

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL

SR. M. POIARES MADURO

presentadas el 24 de marzo de 2004¹

1. El presente recurso tiene por objeto que se declare que el Reino de España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente,² al no haber sometido a un estudio de evaluación del impacto ambiental el «proyecto de línea Valencia-Tarragona, tramo Las Palmas-Oropesa. Plataforma», que forma parte del proyecto denominado «Corredor del Mediterráneo».

proyecto ferroviario supone un nuevo trazado destinado a rodear el municipio de Benicasim (7,64 km) y el desdoblamiento de las vías entre Las Palmas y Oropesa (13,2 km).

3. Mediante escrito de 28 de octubre de 1999, la Comisión instó a las autoridades españolas para que presentaran sus observaciones sobre los hechos denunciados.

I. Hechos y procedimiento administrativo previo

2. En mayo de 1999, la Comisión de las Comunidades Europeas recibió una denuncia según la cual las autoridades españolas habían aplicado incorrectamente la Directiva. Dicha denuncia se refería a la realización de un trazado ferroviario de 13,2 km que atraviesa los términos municipales de Castellón, Benicasim y Oropesa sin haber efectuado el trámite de información pública o una declaración de impacto ambiental. El

4. El 13 de enero de 2000, el Reino de España confirmó en un escrito que dicho proyecto no se había sometido al procedimiento de evaluación del impacto ambiental. Según las autoridades españolas, no era necesaria tal evaluación puesto que el trazado adoptado para el tramo aludido en la denuncia estaba incluido en la reserva ferroviaria contemplada en el Plan General de Ordenación Urbana de 1992, que había sido sometido a declaración de impacto ambiental y aprobado mediante resolución del Director General de Calidad Ambiental de la Generalidad Valenciana de 17 de marzo de 1994.

1 — Lengua original: portugués.

2 — DO L 175, p. 40; EE 15/06, p. 9 (en lo sucesivo, «Directiva»).

5. El 13 de abril de 2000, la Comisión remitió al Reino de España, con arreglo al artículo 226 CE, un escrito de requerimiento por aplicación incorrecta de la Directiva, al no haberse realizado el estudio del impacto ambiental del «proyecto de línea Valencia-Tarragona, tramo Las Palmas-Oropesa. Plataforma».

6. En su escrito de contestación de 21 de junio de 2000, el Gobierno español destacó, en primer lugar, que el proyecto mencionado en el escrito de requerimiento no implicaba la construcción de una nueva línea ferroviaria. En segundo lugar, manifestó que era suficiente la tramitación realizada para la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de Benicasim. Por último, declaró que se mostraba dispuesto a adoptar cualquier procedimiento adicional que la Comisión considerase necesario.

7. El 26 de septiembre de 2000, la Comisión remitió al Reino de España un dictamen motivado en el que le instaba a adoptar las medidas necesarias para dar cumplimiento a sus obligaciones derivadas de la Directiva.

8. Mediante escrito de 2 de enero de 2001, el Reino de España respondió al dictamen motivado recordando sus argumentos anteriores e indicando que iba a someterse a información pública un estudio de impacto ambiental de la modificación nº 3 del proyecto controvertido. El 19 de enero de

2001, se remitió a la Comisión copia de la publicación en el Boletín Oficial del Estado de 3 de enero de 2001 del anuncio de la Dirección General de Ferrocarriles por el que se sometía al trámite de información pública dicho estudio. La modificación nº 3 se refiere esencialmente a la construcción de un viaducto de 754,5 m de longitud.

9. Puesto que la información facilitada por el Reino de España no convenció a la Comisión, ésta interpuso un recurso por incumplimiento ante el Tribunal de Justicia.

10. Durante la fase escrita del procedimiento, para contestar al único motivo de la Comisión, según el cual el Reino de España había aplicado incorrectamente la Directiva por lo que respecta al «proyecto de línea Valencia-Tarragona, tramo Las Palmas-Oropesa. Plataforma», el Reino de España reiteró su argumentación de que el proyecto no entra en el ámbito de aplicación del anexo I de la Directiva (que impone una evaluación obligatoria de las repercusiones del proyecto sobre el medio ambiente). Considera además que la tramitación realizada garantizaba en cualquier caso una aplicación completa de la Directiva.

11. El 19 de febrero de 2004 se celebró la vista. La Comisión puntualizó, en particular, el alcance de su recurso en respuesta a una pregunta escrita que le había remitido el Tribunal de Justicia el 9 de diciembre de

2003. Confirmó que su recurso se refería a todo el tramo entre Las Palmas y Oropesa, con una longitud total de 13,2 km.

II. Marco jurídico

12. La Directiva tiene por objeto prevenir las contaminaciones y demás daños al medio ambiente, sometiendo determinados proyectos públicos o privados a una evaluación previa de sus repercusiones sobre el medio ambiente.³ Obliga a tener en cuenta los intereses medioambientales en el proceso decisorio de numerosos proyectos.

13. La Directiva vigente en el momento de los hechos imputados al Reino de España fue modificada por la Directiva 97/11/CE de Consejo, de 3 de marzo de 1997.⁴ Sin embargo, el nuevo texto no ha variado las disposiciones controvertidas de la Directiva, en concreto, los puntos 7 de su anexo I y 12 de su anexo II.

14. La Directiva distingue dos clases de proyectos. La primera comprende los proyectos que pueden tener repercusiones

importantes sobre el medio ambiente, enumerados en el anexo I de la Directiva, con respecto a los cuales los Estados miembros están obligados a realizar un estudio de sus eventuales repercusiones sobre el medio ambiente antes de ejecutarlos.⁵ En relación con la segunda clase de proyectos, enumerados en el anexo II de la Directiva, los Estados miembros disponen de margen de maniobra para decidir sobre su sumisión a un estudio previo de sus repercusiones ambientales.⁶

15. Calificar que un proyecto corresponde a los de clase I tiene, por tanto, consecuencias importantes en cuanto a la necesidad o no de realizar un estudio previo de las repercusiones ambientales.

16. Para resolver el presente asunto, es preciso en primer lugar examinar los argumentos expuestos en la vista por el Reino de España sobre la admisibilidad del recurso, para determinar a continuación si la Directiva es aplicable al proyecto de que se trata. Por último, siempre y cuando el proyecto esté comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva, se comprobará si el Reino de España ha aplicado ésta correctamente en el caso concreto.

3 — Sexto considerando de la Directiva.

4 — DO L 73, p. 5.

5 — Artículo 4, apartado 1, de la Directiva.

6 — Artículo 4, apartado 2, de la Directiva.

III. Apreciación

B. Aplicabilidad de la Directiva al proyecto de que se trata

A. Admisibilidad del recurso

17. El Reino de España propuso en la vista una excepción de inadmisibilidad. Sostuvo que la Comisión, durante el procedimiento administrativo previo, sólo había contemplado el nuevo trazado de 7,64 km de longitud, destinado a rodear el municipio de Benicasim, y no el desdoblamiento de las vías a lo largo de todo el tramo entre Las Palmas y Oropesa, de 13,2 km. En consecuencia, el Reino de España considera que el recurso es inadmisibile por haber ampliado el objeto del litigio entre la fase administrativa y la fase contenciosa.

18. Debe rechazarse esta alegación porque tanto el escrito de requerimiento como el dictamen motivado que la Comisión dirigió al Reino de España, así como el recurso ante el Tribunal de Justicia se refieren expresamente al «tramo Las Palmas-Oropesa», cuya longitud de 13,2 km no niega el Reino de España. Por tanto, contrariamente a lo que éste sostiene, es preciso señalar que el objeto del litigio no ha variado entre la fase administrativa y la fase contenciosa. En consecuencia, debe desestimarse la excepción de inadmisibilidad.

19. Se puede llegar a la conclusión de que la Directiva es aplicable al proyecto de que se trata siguiendo dos análisis distintos, bien con arreglo al punto 7 del anexo I, bien de conformidad con el punto 12 del anexo II de la Directiva. Mientras que la Comisión adopta el primer análisis, el Reino de España se decanta por el segundo.

20. El punto 7 del anexo I de la Directiva contempla, en particular, la «construcción de vías para el tráfico a gran distancia de los ferrocarriles». El punto 12 del anexo II de la Directiva menciona la «modificación de los proyectos que figuran en el Anexo I».

21. La Comisión considera que el proyecto del tramo Las Palmas-Oropesa de la línea Valencia-Tarragona ha de examinarse como una vía a efectos del punto 7 del anexo I de la Directiva. El Reino de España sostiene, por el contrario, que dicho proyecto tan sólo es una modificación de un proyecto existente, sujeto como tal al punto 12 del anexo II de la Directiva, porque no supone la construcción de una línea nueva en el sentido de un nuevo trayecto entre dos destinos, sino un mero desdoblamiento de vías. En efecto, según el Reino de España, el punto 7 del anexo I de la Directiva únicamente se refiere a las construcciones de trayectos ferroviarios nuevos.

Considera asimismo que el proyecto de que se trata no está destinado al tráfico a gran distancia puesto que enlaza dos localidades separadas por 13,2 km.

Por tanto, la divergencia entre las distintas versiones lingüísticas de la Directiva no parece quedar realmente demostrada.

1. El concepto de vía a efectos del punto 7 del anexo I de la Directiva

22. Para apoyar su alegación de que el punto 7 del anexo I de la Directiva solamente se refiere a los nuevos trayectos, el Reino de España manifiesta que algunas versiones lingüísticas de la Directiva hablan de líneas de ferrocarril y no de vías de ferrocarril. A su juicio, esta divergencia lingüística debe llevar a interpretar dicho punto en el sentido de que sólo incluye las construcciones de nuevos trayectos de ferrocarril entre dos destinos no comunicados anteriormente entre sí.

23. La versión española del punto 7 del anexo I de la Directiva habla de «vías», igual que la versión italiana habla de «vie», la portuguesa de «vias» y la francesa de «voies». Parece que únicamente la versión inglesa, citada por el Reino de España, puede eventualmente prestarse a confusión. Sin embargo, la Comisión citó en la vista una definición del Oxford Dictionary que da a la palabra «line» el significado de vía y no de trayecto ferroviario que enlaza dos destinos.

24. En cualquier caso, y conforme a reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la necesidad de una interpretación uniforme de las normas comunitarias impide considerar de forma aislada una versión lingüística y exige, en caso de duda, interpretarla y aplicarla a la luz de las versiones de las otras lenguas, todas ellas auténticas conforme al artículo 314 CE.⁷ Si existe una divergencia en las distintas versiones lingüísticas, la norma debe interpretarse en función de la estructura general y de la finalidad de la normativa en que se integra.⁸

25. De esta jurisprudencia se desprende que la eventual dificultad de interpretación, debido a la divergencia lingüística destacada por el Reino de España en relación con el punto 7 del anexo I de la Directiva, ha de resolverse interpretando esta disposición a la luz de la estructura general y de la finalidad de la Directiva.

7 — Sentencias de 5 de diciembre de 1967, Van der Vecht (19/67, Rec. pp. 445 y ss., especialmente p. 456); de 6 de octubre de 1982, CILFIT y otros (283/81, Rec. p. 3415), apartado 18, y de 17 de julio de 1997, Ferrière Nord/Comisión (C-219/95 P, Rec. p. I-4411), apartado 15.

8 — Véanse, en particular, las sentencias de 27 de octubre de 1977, Bouchereau (30/77, Rec. p. 1999), apartado 14; de 7 de diciembre de 1995, Rockfon (C-449/93, Rec. p. I-4291), apartado 28; de 24 de octubre de 1996, Kraaijeveld y otros (C-72/95, Rec. p. I-5403), apartado 28; y de 9 de marzo de 2000, EKW y Wein & Co (C-437/97, Rec. p. I-1157), apartado 42.

26. La Directiva tiene por objeto prevenir las contaminaciones y demás daños al medio ambiente. Su objetivo esencial es, según su sexto considerando y conforme a su artículo 2, someter al principio de evaluación previa todo proyecto que pueda tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente.⁹ Más en general, la Directiva pretende que no se exima de la correspondiente evaluación ningún proyecto que pueda tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente.¹⁰

27. Pues bien, si se adopta la interpretación propuesta por el Reino de España, únicamente está sometida a una evaluación de impacto ambiental la construcción de líneas de ferrocarril que supongan un nuevo trayecto. A su juicio, la construcción de nuevas vías o la transformación de vías de uso regional en vías destinadas al tráfico a gran distancia no están sujetas a dicha evaluación, aun cuando puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente. Tal interpretación de la Directiva está en contradicción con su objetivo esencial.

28. Por lo tanto, parece que el punto 7 del anexo I de la Directiva debe interpretarse en el sentido de que comprende la construcción de vías y no únicamente la construcción de nuevos trayectos ferroviarios.

2. Un nuevo trazado y un desdoblamiento de vías ¿han de considerarse también como una construcción de vías en el sentido de la Directiva?

29. Abordaremos sucesivamente las cuestiones del nuevo trazado y del desdoblamiento de las vías.

30. La Comisión señala que el proyecto de que se trata implica la construcción de una nueva vía férrea desdoblada y adaptada a una velocidad de 200/220 km/h, cuando anteriormente los trenes sólo circulaban a 90 km/h, y exige un nuevo trazado en el municipio de Benicasim.

31. Los textos españoles de adaptación del Derecho interno a la Directiva (Real Decreto Legislativo de 28 de junio de 1986, de Evaluación de Impacto Ambiental,¹¹ y el Reglamento de desarrollo de dicha norma legal, aprobado por Real Decreto de 30 de septiembre de 1988), que según el Reino de España dan cumplimiento a la Directiva, sólo imponen un estudio ambiental en caso de «líneas de ferrocarril de largo recorrido que

9 — Sentencia de 19 de septiembre de 2000, Linster (C-287/98, Rec. p. I-6917), apartado 52.

10 — Sentencia de 16 de septiembre de 1999, WWF y otros (C-435/97, Rec. p. I-5613), apartado 45.

11 — BOE n° 155, de 30 de junio de 1986, p. 23733.

supongan un nuevo trazado». En opinión del Reino de España, dicha disposición exige un nuevo trazado y un nuevo trayecto. El requisito relativo a un nuevo trayecto ha sido objeto de los puntos 22 a 28 de estas conclusiones.

32. Aunque la finalidad del presente procedimiento no es determinar si la legislación nacional da cumplimiento en general a la Directiva, es preciso, no obstante, determinar si el examen del Reino de España en este caso concreto es conforme a la Directiva.¹²

33. El criterio relevante para determinar si un proyecto debe ser sometido a una evaluación obligatoria de su impacto ambiental es el de si puede tener «repercusiones importantes» sobre el medio ambiente, conforme al artículo 2, apartado 1, de la Directiva. Pues bien, la construcción de una vía de ferrocarril según un nuevo trazado puede tener, por naturaleza, repercusiones importantes debido a la modificación del medio ambiente que lleva consigo.

34. Por ello, la construcción de un nuevo trazado ferroviario requiere una evaluación previa obligatoria con arreglo a la Directiva.

35. Del mismo modo, el desdoblamiento de una vía férrea ¿puede estar comprendido en la definición de «construcción de vía» o corresponde más bien a una «modificación» de un proyecto en el sentido del punto 12 del anexo II de la Directiva? Sobre este extremo, la Comisión y las autoridades españolas defienden puntos de vista opuestos.

36. La Comisión basa en dos argumentos su conclusión de que el desdoblamiento de vías está sujeto al punto 7 del anexo I de la Directiva. Por un lado, señala que el desdoblamiento de una vía implica la construcción de una vía nueva, aun en el supuesto de que ésta sea paralela a una vía existente. Por otro lado, sostiene que si se interpreta de otro modo la Directiva se contradicen sus objetivos, puesto que el estudio de impacto facilitado por el Reino de España demuestra que el desdoblamiento de vías en el tramo considerado podía tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente.¹³

12 — Cabe señalar que el Reino de España ya ha sido condenado por adaptación incorrecta del Derecho interno a la Directiva (sentencia de 13 de junio de 2002, Comisión/Reino de España, C-474/99, Rec. p. I-5293).

13 — Dicho estudio (citado en el punto 7 del escrito de réplica de la Comisión), realizado en 1994 en el marco de la adopción de un nuevo Plan General de Ordenación Urbana, identifica concretamente los siguientes riesgos: «procesos erosivos e inestabilidad de taludes [...] pérdida de suelo agrícola, contaminación sonora [...] modificación del drenaje superficial».

37. Las autoridades españolas consideran que el proyecto de que se trata sólo es una mejora de un proyecto existente. Además, el desdoblamiento de un trazado ferroviario no tiene repercusión o, en cualquier caso, no tiene repercusiones «importantes» sobre el medio ambiente que se añadan a las generadas por la construcción de la línea inicial.

38. Como destaca la Comisión, una interpretación literal de la expresión «construcción de vías» incluye el desdoblamiento de las vías existentes. Por otra parte, una interpretación de dicha disposición a la luz del objeto y la finalidad de la Directiva lleva a la misma conclusión.

39. Interpretar el punto 7 del anexo I de la Directiva, teniendo en cuenta el objeto y la finalidad de ésta, garantiza que los Estados miembros realicen una evaluación previa del impacto ambiental de todos los proyectos que puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente.¹⁴

40. Ahora bien, es imposible excluir *a priori* que un desdoblamiento de vías pueda tener consecuencias importantes sobre el medio ambiente. Por el contrario, la construcción de vías adicionales puede tener un impacto ambiental, toda vez que se altera el uso de las vías. A este respecto, hay que señalar que el proyecto de que se trata no consiste en un

desdoblamiento de las vías de idéntico modo, sino que incorpora una adaptación de las vías para los trenes de alta velocidad. La frecuencia acrecentada del tráfico sobre las vías a raíz de su desdoblamiento también tendrá un impacto sonoro significativo: el nivel de ruido equivalente será superior a 45 decibelios, nivel máximo recomendado por la Organización Mundial de la Salud para el ambiente nocturno. Por tanto, tal modificación del uso final de las vías supone repercusiones importantes sobre el medio ambiente.

41. El Reino de España considera, por otra parte, que es absurdo incluir el desdoblamiento de vías en la definición de la construcción de vías de ferrocarril, ya que la construcción de carreteras no está sujeta, con arreglo al punto 10, letra b), del anexo II de la Directiva, a una evaluación obligatoria de las repercusiones sobre el medio ambiente.

42. En realidad, tal interpretación se adecua al sistema creado por la Directiva, que distingue entre los proyectos que pueden tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente y los demás. En efecto, la Directiva establece regímenes diferentes para la construcción de autopistas y vías rápidas (se exige la evaluación obligatoria por estar mencionada en el anexo I) y la construcción de otras carreteras (mencionada en el anexo II). Del mismo modo, la Directiva

14 — Sentencias WWF y otros, apartado 45, y Linster, apartado 52, antes citadas.

únicamente somete a evaluación previa obligatoria la construcción de vías de ferrocarril destinadas al tráfico de largo recorrido.

nerse dicho procedimiento.¹⁵ Por tanto, debe desestimarse la alegación del Reino de España relativa a la ampliación del recurso por incumplimiento interpuesto por la Comisión.

43. La transformación de una carretera en autopista, así como la construcción de una autopista sin que existiera previamente carretera, es un proyecto comprendido en el anexo I de la Directiva y, como tal, sujeto a evaluación previa obligatoria. Igualmente, la transformación de una vía de ferrocarril utilizada para el tráfico regional en una vía destinada al tráfico de largo recorrido se someterá a los requisitos del anexo I de la Directiva.

3. El concepto de «tráfico a gran distancia» a efectos del punto 7 del anexo I de la Directiva

44. Por último, las autoridades españolas alegan que si la Comisión consideraba verdaderamente que el desdoblamiento de las vías requería una evaluación previa de las repercusiones sobre el medio ambiente, con arreglo al punto 7 del anexo I de la Directiva, debía haber interpuesto un recurso por incumplimiento que tuviera por objeto todo el desdoblamiento de la línea Valencia-Tarragona a lo largo de 251 km.

46. El Reino de España rebate que el proyecto de que se trata pueda considerarse comprendido en el punto 7 del anexo I de la Directiva, porque no se refiere al tráfico a gran distancia, sino a un tramo de 13,2 km que enlaza localidades cercanas.

47. La Comisión opone a este argumento que la nueva vía se sitúa en una línea ferroviaria de 251 km entre Valencia y Tarragona, comprendida en el «Corredor del Mediterráneo», que comunica el Levante español con Cataluña y la frontera francesa, de modo que no se trata de una línea de cercanías. A su juicio, la cuestión determinante es que el tramo se integra en una nueva vía férrea de gran distancia.

45. A este respecto, es preciso recordar que la Comisión es la única competente para decidir si es oportuno iniciar un procedimiento de declaración de incumplimiento y debido a qué actuación u omisión imputable al Estado miembro afectado debe interpo-

15 — Sentencias de 11 de agosto de 1995, Comisión/Alemania (C-431/92, Rec. p. I-2189), apartado 22; de 5 de noviembre de 2002, Comisión/Alemania (C-476/98, Rec. p. I-9855), apartado 38, y de 10 de abril de 2003, Comisión/Alemania (asuntos acumulados C-20/01 y C-28/01, Rec. p. I-3609), apartado 30.

48. Puesto que la construcción de una línea de vías férreas de 251 km se realiza por etapas, seguir el razonamiento expuesto por el Reino de España puede conducir a que nunca se considere que un proyecto concreto afecta al tráfico a gran distancia, ya que todos los tramos sucesivos de la línea ferroviaria cubren distancias cortas y enlazan localidades cercanas. Si se adopta tal interpretación de la Directiva, se corre el riesgo de restringir considerablemente su ámbito de aplicación y de comprometer la consecución del objetivo que persigue.

C. Apreciación de la existencia de un incumplimiento de la obligación de realizar una evaluación

51. La Comisión sostiene que el Reino de España no ha observado el procedimiento de evaluación del impacto ambiental establecido en los artículos 5 a 10 de la Directiva. Más concretamente, se imputa a este Estado haber incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 5, apartado 2, y 6, apartado 2, de la Directiva.

49. No cabe imputar a la Comisión ninguna contradicción en sus motivos, pues se limita a apreciar los requisitos de aplicación del punto 7 del anexo I de la Directiva, comprobando, en primer lugar, si el proyecto controvertido se refiere a la construcción de «vías de ferrocarril», ya que se trata de vías destinadas al «tráfico a gran distancia». La longitud de las vías construidas no es un criterio relevante para apreciar la aplicabilidad de la Directiva al proyecto de que se trata, lo determinante es el uso de la línea para el tráfico a gran distancia.

52. El artículo 5, apartado 2, de la Directiva enumera la información mínima que debe proporcionar el maestro de obras. Esta incluye, en particular, «una descripción del proyecto que incluya informaciones relativas a su emplazamiento, concepción y dimensiones».

50. Por ello, el proyecto de que se trata debía haber sido objeto, con arreglo al artículo 4, apartado 1, de la Directiva, de una evaluación previa del impacto ambiental de conformidad con los requisitos establecidos en los artículos 5 a 10 de la Directiva.

53. El artículo 6, apartado 2, de la Directiva establece requisitos en cuanto a la publicidad del procedimiento de evaluación. Exige que «toda solicitud de autorización así como las informaciones recogidas en virtud del artículo 5 sean puestas a disposición del público» y puntualiza que el público interesado ha de tener «la posibilidad de expresar su opinión antes de iniciarse el proyecto».

54. El Reino de España sostiene que ha cumplido todas las obligaciones derivadas de la Directiva. Alega, en primer lugar, que la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Benicasim de 1992 había estado precedida por la realización de un estudio de impacto ambiental sometido al trámite de información pública y por una declaración de las repercusiones sobre el medio ambiente. Dicha interpretación viene corroborada por la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana de 26 de octubre de 1998.¹⁶ En segundo lugar, invoca su buena fe y su aceptación de la tesis de la Comisión relativa a la modificación nº 3 del proyecto.

55. Por lo que respecta a la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Benicasim, del expediente presentado ante el Tribunal de Justicia se desprende que dicho Plan adolece de imprecisión en dos extremos: sólo indica someramente el trazado de la vía férrea y no incluye la localidad de Oropesa, en la que la construcción de dicha vía también puede tener repercusiones ambientales.

56. Pues bien, con arreglo al artículo 5, apartado 2, de la Directiva, la información proporcionada por el maestro de obras ha de contener, como mínimo, una descripción del emplazamiento, concepción y dimensiones del proyecto de que se trate.

57. Por tanto, como la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Benicasim no reúne los requisitos mínimos establecidos por la Directiva, considero que el Reino de España ha incumplido sus obligaciones resultantes de la Directiva.

58. En relación con la modificación nº 3 del proyecto, baste señalar que el procedimiento de evaluación del impacto ambiental seguido por el Reino de España tuvo lugar con posterioridad al comienzo de las obras.

59. En efecto, si bien el estudio de impacto ambiental de la modificación nº 3 de dicho proyecto, facilitado por el Reino de España, es de febrero de 1999 para un proyecto autorizado el 26 de noviembre de 1999, el anuncio de información pública no se publicó en el Boletín Oficial del Estado hasta el 3 de enero de 2001, es decir, mucho después del comienzo de las obras en marzo de 1999.

60. Puesto que tal procedimiento no se adecua al artículo 6, apartado 2, de la Directiva, que exige un trámite de información pública con anterioridad a la realización de las obras, considero acreditado que el Reino de España ha incumplido sus obligaciones resultantes de la Directiva en lo que se refiere al procedimiento seguido en relación con la modificación nº 3 del proyecto.

16 — La sentencia confirmó que era suficiente la tramitación ambiental llevada a cabo de acuerdo con la legislación nacional, sin interpretar dicha legislación conforme a la Directiva.

IV. Conclusión

61. Habida cuenta de todo lo anterior, propongo al Tribunal de Justicia que:

- 1) Declare que el Reino de España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 2, 3, 5, apartado 2, y 6, apartado 2, de la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, al no haber realizado un estudio de evaluación del impacto ambiental del «proyecto de línea Valencia-Tarragona, tramo Las Palmas-Oropesa. Plataforma».
- 2) Condene en costas al Reino de España.