

KOHTUJURISTI ETTEPANEK

M. POIARES MADURO

esitatud 24. märtsil 2004¹

1. Käesolevas hakis palutakse tuvastada, et kuna Hispaania Kuningriik ei hinnanud projekti „Vahemere koridor” osa „Valencia-Tarragona liini Las Palmas-Oropesa lõik. Perroon” keskkonnamõju, on ta rikkunud nõukogu 27. juuni 1985. aasta direktiivist 85/337/EMÜ teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta² tulenevaid kohustusi.

seisneb Benicasimi asula ümbersõidu rajamises, mis kulgeb mööda uut trassi (7,64 km), ja raudtee kaheerööpmeliseks muutmises Las Palmase ja Oropesa vahel (13,2 km).

3. 28. oktoobri 1999. aasta kirjaga palus komisjon Hispaania ametiasutustel antud asjaolude kohta oma seisukoht esitada.

I. Asjaolud ja kohtueelne menetlus

2. 1999. aasta mais sai Euroopa Ühenduste Komisjon kaebuse, mille kohaselt Hispaania ametiasutused olevat direktiivi ebaõigesti kohaldanud. Kaebus käsitles seda, et Castellóni, Benicasimi ja Oropesa omavalitsusi läbib 13,2-kilomeetrine raudtee rajati ilma avalikustamist läbiviimata ja keskkonnamõju deklaratsiooni koostamata. Raudteeprojekt

4. 13. jaanuari 2000. aasta kirjas kinnitas Hispaania Kuningriik, et kõnealuse projekti keskkonnamõju ei hinnatud. Hispaania ametiasutuste arvates ei olnud selline hindamine vajalik, kuna kaebuses viidatud raudteelõigu jaoks valitud trass oli reservmaal, mis oli raudtee jaoks ette nähtud 1992. aasta üldplaneeringus, mille kohta oli koostatud keskkonnamõju hindamise deklaratsioon ja mille oli 17. märtsi 1994. aasta otsusega heaks kiitnud Valencia omavalitsuse (Hispaania) Director General de Qualitat Ambiental (keskkonnakvaliteedi peadirektor).

1 — Algkeel: portugali.

2 — EÜT L 175, lk 40 (edaspidi „direktiiv”).

5. 13. aprillil 2000 saatis komisjon vastavalt EÜ artiklile 226 Hispaania Kuningriigile märgukirja direktiivi ebaõige kohaldamise kohta, kuna projekti „Valencia-Tarragona raudteeliini Las Palmas-Oropesa lõik. Perroon” keskkonnamõju oli jäetud hindamata.

6. Hispaania valitsus rõhutas oma 21. juuni 2000. aasta vastuses esiteks, et märgukirjas nimetatud projekt ei tähendanud uue raudteeliini ehitamist. Järgnevalt väitis ta, et Benicasimi üldplaneeringu heakskiitmisel täidetud formaalsused olid piisavad. Lõpuks teatas Hispaania valitsus, et on valmis läbi viima kõik lisamenetlused, mida komisjon peab vajalikuks.

7. Komisjon esitas 26. septembril 2000 Hispaania Kuningriigile põhjendatud arvamuse, milles ta kutsus seda liikmesriiki rakendama vajalikke abinõusid direktiivist tulenevate kohustuste täitmiseks.

8. 2. jaanuari 2001. aasta vastuses põhjendatud arvamusele kordas Hispaania Kuningriik oma varasemaid argumente ja märkis, et kõnealuse projekti muudatuse nr 3 keskkonnamõju uurimus avalikustatakse. 19. jaanuaril 2001 esitas Hispaania Kuningriik koopia 3. jaanuaril 2001 Boletín Oficial del Estado's

(Hispaania ametlik väljaanne) avaldatud raudtee peavalitsuse teadaandest vastava keskkonnamõju uurimuse avalikustamise kohta. Muudatus nr 3 puudutab peamiselt 754,5-meetrise viadukti ehitamist.

9. Kuna Hispaania Kuningriigi esitatud andmed ei olnud komisjoni arvates veenvad, esitas ta Euroopa Kohtule liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi.

10. Vastuseks komisjoni etteheitele, et ta on direktiivi seoses projektiga „Valencia-Tarragona liini Las Palmas-Oropesa lõik. Perroon” ebaõigesti kohaldanud, kordas Hispaania Kuningriik kirjalikus menetluses põhjendusi, mille kohaselt ei kuulu projekt direktiivi I lisa (kehtestab kohustusliku projektide keskkonnamõju hindamise) kohaldamisalasse. Peale selle leiab ta, et täidetud formaalsused tagasid igal juhul direktiivi täieliku kohaldamise.

11. 19. veebruaril 2004 toimus kohtuistung. Vastuseks kohtu poolt 9. detsembril 2003 esitanud kirjalikule küsimusele täpsustas komisjon oma hagi eset. Komisjon kinnitas,

et hagi puudutab kogu Las Palmase ja Oropesa vahelist 13,2-kilomeetrist raudteelõiku.

vad projektid, mille võimalikku mõju keskkonnale on liikmesriigid kohustatud hindama enne nende elluviimist.⁵ Teise klassi kuuluvate direktiivi II lisas loetletud projektide keskkonnamõju eelneva hindamise üle otsustamisel on liikmesriikidel teatav hindamisruum.⁶

II. Õiguslik raamistik

12. Direktiivi eesmärk on reostuse või muude keskkonnakahjustuste tekkimise ennetamine, hinnates teatud riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju enne nende elluviimist.³ Direktiiv kohustab paljude projektide rakendamise üle otsustamisel arvesse võtma nende mõju keskkonnale.

15. Projekti liigitamine I klassi kuuluvaks projektiks on seega keskkonnamõju eelneva hindamise vajaduse või selle puudumise seisukohast olulise tähtsusega.

13. Hispaania Kuningriigile etteheidetavate tegude ajal kehtinud direktiivi muudeti nõukogu 3. märtsi 1997. aasta direktiiviga 97/11/EÜ⁴. Samas vaidlusaluselisi sätteid — direktiivi I lisa punkti 7 ja II lisa punkti 12 — uue tekstiga ei muudetud.

14. Direktiiv eristab kahte projektiklassi. Esimesse klassi kuuluvad direktiivi I lisas loetletud keskkonda oluliselt mõjutada või

16. Käesoleva juhtumi lahendamiseks tuleb kõigepealt analüüsida väiteid, mida Hispaania Kuningriik kohtuistungil hagi vastuvõetavuse kohta esitas, ja seejärel otsustada, kas direktiiv on antud projekti suhtes kohaldatav. Juhul kui projekt kuulub direktiivi kohaldamisalasse, tuleb lõpuks kindlaks teha, kas Hispaania Kuningriik on antud juhtumil direktiivi õigesti kohaldanud.

3 — Direktiivi kuues põhjendus.

4 — EÜT L 73, lk 5.

5 — Direktiivi artikli 4 lõige 1.

6 — Direktiivi artikli 4 lõige 2.

III. Hinnang

B. Direktiivi kohaldatavus kõnealusele projektile

A. Hagi vastuvõetavus

17. Kohtuistungil esitas Hispaania Kuningriik vastuväite hagi vastuvõetavuse kohta. Ta väitis, et kohtueelses menetluses osutas komisjon vaid uuele 7,64-kilomeetrisele Benicasimi asula ümbersõidu trassile, mitte aga 13,2-kilomeetrisele raudtee kahe-ööpmeliseks muutmisele tervel Las Palmase ja Oropesa vahelisel lõigul. Sellest tulenevalt peab Hispaania Kuningriik hagi vastuvõetamatuks, kuna selles laiendatakse vaidluse eset haldus- ja kohtumenetluse vahel.

18. See argument tuleb jätta tähelepanuta, kuna komisjon viitab nii Hispaania Kuningriigile saadetud märgukirjas, põhjendatud arvamuses kui ka kohtule esitatud hagiavalduses sõnaselgelt „Las Palmas-Oropesa lõigule”, mille 13,2-kilomeetrist pikkust Hispaania Kuningriik ei vaidlusta. Vastupidi Hispaania Kuningriigi seisukohale tuleb seega nentida, et vaidluse eset ei ole haldus- ja kohtumenetluse vahel muudetud. Vastuvõetamatuse vastuväide tuleb järelikult jätta rahuldamata.

19. Direktiivi kohaldamiseni käesolevale projektile võib jõuda kahte erinevat analüüsi kasutades: kas direktiivi I lisa punkti 7 või II lisa punkti 12 kohaldamise kaudu. Kui komisjon on võtnud omaks esimese lähene-mise, siis Hispaania Kuningriik eelistab teist.

20. Direktiivi I lisa punkt 7 käsitleb „pika-maavedudeks vajalike raudteede ehitamist”. Direktiivi II lisa punkt 12 käsitleb „I lisaga hõlmatud arendusprojektide muudatusi”.

21. Komisjoni hinnangul tuleb Valencia-Taragona raudteeliini Las Palmas-Oropesa lõigu projekti vaadelda raudteena direktiivi I lisa punkti 7 tähenduses. Hispaania Kuningriik väidab vastupidi, et tegemist on üksnes olemasoleva projekti muudatusega, mis kuulub direktiivi II lisa punkti 12 kohaldamis-alasse, kuna see projekt ei too kaasa uue raudteeliini ehitamist kahte sihtpunkti ühen-dava uue marsruudi mõttes, vaid lihtsalt raudtee kahe-ööpmeliseks muutmise. Direk-tiivi I lisa punktis 7 on Hispaania Kuningriigi arvates mõeldud üksnes uue marsruudiga

raudteede ehitamist. Lisaks leiab ta, et kõnealune projekt ei ole mõeldud pikamaavedudeks, kuna ta ühendab kaht teineteisest 13,2 kilomeetri kaugusel asuvat asulat.

ühendava raudtee marsruuti. Seetõttu ei tundu direktiivi keeleversioonide lahknevus tegelikult tõendatud olevat.

1. Mõiste „raudtee” direktiivi I lisa punkti 7 tähenduses

22. Väites, et direktiivi I lisa punkt 7 viitab ainult uue marsruudiga raudteele, toetub Hispaania Kuningriik sellele, et mõned direktiivi keeleversioonid kasutavad raudtee rööbasteede asemel terminit raudteed. Antud keelise erinevuse tõttu tuleb kõnealust punkti tõlgendada selliselt, et see hõlmab ainult uue marsruudiga raudteeliinide ehitamist eelnevalt ühendamata sihtpunktide vahel.

23. Direktiivi hispaaniakeelses versioonis kasutatakse I lisa punktis 7 terminit *vías*, samuti nagu itaaliakeelses kasutatakse terminit *vie*, portugali keelses *vias* ja prantsuskeelses *voies*. Tundub, et arusaamatust võib põhjustada üksnes ingliskeelne versioon, millele Hispaania Kuningriik on osundanud. Komisjon tsiteeris kohtuistungil Oxford Dictionary't, mille kohaselt sõna *line* tähistab raudtee rööbasteed, mitte kahte sihtpunkti

24. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt välistab ühenduse õiguse sätete ühetaolise tõlgendamise nõue igal juhul ühe keeleversiooni käsitlemise teistest eraldi ning nõuab kahtluse korral selle tõlgendamist ja kohaldamist teisi keeleversioone arvestades, kusjuures iga versioon on vastavalt EÜ artiklile 314 autentne.⁷ Erinevate keeleversioonide lahknevuse korral tuleb sätet tõlgendada teda sisaldava õigusakti üldist loogikat ja eesmärki silmas pidades.⁸

25. Sellest kohtupraktikast järeldub, et Hispaania Kuningriigi tõstatatud keelelisest erinevusest tulenev direktiivi I lisa punkti 7 tõlgendamise probleem tuleb lahendada, tõlgendades seda sätet direktiivi üldise loogika ja eesmärgi valguses.

7 — 5. detsembri 1967. aasta otsus kohtuasjas 19/67: Van der Vecht (EKL 1967, lk 445, 456); 6. oktoobri 1982. aasta otsus kohtuasjas 283/81: Cillit jt (EKL 1982, lk 3415, punkt 18) ja 17. juuli 1997. aasta otsus kohtuasjas C-219/95 P: Ferrière Nord v. komisjon (EKL 1997, lk I-4411, punkt 15).

8 — Vt 27. oktoobri 1977. aasta otsus kohtuasjas 30/77: Bouche-reau (EKL 1977, lk 1999, punkt 14); 7. detsembri 1995. aasta otsus kohtuasjas C-449/93: Rockfon (EKL 1995, lk I-4291, punkt 28); 24. oktoobri 1996. aasta otsus kohtuasjas C-72/95: Kraaijeveld jt (EKL 1996, lk I-5403, punkt 28) ja 9. märtsi 2000. aasta otsus kohtuasjas C-437/97: EKW ja Wein & Co (EKL 2000, lk I-1157, punkt 42).

26. Direktiiv on suunatud reostuse või muude keskkonnakahjustuste tekkimise ennetamisele. Selle peamine eesmärk on kuuenda põhjenduse ja artikli 2 kohaselt kõikide keskkonda oluliselt mõjutada võivate projektide eelnev hindamine.⁹ Üldisemalt on direktiivi eesmärk, et ükski keskkonda oluliselt mõjutada võiv projekt ei jääks hindamata.¹⁰

2. Kas uut trassi ja raudtee kaheööpmeliseks muutmist tuleb käsitada raudteede ehitamisena direktiivi tähenduses?

29. Järgnevalt vaatleme kõigepealt uue trassi ning seejärel raudtee kaheööpmeliseks muutmise küsimust.

27. Kui lähtuda Hispaania Kuningriigi pakutavast tõlgendusest, tuleks hinnata üksnes uut marsruuti mööda kulgevate raudteeliinide ehitamise keskkonnamõju. Samas ei tuleks uute rööbasteede ehitamise või kohalikuks liiklemiseks kasutatavate rööbasteede pikamaavedudeks kohandamise keskkonnamõju hinnata isegi siis, kui need tegevused võivad keskkonnale avaldada olulist mõju. Selline tõlgendus oleks kokkusobimatu direktiivi peamise eesmärgiga.

30. Komisjon toonitab, et kõnealune projekt tähendab uue kahe rööbastee raudtee ehitamist, mis on kohandatud kiirusele 200/220 km/h, samas kui varem liiklesid rongid 90 km/h, ning nõuab uut trassi Benicasimi omavalitsusüksuses.

28. Seetõttu tundub, et direktiivi I lisa punkti 7 tuleb tõlgendada selliselt, et see hõlmab ka uute rööbasteede ehitamist, mitte üksnes uue marsruudiga raudteede ehitamist.

31. Hispaania õigusaktid, millega direktiiv üle võeti (28. juuni 1986 Real Decreto-Legislativo (kuninga seadusandlik dekreet) keskkonnamõju hindamise kohta¹¹ ja selle rakendusmäärus, kehtestatud 30. septembril 1988 Real Decreto'ga (kuninga dekreet)), mis on Hispaania Kuningriigi väitel direktiiviga kooskõlas, kohustavad keskkonnamõju hindama ainult siis, kui kavandatakse „pikamaa-

9 — 19. septembri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-287/98: Linster (EKL 2000, lk I-6917, punkt 52).

10 — 16. septembri 1999. aasta otsus kohtuasjas 435/97: WWF jt (EKL 1999, lk I-5613, punkt 45).

11 — BOE nr 155, 30.6.1986, lk 23733.

vedudeks vajalikke raudteeliine, mis eeldavad uut trassi”. Hispaania Kuningriik on seisukohal, et selle sätte kohaldamine nõuab samal ajal nii uut trassi kui uut marsruuti. Uue marsruudiga seonduvat tingimust vaadeldi käesoleva ettepaneku punktides 22–28.

32. Kuigi käesolevas menetluses ei taotleta siseriiklike õigusnormide üldist direktiivile vastavuse tuvastamist, tuleb siiski analüüsida, kas Hispaania Kuningriigi lähenemine on kõnealuse juhtumi puhul direktiiviga kooskõlas.¹²

33. Projekti keskkonnamõju hindamise kohustuslikkuse üle tuleb direktiivi artikli 2 lõike 1 kohaselt otsustada selle põhjal, kas projekt võib keskkonda „oluliselt mõjutada”. Uue raudtee rööbastee ehitamine vastavalt uuele trassile on oma olemuselt keskkonda oluliselt mõjutav muudatuse tõttu, mida see keskkonnas kaasa toob.

34. Seetõttu tuleb vastavalt direktiivile enne raudtee ehitamist vastavalt uuele trassile kohustuslikus korras hinnata selle keskkonnamõju.

35. Kas raudtee kahe rööpmeliseks muutmine on samuti „raudtee ehitamine” või pigem projekti „muudatus” direktiivi II lisa punkti 12 mõttes? Komisjon ja Hispaania võimud on antud küsimuses vastandlikel seisukohtadel.

36. Komisjoni järeldus, et direktiivi I lisa punkt 7 hõlmab ka raudtee kahe rööpmeliseks muutmist, põhineb kahel argumendil. Esiteks märgib komisjon, et raudtee kahe rööpmeliseks muutmine tähendab ühe uue rööbastee ehitamist, isegi siis, kui viimane on olemasolevaga paralleelne. Teiseks oleks direktiivi teistsugune tõlgendus vastuolus selle eesmärkidega, kuna keskkonnamõju uurimus, mille Hispaania Kuningriik esitas, kinnitab, et raudtee kahe rööpmeliseks muutmine kõnealusel lõigul võis keskkonda oluliselt mõjutada.¹³

12 — Siinkohal tuleb märkida, et Hispaania Kuningriigi suhtes on juba tehtud kohtuotsus, mille kohaselt on ta direktiivi ebaõigesti üle võtnud (13. juuni 2002. aasta otsus kohtuasjas C-474/99: komisjon v. Hispaania Kuningriik (EKL 2002, lk I-5293)).

13 — Uue üldplaneeringu vastuvõtmise raames 1994. aastal koostatud uurimus (millele viidatakse komisjoni repliigi punktis 7) määratles konkreetselt järgmised riskid: „erosioon ja nõlvade ebastabiilsus [...] haritava mulla vähenemine, mürareostus [...] pinna kuivenduse muutumine”.

37. Hispaania võimud peavad kõnealust projekti kõigest olemasoleva projekti paranduseks. Pealegi ei avalda raudtee kaheööpmeliseks muutmise keskkonnale mõju ja igal juhul ei oleks see mõju võrreldes esialgse raudteeliini ehitamisega „oluline”.

38. Nagu rõhutab komisjon, tähendab väljend „raudteede ehitamine” grammatilisel tõlgendamisel muu hulgas ka olemasoleva raudtee muutmist kaheööpmeliseks. Sama järelduseni viib selle sätte tõlgendamine direktiivi mõtet ja eesmärki silmas pidades.

39. Direktiivi I lisa punkti 7 tõlgendamine direktiivi mõtet ja eesmärki arvesse võttes kinnitab taas, et liikmesriigid peavad eelnevalt hindama kõikide keskkonda oluliselt mõjutada võivate projektide keskkonnamõju.¹⁴

40. Seega ei ole *a priori* võimalik välistada, et raudtee kaheööpmeliseks muutmise võib keskkonnale avaldada olulist mõju. Vastupidi, täiendavate rööbasteede ehitamine võib keskkonda mõjutada, kuna sellega muutub rööbasteede kasutamine. Siinkohal tuleb tähele panna, et kõnealune projekt ei seisne mitte üksnes raudtee kaheööpmeliseks muutmises, vaid ka selle kohandamises

kiirrongidele. Liiklustiheduse suurenemisel raudtee kaheööpmeliseks muutmise tõttu on lisaks ka märkimisväärne müra tekitav mõju — müratase ületab Maailma Tervishoiuorganisatsiooni poolt soovitatud maksimumselt 45-detsibellist mürataset öisel ajal. Taoline rööbasteede kasutusviisi muutmise mõjutab seega keskkonda oluliselt.

41. Hispaania Kuningriik leiab, et oleks absurdne lugeda raudtee kaheööpmeliseks muutmist raudtee ehitamise mõiste alla kuuluvaks, kuna teede ehitamise suhtes keskkonnamõju hindamise kohustus vastavalt direktiivi II lisa punkti 10 alapunktile d ei kehti.

42. Tegelikult on selline tõlgendus kooskõlas direktiiviga loodud korraga, mille alusel eristatakse keskkonda oluliselt mõjutada võivaid projekte teistest projektidest. Direktiiv reguleerib tõepoolest kiirteede ehitamist teisiti (I lissasse kandmise tõttu on nõutav kohustuslik keskkonnamõju hindamine) kui ülejäänud teede ehitamist (II lisa). Sama-

14 — Eespool viidatud WWF jt kohtuotsus, punkt 45, ja Linsteri kohtuotsus, punkt 52.

moodi kehtestab direktiiv keskkonnamõju kohustusliku eelneva hindamise üksnes pikamaavedudeks vajalike raudteede suhtes.

tegevusetuse tõttu seda menetlust tuleb alustada¹⁵. Seetõttu tuleb Hispaania Kuningriigi liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi eset puudutav argument jätta tähelepanuta.

43. Tee muutmine kiirteeks nagu ka kiirtee ehitamine ilma, et tee oleks eelnevalt olemas olnud, on direktiivi I lisa kohaldamisalasse kuuluv projekt ning seetõttu on selle keskkonnamõju hindamine kohustuslik. Samamoodi kehtivad direktiivi I lisa sätted kohalikuks liikluseks kasutatava raudtee muutmisele raudteeks, mis on sobilik pikamaavedudeks.

3. Mõiste „pikamaavedu” direktiivi I lisa punkti 7 tähenduses

44. Lõpuks väidavad Hispaania võimud, et kui komisjon tõepoolest pidas direktiivi I lisa punkti 7 kohaldades raudtee kahe- või kolirööpmeliseks muutmise puhul keskkonnamõju eelnevat hindamist vajalikuks, siis oleks tema esitatud liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi esemeks pidanud olema raudtee kahe- või kolirööpmeliseks muutmise terve 251-kilomeetrise Valencia-Tarragona raudteeliini ulatuses.

46. Hispaania Kuningriik on selle vastu, et direktiivi I lisa punkti 7 kohaldataks kõnealusele projektile, kuna see ei puuduta pikamaavedusid, vaid 13,2-kilomeetrist lõiku, mis ühendab lähestikku asuvaid asulaid.

45. Selle väite kohta tuleb korrata, et ainult komisjon on pädev otsustama, kas liikmesriigi kohustuste rikkumise tuvastamise menetluse algatamine on otstarbekas ja millise liikmesriigile omistatava tegevuse või

47. Vastuseks sellele argumendile väidab komisjon, et tegemist ei saa olla lähiraudteega, kuna uus rööbastee lisatakse 251-kilomeetrisele Valencia-Tarragona raudteeliinile, mis on osa Hispaania Levante piirkonda Kataloonia ja Prantsusmaa piiriga ühendavast „Vahemere koridorist”. Komisjoni arvates on määrava tähtsusega asjaolu, et raudteelõik moodustab lahutamatu osa uuest pikamaavedudeks vajalikust raudteest.

15 — 11. augusti 1995. aasta otsus kohtuasjas C-431/92: komisjon v. Saksamaa (EKL 1995, lk I-2189, punkt 22); 5. novembri 2002. aasta otsus kohtuasjas C-476/98: komisjon v. Saksamaa (EKL 2002, lk I-9855, punkt 38) ja 10. aprilli 2003. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-20/01 ja C-28/01: komisjon v. Saksamaa (EKL 2003, lk I-3609, punkt 30).

48. 251-kilomeetrise raudteeliini etapikaupa ehitamine võib Hispaania Kuningriigi mõttekäigu kohaselt viia selleni, et konkreetset projekti ei käsitleta kunagi pikamaavedusid puudutavana, kuna järjestikused raudteelõigud katavad üksnes lühikesi vahemaid ja ühendavad naaberasulaid. Sellise tõlgendusega nõustumine tähendaks direktiivi kohaldamisala olulist kitsendamist ja seaks ohtu direktiivi eesmärkide saavutamise.

C. Hinnang keskkonnamõju hindamise kohustuse rikkumisele

51. Komisjon väidab, et Hispaania Kuningriik ei järginud direktiivi artiklites 5–10 sätestatud keskkonnamõju hindamise menetlust. Täpsemini heidetakse Hispaania Kuningriigile ette direktiivi artikli 5 lõikest 2 ja artikli 6 lõikest 2 tulenevate kohustuste täitmata jätmist.

49. Komisjonile ei saa ette heita ühtegi vastuolu, kui ta direktiivi I lisa punkti 7 kohaldatavuse üle otsustamisel teeb kõigepealt kindlaks, kas tegemist on „raudteede” ehitamise projektiga, ning seejärel, kas raudteed on mõeldud „pikamaavedudeks”. Ehitatavate rööbasteede pikkus ei ole direktiivi kõnealusele projektile kohaldamise otsustamisel asjakohane kriteerium. Raudtee kasutamine pikamaavedudeks on see, mis määrab projekti liigitamise.

52. Direktiivi artikli 5 lõige 2 loetleb minimaalse teabe, mille arendaja peab esitama. Selle teabe hulgas peab olema „projekti kirjeldus, mis sisaldab teavet projekti koha, lahenduse ja mahu kohta”.

50. Järelikult oleks kõnealuse projekti keskkonnamõju pidanud eelnevalt hindama direktiivi artikli 4 lõikest 1 tulenevalt ja vastavalt direktiivi artiklite 5–10 nõuetele.

53. Direktiivi artikli 6 lõige 2 kehtestab nõuded keskkonnamõju hindamise menetlust puudutavale avalikustamisele. See säte nõuab, et „kõik teostusloa taotlused ja kogu artikli 5 kohaselt kogutud teave tehakse üldsusele kättesaadavaks”, ja täpsustab, et asjaomasele üldsusele tuleb anda võimalus „avaldada arvamust enne projekti algatamist”.

54. Hispaania Kuningriik väidab, et ta täitis kõik direktiivist tulenevad kohustused. Selle toetuseks juhib ta esmalt tähelepanu asjaolule, et Benicasimi üldplaneeringu muutmisele 1992. aastal eelnesid mõju-uuring koos avalikustamisega ja keskkonnamõju deklaratsioon. Seda tõlgendust kinnitab Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana (Hispaania) 26. oktoobri 1998. aasta otsuse põhjendus.¹⁶ Teiseks tugineb Hispaania Kuningriik heale usule ja sellele, et ta nõustus projekti muudatust nr 3 puudutava komisjoni ettepanekuga.

57. Kuna Benicasimi üldplaneeringu muutmise ei vasta direktiiviga kehtestatud miinimumnõuetele, olen seisukohal, et Hispaania Kuningriik on rikkunud direktiivist tulenevaid kohustusi.

58. Mis puudutab projekti muudatust nr 3, siis piisab, kui märkida, et Hispaania Kuningriigi algatatud mõjude hindamise menetlus toimus pärast tööde alustamist.

55. Benicasimi üldplaneeringu muutmise kohta selgub Euroopa Kohtule esitatud toimikust, et see ei ole kahe asjaolu suhtes piisavalt täpne: raudteetrassi puudutatakse seal üksnes lühidalt ja see ei käsitle Oropesa asulat, kus rööbastee ehitamine võib samuti keskkonnale mõju avaldada.

59. Kui Hispaania Kuningriigi esitatud projekti muudatuse nr 3 keskkonnamõju uurimus pärineb veebruarist 1999 ja projektile anti teostusluba 26. novembril 1999, siis üldsusele avaldati teave Boletín Oficial del Estado's alles 3. jaanuaril 2001, märkimisväärselt hiljem tööde alustamisest märtsis 1999.

56. Direktiivi artikli 5 lõike 2 kohaselt peab aga arendaja esitatav teave sisaldama vähemalt projekti koha, lahenduse ja mahu kirjeldust.

60. Kuna selline menetlus ei vasta direktiivi artikli 6 lõikes 2 nõutavale üldsuse teavitamisele enne tööde alustamist, tundub mulle, et Hispaania Kuningriigi direktiivist tulenevate kohustuste rikkumine seoses projekti muudatusega nr 3 on tuvastatud.

16 — Kohtuotsusega kinnitati, et vastavalt siseriiklikele õigusnormidele korraldatud keskkonnamõju hindamine oli piisav, ilma et neid õigusnorme oleks tõlgendatud kooskõlas direktiiviga.

IV. Ettepanek

61. Esitatud põhjendustest lähtudes teen ma Euroopa Kohtule ettepaneku:

- 1) otsustada, et kuna Hispaania Kuningriik ei hinnanud projekti „Valencia-Tarragona liini Las Palmas-Oropesa lõik. Perroon” keskkonnamõju, on ta rikkunud nõukogu 27. juuni 1985. aasta direktiivi 85/337/EMÜ teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta artiklitest 2 ja 3, artikli 5 lõikest 2 ja artikli 6 lõikest 2 tulenevaid kohustusi;
- 2) mõista kohtukulud välja Hispaania Kuningriigilt.