu sporu pomiędzy fazą administracyjną a fazą sporną.

18. Argument ten należy odrzucić, ponieważ zarówno wezwanie do usunięcia uchybienia i uzasadniona opinia Komisji skierowane do Królestwa Hiszpanii, jak i skarga wniesiona do Trybunału wyraźnie odnoszą się do „odcinka Las Palmas–Oropesa”, przy czym Królestwo Hiszpanii nie kwestionuje, że jego długość wynosi 13,2 km. Wbrew twierdzeniom Królestwa Hiszpanii należy zatem stwierdzić, że przedmiot sporu nie różni się pomiędzy fazą administracyjną a fazą sporną. W konsekwencji należy oddalić zarzut niedopuszczalności.

B — *Zastosowanie dyrektywy do przedmiotowego projektu*

19. Można dojść do wniosku, że dyrektywa ma zastosowanie do przedmiotowego projektu, przeprowadzając dwa odmienne sposoby rozumowania — albo poprzez zastosowanie pkt 7 załącznika I, albo według pkt 12 załącznika II do dyrektywy. Podczas gdy Komisja przyjęła pierwszą metodę, Królestwo Hiszpanii uznało tę drugą za właściwą.

20. Punkt 7 załącznika I do dyrektywy dotyczy między innymi „budowy dalekobieżnych linii ruchu kolejowego”. Punkt 12 załącznika II do dyrektywy określa „zmiany przedsięwzięć wymienionych w załączniku I”.

21. Komisja jest zdania, że projekt odcinka Las Palmas–Oropesa linii Walencja–Tarragona należy uznać za linię w rozumieniu pkt 7 załącznika I do dyrektywy. Królestwo Hiszpanii podnosi natomiast, że projekt ten jest jedynie modyfikacją istniejącego przedsięwzięcia i jako taki podlega pkt 12 załącznika II do dyrektywy, ponieważ nie obejmuje budowy nowej linii w sensie nowego połączenia pomiędzy dwoma miejscowościami, lecz stanowi jedynie podwojenie linii. W rezultacie, zdaniem Królestwa Hiszpanii, pkt 7 załącznika I do dyrektywy dotyczy jedynie budowy nowych połączeń kolejowych. Uznaje ono również, że przedmiotowy projekt nie jest przeznaczony dla

ruchu dalekobieżnego, ponieważ łączy dwie miejscowości oddalone od siebie o 13,2 km.

cowościami. Rozbieżność pomiędzy różnymi wersjami językowymi nie wydaje się zatem być faktycznie stwierdzona.

1) Pojęcie „linii” w rozumieniu pkt 7 załącznika I do dyrektywy

22. Na poparcie swojej argumentacji, według której tylko nowe połączenia są objęte pkt 7 załącznika I do dyrektywy, Królestwo Hiszpanii podnosi, że niektóre wersje językowe dyrektywy mówią o liniach kolejowych, a nie torach kolejowych. Ta rozbieżność językowa pozwala dokonać interpretacji tego punktu w ten sposób, iż obejmuje on jedynie budowę nowych połączeń kolejowych pomiędzy dwoma miejscowościami, które wcześniej nie były połączone.

23. Hiszpańska wersja pkt 7 załącznika I do dyrektywy odnosi się do „vías”, tak samo jak wersja włoska do „vie”, wersja portugalska do „vias”, a wersja francuska do „voies”. Wydaje się, że jedynie wersja angielska powołana przez Królestwo Hiszpanii mogłaby prowadzić do nieporozumienia. Jednakże Komisja przytoczyła na rozprawie definicję z „Oxford Dictionary”, według której wyrażeniu „linia” przypisane jest znaczenie toru, a nie połączenia kolejowego pomiędzy dwoma miejs-

24. W każdym razie oraz według utrwalonego orzecznictwa Trybunału wymóg jednolitej wykładni przepisów wspólnotowych wyklucza, aby wersja językowa była rozważana osobno, w razie wątpliwości należy ją interpretować i stosować w świetle wersji w innych językach wspólnotowych, przy czym wszystkie wersje są obowiązujące według art. 314 WE<sup>7</sup>. Jeżeli istnieje rozbieżność pomiędzy różnymi wersjami językowymi, przepis należy interpretować z punktu widzenia logiki i celu regulacji, której częścią stanowi<sup>8</sup>.

25. Z powyższego orzecznictwa wynika, iż ewentualne trudności interpretacyjne wynikające z rozbieżności językowej, którą podnosi Królestwo Hiszpanii w odniesieniu do pkt 7 załącznika I do dyrektywy, powinny być rozwiązane poprzez wykładnię tego przepisu w świetle logiki i celu dyrektywy.

7 — Wyroki z dnia 5 grudnia 1967 r. w sprawie 19/67 Van der Vecht, Rec. str. 445, 456, z dnia 6 października 1982 r. w sprawie 283/81 Cilfit i in., Rec. str. 3415, pkt 18 oraz z dnia 17 lipca 1997 r. w sprawie C-219/95 P Ferriere Nord przeciwko Komisji, Rec. str. I-4411, pkt 15.

8 — Zobacz w szczególności wyroki z dnia 27 października 1977 r. w sprawie 30/77 Bouchereau, Rec. str. 1999, pkt 14, z dnia 7 grudnia 1995 r. w sprawie C-449/93 Rockfon, Rec. str. I-4291, pkt 28, z dnia 24 października 1996 r. w sprawie C-72/95 Kraaijeveld i in., Rec. str. I-5403, pkt 28 oraz z dnia 9 marca 2000 r. w sprawie C-437/97 EKW i Wein & Co, Rec. str. I-1157, pkt 42.

26. Dyrektywa ma zapobiegać zanieczyszczeniom i innym zagrożeniom środowiska. Zgodnie z motywem szóstym i art. 2 dyrektywy jej głównym celem jest przyjęcie zasady uprzedniej oceny każdego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko naturalne<sup>9</sup>. Bardziej ogólnie, dyrektywa ma na celu nie wyłączać spod oceny żadnego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko<sup>10</sup>.

2) Czy nową trasę oraz podwojenie linii należy również uznać za budowę linii w rozumieniu dyrektywy?

29. Przeanalizuję kolejno kwestie nowej trasy i podwojenie linii.

27. Gdyby przyjąć wykładnię sugerowaną przez Królestwo Hiszpanii, tylko budowa linii kolejowych obejmujących nowe połączenie byłaby poddana ocenie wpływu na środowisko. Budowa nowych linii lub przekształcanie linii wykorzystywanych regionalnie w linie dalekobieżne nie podlegałyby ocenie wpływu na środowisko także wówczas, gdyby mogły znacząco oddziaływać na środowisko. Taka wykładnia dyrektywy byłaby sprzeczna z jej głównym celem.

30. Komisja podkreśla, że przedmiotowy projekt obejmuje budowę nowej dwutorowej linii kolejowej przystosowanej do prędkości od 200 do 220 km/h, podczas gdy przedtem pociągi kursowały z prędkością najwyżej 90 km/h, oraz wymaga wyznaczenia nowej trasy przez gminę Benicasim.

28. Wydaje się zatem, że pkt 7 załącznika I do dyrektywy należy interpretować w ten sposób, iż obejmuje on budowę torów, a nie tylko budowę nowych połączeń kolejowych.

31. Hiszpańskie akty wykonawcze [Real Decreto-Legislativo (królewski dekret ustawodawczy) z dnia 28 czerwca 1986 r. dotyczący oceny wpływu na środowisko<sup>11</sup> i rozporządzenie wykonawcze do tych przepisów przyjęte w Real Decreto (dekrecie królewskim) z dnia 30 września 1988 r.], które, zdaniem Królestwa Hiszpanii, są

9 — Wyrok z dnia 19 września 2000 r. w sprawie C-287/98 Linster, Rec. str. I-6917, pkt 52.

10 — Wyrok z dnia 16 września 1999 r. w sprawie C-435/97 WWF i in., Rec. str. I-5613, pkt 45.

11 — BOE nr 155 z dnia 30 czerwca 1986 r., str. 23733.

zgodne z dyrektywą, nakładają obowiązek dokonania oceny wpływu na środowisko jedynie w przypadku „dalekobieżnych linii kolejowych obejmujących nowe trasy”. Według Królestwa Hiszpanii przepis ten dotyczy zarówno nowej trasy, jak i nowego połączenia. Warunek dotyczący nowego połączenia stanowi przedmiot pkt 22–28 niniejszej opinii.

32. Niniejsze postępowanie nie dotyczy kwestii ogólnej zgodności przepisów krajowych z dyrektywą, jednakże należy ustalić, czy rozumowanie Królestwa Hiszpanii jest zgodne z dyrektywą w tej konkretnej sprawie<sup>12</sup>.

33. Właściwe kryterium dla ustalenia, czy przedsięwzięcie należy poddać obligatoryjnej ocenie wpływu na środowisko, polega na stwierdzeniu, czy może ono „znacząco oddziaływać” na środowisko naturalne zgodnie z art. 2 ust. 1 dyrektywy. Budowa linii kolejowej na nowej trasie z natury może znacząco oddziaływać na środowisko naturalne z uwagi na zmianę środowiska, którą powoduje.

34. Budowa nowej trasy kolejowej wymaga zatem uprzedniej obligatoryjnej oceny zgodnie z dyrektywą.

35. Czy podwojenie linii kolejowej może w ten sam sposób podlegać definicji „budowy linii”, czy raczej odpowiada „zmianie” przedsięwzięcia w rozumieniu pkt 12 załącznika II do dyrektywy? Komisja i władze hiszpańskie reprezentują sprzeczne stanowiska w tej kwestii.

36. Komisja opiera swój wniosek o tym, że podwojenie linii podlega pkt 7 załącznika I do dyrektywy, na dwóch argumentach. Po pierwsze, podwojenie linii obejmuje budowę nowej linii, nawet jeśli ta ostatnia przebiega równolegle do istniejącej. Po drugie, inna wykładnia dyrektywy byłaby sprzeczna z jej celami, ponieważ przedłożona przez Królestwo Hiszpanii ocena wpływu wskazuje, że podwojenie linii na omawianym odcinku może znacząco oddziaływać na środowisko naturalne<sup>13</sup>.

12 — Można wskazać, że zostało stwierdzone wyrokiem, iż Królestwo Hiszpanii nie dokonało transpozycji dyrektywy w sposób prawidłowy (wyrok z dnia 13 czerwca 2002 r. w sprawie C-474/99 Komisja przeciwko Hiszpanii, Rec. str. I-5293).

13 — Ocena ta, sporządzona w 1994 r. w trakcie przyjmowania nowego planu zagospodarowania przestrzennego (powołanego w pkt 7 duplikacji Komisji), wskazuje w szczególności następujące zagrożenia: „proces erozji i niestabilność skarpy [...], utrata ziemi ornej, zanieczyszczenie hałasem [...], zmiana odwadniania powierzchniowego”.

37. Władze hiszpańskie uważają, że przedmiotowy projekt jest tylko ulepszeniem istniejącego przedsięwzięcia. Co więcej, podwojenie trasy kolejowej nie wywiera skutków, a w każdym razie nie wywiera „znaczących” skutków na środowisko naturalne ponad te wywołane przez budowę pierwotnej linii.

38. Jak podkreśla Komisja, wykładnia literalna wyrażenia „budowa linii” obejmuje podwojenie istniejącej linii. Co więcej, do tego samego wniosku prowadzi wykładnia tego przepisu w świetle przedmiotu i celu dyrektywy.

39. Wykładnia pkt 7 załącznika I do dyrektywy uwzględniająca przedmiot i cel dyrektywy ma zapewnić, że Państwa Członkowskie dokonują uprzedniej oceny skutków dla środowiska wszystkich przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko naturalne<sup>14</sup>.

40. Zatem nie można a priori wykluczyć, że podwojenie linii może znacząco oddziaływać na środowisko. Wręcz przeciwnie, budowa dodatkowych torów może mieć wpływ na środowisko, gdy zmienia się sposób wykorzystywania linii. W tym względzie należy zauważyć, że przedmiotowy projekt nie składa się jedynie z podwojenia linii, ale

obejmuje przystosowanie linii do pociągów szybkobieżnych. Wzmożone natężenie ruchu na torach wskutek ich podwojenia ma również znaczący wpływ akustyczny: poziom hałasu przekroczy 45 decybeli, maksymalny poziom hałasu zalecany przez WHO w porze nocnej. Taka zmiana ostatecznego sposobu wykorzystywania linii znacząco oddziałuje więc na środowisko.

41. Królestwo Hiszpanii ocenia ponadto, że objęcie podwojenia linii definicją budowy linii kolejowej jest absurdalne, ponieważ budowa dróg według pkt 10 lit. d) załącznika II do dyrektywy nie podlega obligatoryjnej ocenie wpływu na środowisko.

42. W rzeczywistości taka wykładnia jest zgodna z systemem ustanowionym przez dyrektywę, który wprowadza rozróżnienie pomiędzy przedsięwzięciami mogącymi znacząco oddziaływać na środowisko naturalne a innymi. Dyrektywa przewiduje bowiem różne systemy dla budowy autostrad i dróg szybkiego ruchu (ocena jest obligatoryjna według wzmianki w załączniku I) oraz dla budowy innych dróg (wymienionej w załączniku II). W ten sam sposób wyłączenie budowa dalekobieżnych linii ruchu kole-

14 — Wyżej wymienione wyroki w sprawie WWF i in., pkt 45 i w sprawie Linster, pkt 52.

jowego podlega obligatoryjnie uprzedniej ocenie na podstawie dyrektywy.

Państwu Członkowskiemu ma być ono wdrożone<sup>15</sup>. Argument Królestwa Hiszpanii dotyczący zakresu wniesionej przez Komisję skargi o stwierdzenie uchybienia należy zatem odrzucić.

43. Przebudowa drogi w autostradę, tak jak budowa autostrady przy braku uprzednio istniejącej drogi stanowi przedsięwzięcie objęte załącznikiem I do dyrektywy i jako takie podlega obligatoryjnej uprzedniej ocenie. Tak samo przebudowa linii wykorzystywanej w ruchu regionalnym w linię dalekobieżną podlega warunkom załącznika I do dyrektywy.

3) Pojęcie „linie dalekobieżne” w rozumieniu pkt 7 załącznika I do dyrektywy

44. Wreszcie władze hiszpańskie podnoszą, iż jeżeli Komisja w istocie uważa za konieczne poddanie podwojenia linii uprzedniej ocenie wpływu na środowisko na podstawie pkt 7 załącznika I do dyrektywy, powinna wnieść skargę o stwierdzenie uchybienia, której przedmiotem byłoby w całości podwojenie linii Walencja–Tarragona o długości 251 km.

46. Królestwo Hiszpanii kwestionuje twierdzenie, jakoby przedmiotowy projekt podlegał pkt 7 załącznika I do dyrektywy, ponieważ nie dotyczy ruchu dalekobieżnego, lecz odcinka o długości 13,2 km łączącego dwie pobliskie miejscowości.

45. W tym względzie należy wspomnieć, że tylko Komisja jest właściwa do oceny, czy należy wszcząć postępowanie w sprawie stwierdzenia uchybienia i z powodu jakiego działania lub zaniechania przypisywanego

47. Komisja argumentuje, że nowa linia jest częścią linii kolejowej o długości 251 km pomiędzy Walencją a Tarragoną, należącej do „Korytarza śródziemnomorskiego” łączącego hiszpański region Levante z Katalonią i granicą francuską, a zatem nie chodzi o linię regionalną. Według niej decydujące jest, że odcinek ten należy do nowej dalekobieżnej linii kolejowej.

15 — Wyroki z dnia 11 sierpnia 1995 r. w sprawie C-431/92 Komisja przeciwko Niemcom, Rec. str. I-2189, pkt 22, z dnia 5 listopada 2002 r. w sprawie C-476/98 Komisja przeciwko Niemcom, Rec. str. I-9855, pkt 38 oraz z dnia 10 kwietnia 2003 r. w sprawach połączonych C-20/01 i C-28/01 Komisja przeciwko Niemcom, Rec. str. I-3609, pkt 30.

48. Ponieważ budowa linii kolejowej o długości 251 km następuje etapami, według argumentacji Królestwa Hiszpanii dane przedsięwzięcie mogłoby nigdy nie zostać uznane za dotyczące ruchu dalekobieżnego, ponieważ kolejne odcinki linii kolejowej dotyczą niewielkich odległości i łączą ze sobą sąsiadujące miejscowości. Przyjęcie takiej wykładni dyrektywy skutkowałoby istotnym ograniczeniem jej zakresu zastosowania oraz zagrażałoby realizacji jej celów.

49. W tej kwestii nie można zarzucić Komisji żadnych sprzeczności w uzasadnieniu, poprzestaje ona na analizie warunków zastosowania pkt 7 załącznika I do dyrektywy, badając najpierw, czy przedmiotowy projekt dotyczy budowy „linii kolejowej”, a następnie, czy chodzi o linię przeznaczoną do „ruchu dalekobieżnego”. Długość budowanych linii nie jest decydującym kryterium dla oceny zastosowania dyrektywy do przedmiotowego projektu. O zakwalifikowaniu rozstrzyga wykorzystanie linii w ruchu dalekobieżnym.

50. Wobec powyższego na podstawie art. 4 ust. 1 dyrektywy przedmiotowy projekt musi stanowić przedmiot uprzedniej oceny wpływu na środowisko stosownie do wymogów określonych w art. 5–10 dyrektywy.

#### *C — Ocena istnienia uchybienia obowiąz- kowi dokonania oceny*

51. Komisja utrzymuje, że Królestwo Hiszpanii nie dochowało procedury oceny wpływu na środowisko przewidzianej w art. 5–10 dyrektywy. Ściślej mówiąc, państwu temu zarzuca się uchybienie zobowiązaniom, jakie na nim ciąży na mocy art. 5 ust. 2 i art. 6 ust. 2 dyrektywy.

52. Artykuł 5 ust. 2 dyrektywy określa minimalny zakres informacji, które jest zobowiązany dostarczyć wykonawca. Obejmują one w szczególności „opis przedsięwzięcia zawierający informacje o miejscu, projekcie i wielkości przedsięwzięcia”.

53. Artykuł 6 ust. 2 dyrektywy ustala warunki dotyczące jawności procedury oceny. Wymaga on „udostępnienia opinii publicznej każdego wniosku o zezwolenie na inwestycję i każdej informacji zebranej zgodnie z art. 5” oraz określa, że społeczność, której to dotyczy, powinna mieć „możliwość wyrażenia opinii, zanim to przedsięwzięcie zostanie przeprowadzone”.

54. Królestwo Hiszpanii utrzymuje, że spełniło wszystkie zobowiązania wynikające z dyrektywy. Twierdzi przede wszystkim, że zmiana ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego Benicasim z 1992 r. została poprzedzona wykonaniem oceny wpływu, którą poddano badaniu opinii publicznej i wydano oświadczenie dotyczące wpływu na środowisko. Ta interpretacja została potwierdzona przez argumentację przyjętą przez Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana (Hiszpania) z dnia 26 października 1998 r.<sup>16</sup> Po drugie, powołuje się ono na swoją dobrą wiarę oraz na przyjęcie poglądu Komisji w sprawie zmiany nr 3 do projektu.

55. W odniesieniu do zmiany ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego Benicasim z akt złożonych w Trybunale wynika, że brak jest bardziej szczegółowych informacji w dwóch kwestiach: plan tylko pobieżnie przewiduje trasę linii kolejowej i nie obejmuje miejscowości Oropesa, dla której budowa linii kolejowej również mogłaby wywierać wpływ na środowisko.

56. Stosując art. 5 ust. 2 dyrektywy, informacje dostarczane przez wykonawcę powinny zawierać co najmniej opis miejsca, projektu i wielkości przedsięwzięcia.

57. Ponieważ zmiana ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego Benicasim nie spełnia minimalnych warunków określonych przez dyrektywę, jestem zdania, że Królestwo Hiszpanii uchybiło zobowiązaniom ciążącym na nim na mocy dyrektywy.

58. W odniesieniu do zmiany nr 3 do projektu wystarczy stwierdzić, że procedura oceny skutków podjęta przez Królestwo Hiszpanii została przeprowadzona po rozpoczęciu prac.

59. W konsekwencji, ponieważ przedłożona przez Królestwo Hiszpanii ocena wpływu na środowisko zmiany nr 3 do projektu jest datowana na luty 1999 r. dla projektu przyjętego w dniu 26 listopada 1999 r., informacja dla opinii publicznej została opublikowana w *Boletín Oficial del Estado* dopiero w dniu 3 stycznia 2001 r., a więc długo po rozpoczęciu prac, w marcu 1999 r.

60. Taka procedura nie jest zgodna z art. 6 ust. 2 dyrektywy, który wymaga poinformowania opinii publicznej przed wykonaniem prac, wydaje się więc stwierdzone, że Królestwo Hiszpanii uchybiło zobowiązaniom ciążącym na nim na mocy dyrektywy w odniesieniu do przeprowadzonej procedury zmiany nr 3 do projektu.

<sup>16</sup> — Wyrok ten potwierdził, że procedura środowiskowa przeprowadzona zgodnie z przepisami krajowymi była wystarczająca, bez oceny zgodności tych przepisów z dyrektywą.

### III — Wnioski

61. W świetle powyższego proponuję, aby Trybunał:

- 1) stwierdził, że nie dokonując oceny wpływu na środowisko „Projektu linii kolejowej Walencja–Tarragona, odcinek Las Palmas–Oropesa. Torowisko”, Królestwo Hiszpanii uchybiło zobowiązaniom ciążącym na nim na mocy art. 2, 3, 5 ust. 2 i art. 6 ust. 2 dyrektywy Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne;
- 2) obciążył Królestwo Hiszpanii kosztami postępowania.