

**FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
MIGUEL POIARES MADURO
föredraget den 24 mars 2004¹**

1. Förevarande talan avser fastställande av att Konungariket Spanien har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt rådets direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt² genom att inte göra en bedömning av miljöpåverkan av «projektet för en järnvägsförbindelse mellan Valencia och Tarragona, sträckan Las Palmas–Oropesa. Plattform», vilket utgör en del av projektet "Medelhavskorridoren".

utan att någon offentlig utfrågning eller bedömning av miljöpåverkan hade gjorts. Järnvägsprojektet omfattar en ny sträckning som avses dras runt kommunen Benicassim (7,64 km) och utbyggnaden av ett andra spår på sträckan mellan Las Palmas och Oropesa (13,2 km).

3. Genom skrivelse av den 28 oktober 1999 uppmanade kommissionen de spanska myndigheterna att inkomma med sina synpunkter på de omständigheter som hade påtalats.

I — Bakgrund och det administrativa förfarandet

2. I maj 1999 mottog Europeiska gemenskapernas kommission ett klagomål som avsåg att de spanska myndigheterna hade tillämpat direktivet på ett felaktigt sätt. I klagomålet behandlades byggandet av en järnvägssträckning på 13,2 km genom kommunerna Castellón, Benicassim och Oropesa

4. Den 13 januari 2000 bekräftade Konungariket Spanien i en skrivelse att det inte hade gjorts någon miljökonsekvensbedömning av projektet i fråga. Enligt de spanska myndigheterna var det inte nödvändigt att göra en sådan bedömning, eftersom den sträckning som har valts för den sträcka som avsågs i klagomålet omfattades av det undantag för järnvägar som anges i den allmänna stadsbyggnadsplan som har gjorts till föremål för en bedömning av miljöpåverkan och som har godkänts genom beslut av Director General de Qualitat Ambiental (generaldirektören för miljökvalitetsfrågor) i Valencia (Spanien) den 17 mars 1994.

¹ — Rättegångsspråk: portugisiska.

² — EGT L 175, s. 40 ; svensk specialutgåva, område 15, volym 5, s. 226.

5. Den 13 april 2000 delgav kommissionen Konungariket Spanien en formell under rättelse i enlighet med artikel 226 EG, med anledning av att direktivet hade tillämpats felaktigt, eftersom det inte hade gjorts någon bedömning av miljöpåverkan av "projektet för en järnvägsförbindelse mellan Valencia och Tarragona, sträckan Las Palmas–Oropesa. Plattform".

6. I sin svarsskrivelse av den 21 juni 2000 hävdade den spanska regeringen till att börja med att det projekt som åsyftas i den formella underrättelsen inte innebar en anläggning av en ny järnvägslinje. Därefter påstod den att de formaliteter som hade fullgjorts för godkännandet av den allmänna stadsbyggnadsplanen för Benicassim var tillräckliga. Den förklarade sig avslutningsvis villig att genomföra de ytterligare förfaranden som kommissionen ansåg var nödvändiga.

7. Kommissionen riktade den 26 september 2000 ett motiverat yttrande till Konungariket Spanien och uppmanade detta att vidta de åtgärder som var nödvändiga för att uppfylla de skyldigheter som följer av direktivet.

8. Genom en skrivelse av den 2 januari 2001 svarade Konungariket Spanien på det motiverade yttrandet varvid det upprepade sina tidigare argument och uppgav att en bedömning av miljöpåverkan av ändring nr 3 av projektet skulle göras till föremål för en offentlig utfrågning. En kopia av publiceringen i *Boletín Oficial del Estado* (Spaniens

officiella tidning) av den 3 januari 2001 av ett tillkännagivande från ledningen för de spanska järnvägarna av en offentlig utfrågning avseende nämnda bedömning översändes till kommissionen den 19 januari 2001. Ändring nr 3 avser huvudsakligen konstruktionen av en 754,5 m lång viadukt.

9. Eftersom de uppgifter som hade lämnats av Konungariket Spanien inte övertygade kommissionen väckte denna en talan om fördragsbrott.

10. Som svar på kommissionens enda invändning enligt vilken Konungariket Spanien hade gjort sig skyldigt till en felaktig tillämpning av direktivet beträffande "projektet för en järnvägslinje mellan Valencia och Tarragona, sträckan Las Palmas–Oropesa. Plattform", upprepade Konungariket Spanien under det skriftliga förfarandet sin argumentation som gick ut på att projektet inte omfattades av tillämpningsområdet för bilaga 1 till direktivet (som innebär en skyldighet att göra en bedömning av projektets miljöpåverkan). Det ansåg dessutom att de formaliteter som har fullgjorts garanterade att direktivet hade tillämpats fullt ut.

11. Förhandling ägde rum den 19 februari 2004. Kommissionen klargjorde bland annat omfattningen av talan till svar på en skriftlig fråga som domstolen hade ställt den 9 december 2003. Denna bekräftade i sitt

klargörande att talan avsåg hela sträckan mellan Las Palmas och Oropesa, med en totallängd på 13,2 km.

betydande miljöpåverkan, som redovisas i bilaga 1 till direktivet, avseende vilka medlemsstaterna är skyldiga att göra en bedömning av denna påverkan innan tillstånd ges.⁵ För den andra gruppen projekt, som redovisas i bilaga 2 till direktivet, förfogar medlemsstaterna över ett visst utrymme för egna bedömningar när de avgör huruvida en miljökonsekvensbeskrivning skall göras.⁶

II — Tillämpliga bestämmelser

12. Direktivet har till syfte att hindra uppkomsten av föroreningar och olägenheter vid källan genom att tillstånd för offentliga och enskilda projekt ges först efter det att en bedömning har gjorts av den huvudsakliga miljöpåverkan som projekten kan antas medföra.³ I direktivet föreskrivs att inverkan på miljön skall beaktas i beslutsprocessen för ett stort antal projekt.

15. Frågan huruvida ett projekt anses höra till grupp 1 får följaktligen en avsevärd inverkan på behovet av att göra en miljökonsekvensbeskrivning.

13. Det direktiv som var tillämpligt vid tidpunkten för de omständigheter som Konungariket Spanien klandras för hade ändrats genom rådets direktiv 97/11/EG av den 3 mars 1997⁴. Emellertid hade de omtvistade bestämmelserna i direktivet, och i synnerhet punkt 7 i bilaga 1 och punkt 12 i bilaga 2, inte ändrats genom den nya texten.

16. För lösningen av det förevarande målet skall inledningsvis de argument avseende talans upptagande till sakprövning som framfördes av Konungariket Spanien vid förhandlingen bedömas, varefter det skall fastställas huruvida direktivet är tillämpligt på det projekt som målet avser. För det fall direktivet skulle anses tillämpligt på projektet skall en bedömning göras av huruvida Konungariket Spanien har gjort en korrekt tillämpning av direktivet i detta fall.

14. I direktivet görs åtskillnad mellan två grupper av projekt. Den första av dessa omfattar projekt som kan antas medföra en

3 — Sjätte skälet i direktivet.

4 — EGT L 73, s. 5.

5 — Artikel 4.1 i direktivet.

6 — Artikel 4.2 i direktivet.

III — Bedömning

B — Direktivets tillämplighet med avseende på projektet

A — Upptagande till sakprövning

17. Konungariket Spanien har under förhandlingen yrkat att talan skall avvisas. Det har gjort gällande att kommissionen under det administrativa förfarandet endast behandlat den nya sträckningen avsedd att dras runt kommunen Benicassim, som uppgick till 7,64 km, och inte utbyggnaden av ett andra spår på hela sträckan mellan Las Palmas och Oropesa, som uppgick till en sträcka på 13,2 km. Konungariket Spanien anser följaktligen att talan inte kan tas upp till sakprövning, eftersom den innebär att föremålet för tvisten utvidgas i domstolsförfarandet i förhållande till det administrativa förfarandet.

18. Detta argument kan inte godtas, eftersom det såväl i den formella underrättelse som i det motiverade yttrande som kommissionen riktat till Konungariket Spanien samt i ansökan till domstolen hänvisas till "sträckan mellan Las Palmas och Oropesa", vilken Konungariket Spanien inte har bestridit uppgår till 13,2 km. I motsats till vad Konungariket Spanien har påstått skall det således konstateras att föremålet för tvisten inte har ändrats mellan det administrativa förfarandet och domstolsförfarandet. Avvisningsyrkandet skall således ogillas.

19. Det är möjligt att fastställa huruvida direktivet är tillämpligt på projektet i fråga genom att göra två olika bedömningar, antingen med tillämpning av punkt 7 i bilaga 1 eller i enlighet med punkt 12 i bilaga 2 i direktivet. Medan kommissionen använder sig av den första bedömningen föredrar Konungariket Spanien den andra.

20. I punkt 7 i bilaga 1 till direktivet avses bland annat "anläggning av järnvägslinjer för fjärtrafik". I punkt 12 i bilaga 2 till direktivet anges "ändringar av projekt som avses i bilaga 1".

21. Kommissionen anser att projektet för sträckan mellan Las Palmas och Oropesa på linjen mellan Valencia och Tarragona skall anses vara en järnvägslinje i den mening som avses i punkt 7 i bilaga 1 till direktivet. Konungariket Spanien hävdar i motsats till detta att projektet endast utgör en ändring av ett tidigare projekt som därför regleras i punkt 12 i bilaga 2 till direktivet, eftersom det inte innebär att en ny järnvägsförbindelse byggs i meningen av en ny förbindelse mellan två destinationer utan endast utbyggnad av ett andra spår. Enligt Konungariket Spanien avser punkt 7 i bilaga 1 i direktivet nämligen endast anläggning av nya järnvägs-

förbindelser. Det anser också att projektet i fråga inte är avsett för fjärrtrafik, eftersom det förbinder två orter som ligger 13,2 km från varandra.

således inte vara fastställt att de olika språkversionerna av direktivet innebär skilda saker.

1) Begreppet järnvägslinje i den mening som avses i punkt 7 i bilaga 1 till direktivet

22. Till stöd för sitt argument att endast nya järnvägsförbindelser omfattas av punkt 7 i bilaga 1 till direktivet har Konungariket Spanien i första hand påstått att vissa språkversioner av direktivet avser järnvägsförbindelser och inte järnvägslinjer. Denna språkliga skillnad skulle innebära att punkt 7 i bilaga 1 till direktivet endast skall omfatta konstruktion av nya järnvägslinjer mellan två orter som tidigare inte hade någon förbindelse sinsemellan.

23. I den spanska språkversionen av punkt 7 i bilaga 1 till direktivet hänvisas till "vías", på samma sätt som det i den italienska språkversionen hänvisas till "vie", i den portugisiska språkversionen till "vias", i den franska språkversionen till "voies" och i den tyska språkversionen till "strecken". Det förefaller som om det endast är den av Konungariket Spanien nämnda engelska språkversionen som skulle kunna leda till förvirring. Kommissionen har emellertid vid förhandlingen citerat en definition ur Oxford Dictionary som innebär att ordet "line" ges betydelsen järnvägslinje och inte en järnvägsförbindelse som förbinder två orter. Det förefaller

24. I vart fall, och i enlighet med domstolens fasta rättspraxis, gör behovet av en enhetlig tolkning av gemenskapsbestämmelserna att det är uteslutet att betrakta en språkversion isolerat, utan det krävs vid tvivel att den tolkas mot bakgrund av de olika språkversionerna, vilka i enlighet med artikel 314 EG är lika giltiga.⁷ I händelse av skillnader mellan de olika språkversionerna skall bestämmelsen i fråga tolkas mot bakgrund av den allmänna systematiken i och syftet med de föreskrifter i vilka den ingår.⁸

25. Det följer av denna rättspraxis att de tolkningssvårigheter som kan följa av de språkskillnader som har påpekats av Konungariket Spanien beträffande punkt 7 i bilaga 1 till direktivet skall lösas genom en tolkning av bestämmelsen mot bakgrund av den allmänna systematiken och syftet med direktivet.

⁷ — Domstolens dom av den 5 december 1967 i mål 19/67, Van der Vecht, REG 1967, s. 445, s. 456, av den 6 oktober 1982 i mål 283/81, Cilfit m.fl., REG 1982, s. 3415, punkt 18, svensk specialutgåva, volym 6, s. 513, och av den 17 juli 1997 i mål C-219/95 P, Ferriere Nord mot kommissionen, REG 1997, s. I-4411, punkt 15.

⁸ — Se i synnerhet domstolens dom av den 27 oktober 1977 i mål 30/77, Bouchereau, REG 1977, s. 1999, punkt 14, svensk specialutgåva, volym 3, s. 459, av den 7 december 1995 i mål C-449/93, Rockfon, REG 1995, s. I-4291, punkt 28, av den 24 oktober 1996 i mål C-72/95, Kraaijeveld m.fl., REG 1996, s. I-5403, punkt 28, och av den 9 mars 2000 i mål C-437/97, EKW och Wein & Co, REG 2000, s. I-1157, punkt 42.

26. Direktivet är avsett att förebygga föroreningar och annan miljöförstöring. Direktivets huvudsyfte, såsom det framgår av artikel 2.1 i dess sjätte skäl, är att projekt som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan bland annat på grund av sin art, storlek eller lokalisering skall bli föremål för en bedömning av denna påverkan innan tillstånd ges.⁹ Direktivets allmänna syfte är att inget projekt som kan antas medföra betydande påverkan på miljön får undantas från kravet på miljökonsekvensbedömning.¹⁰

27. Om man skulle välja den tolkning som föreslås av Konungariket Spanien skulle endast konstruktion av nya järnvägsförbindelser som innebär en ny sträckning undergå en bedömning av miljöpåverkan. Konstruktion av nya järnvägslinjer eller omarbetning av järnvägslinjer för regionaltrafik till järnvägslinjer för fjärrtrafik skulle inte undergå en bedömning av miljöpåverkan trots att de skulle kunna få avsevärd inverkan på miljön. En sådan tolkning av direktivet skulle strida mot dess huvudsakliga syfte.

28. Punkt 7 i bilaga 1 till direktivet skall således tolkas så, att den omfattar konstruktion av järnvägslinjer och inte enbart konstruktion av nya järnvägsförbindelser.

2) Skall en ny sträckning och utbyggnaden av ett andra spår anses utgöra anläggning av järnvägslinjer i den mening som avses i direktivet?

29. Frågorna om en ny sträckning respektive utbyggnaden av ett andra spår skall behandlas i tur och ordning.

30. Kommissionen har understrukit att projektet i fråga innebär en konstruktion av ett nytt andra järnvägsspår som är anpassat till hastigheter på 200/220 km/h, medan tågen tidigare endast kunde färdas i 90 km/h och att det kräver en ny sträckning i kommunen Benicassim.

31. De spanska texter för genomförande (Real Decreto-Legislativo (kungligt lagdekret) av den 28 juni 1986 om miljökonsekvensbedömning och genomförandeförordningen till denna lagstiftning, antagen genom Real Decreto (kungligt dekret) av den 30 november 1998) som Konungariket Spanien påstår överensstämmer med direktivet innebär ett krav på en miljökonsekvensbeskrivning¹¹ endast i fråga om "järnvägslinjer

9 — Dom av den 19 september 2000 i mål C-287/98, Linster, REG 2000, s. I-6917, punkt 52.

10 — Dom av den 16 september 1999 i mål C-435/97, WWF m.fl., REG 1999, s. I-5613, punkt 45.

11 — BOE nr 87 av den 12 april 1989, s. 10530.

för fjärrtrafik som innebär en ny sträckning". Enligt Konungariket Spanien krävs det med tillämpning av denna bestämmelse både en ny sträckning och en ny järnvägsförbindelse. Villkoret avseende en ny linje har behandlats i punkterna 22–28 i detta förslag.

32. Eftersom detta förfarande inte är avsett att fastställa huruvida den spanska lagstiftningen överensstämmer med direktivet generellt sett skall det emellertid fastställas om Konungariket Spaniens analys i det aktuella fallet överensstämmer med direktivet.¹²

33. Det relevanta kriteriet för att avgöra huruvida ett projekt skall bli föremål för en obligatorisk bedömning av dess miljöpåverkan är om det kan få en "betydande miljöpåverkan" i den mening som avses i artikel 2.1 i direktivet. Konstruktion av en järnvägslinje med en ny sträckning är emellertid till sin natur sådan att den kan ha en betydande miljöpåverkan på grund av den ändring av naturen som den medför.

34. Således kräver en anläggning av en ny järnvägssträckning en obligatorisk föregående bedömning i enlighet med vad som föreskrivs i direktivet.

35. Kan en utbyggnad av ett andra järnvägsspår anses omfattas av definitionen "anläggning av en järnvägslinje" eller motsvarar den snarare en "ändring" av ett projekt i den mening som avses i punkt 12 i bilaga 2 till direktivet? Kommissionen och Konungariket Spanien intar motsatta ståndpunkter avseende denna fråga.

36. Kommissionen grundar sin slutsats att en anläggning av ett andra järnvägsspår omfattas av punkt 7 i bilaga 1 på två argument. Dels konstaterar den att en utbyggnad av ett andra spår innebär en anläggning av en järnvägslinje, även om denna löper parallellt med en järnvägslinje som finns sedan tidigare. Dels skulle en annan tolkning av direktivet stå i motsättning till syftena med detta, eftersom den bedömning av miljöpåverkan som har inletts av Konungariket Spanien visar att utbyggnaden av ett andra spår på sträckan i fråga skulle kunna medföra en betydande miljöpåverkan.¹³

12 — Det kan nämnas att Konungariket Spanien redan har fällt för ett felaktigt införlivande av direktivet (dom av den 13 juni 2002 i mål C-474/99, kommissionen mot Spanien, REG 2002, s. I-5293).

13 — Denna bedömning som gjorts år 1994 inom ramen för antagandet av en ny stadsbyggnadsplan (som det hänvisas till i punkt 7 i kommissionens replik) anges bland annat följande risker: "erosionsprocessen och banvallarnas instabilitet ... förlusten av odlingsbar jord, ljudföroreningar ... ändringar av avrinningen från jordytan".

37. De spanska myndigheterna anser att projektet i fråga endast utgör en förbättring av ett tidigare projekt. Dessutom anser de att en utbyggnad av ett andra järnvägsspår inte har någon inverkan på miljön utöver den som följer av anläggningen av den första linjen, eller i vart fall inte någon "betydande" inverkan på miljön.

38. Som kommissionen har påpekat omfattar en ordagrann tolkning av begreppet "anläggning av järnvägslinjer" en utbyggnad av ett andra spår. En tolkning av denna bestämmelse mot bakgrund av syftet och ändamålet med direktivet leder dessutom till samma slutsats.

39. En tolkning av punkt 7 i bilaga 1 till direktivet mot bakgrund av syftet och ändamålet med detta innebär att projekt som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan skall bli föremål för en bedömning, gjord av medlemsstaterna, av denna påverkan innan tillstånd ges.¹⁴

40. Det är nämligen omöjligt att på förhand utesluta att utbyggnaden av ett andra järnvägsspår skulle kunna ha stor inverkan på miljön. Tvärtom kan anläggning av ytterligare järnvägsspår ha en inverkan på miljön, eftersom användningen av järnvägslinjerna ändras på grund av detta. I detta sammanhang skall det noteras att projektet i fråga inte avser en utbyggnad av ett andra spår som är identiskt med det första utan även

omfattar en anpassning av spåren till höghastighetståg. Den ökning i trafikfrekvensen på spåren som blir en följd av utbyggnaden av ett andra spår kommer även att få en stor inverkan på ljudförhållandena: motsvarande ljudnivå kommer att bli högre än 45 decibel, vilket är den av Världshälsoorganisationen högsta rekommenderade nattliga ljudnivån. En sådan ändring av den slutliga användningen av spåren kommer således att medföra en betydande miljöpåverkan.

41. Konungariket Spanien anser dessutom att det skulle vara absurt att låta utbyggnad av ett andra järnvägsspår omfattas av definitionen av anläggning av järnvägslinjer, eftersom anläggning av vägar, med tillämpning av punkt 10 d i bilaga 2 till direktivet, inte kräver en miljökonsekvensbedömning.

42. I själva verket överensstämmer en sådan tolkning med det system som har införts genom direktivet genom vilket det görs en skillnad mellan projekt som kan medföra en betydande miljöpåverkan och andra projekt. I direktivet föreskrivs nämligen olika regler för anläggning av motorvägar och motortrafikleder (bedömning innan tillstånd kan ges, eftersom det finns angivet i bilaga 1) och anläggning av andra vägar (som anges i bilaga 2). På motsvarande sätt är det bara för

¹⁴ — De ovannämnda domarna WWF m.fl., punkt 45, och Linster, punkt 52.

anläggning av järnvägslinjer för fjärrtrafik som det enligt direktivet måste göras en bedömning innan tillstånd kan ges.

medlemsstaten i fråga detta skall ske.¹⁵ Konungariket Spaniens argument avseende omfattningen av kommissionens talan om fördragsbrott skall således inte beaktas.

43. En utbyggnad av en väg till en motorväg är, på samma sätt som anläggningen av motorväg då det tidigare inte fanns någon väg, ett projekt som omfattas av bilaga 1 till direktivet för vilket det därmed måste göras en bedömning innan tillstånd kan ges. På samma sätt är villkoren i bilaga 1 till direktivet tillämpliga på utbyggnaden av en järnvägslinje för regionaltrafik till en järnvägslinje för fjärrtrafik.

3) Begreppet fjärrtrafik i den mening som avses i punkt 7 i bilaga 1 till direktivet

46. Konungariket Spanien har bestridit att projektet i fråga skulle kunna anses omfattas av punkt 7 i bilaga 1 till direktivet, eftersom det inte avser fjärrtrafik utan endast en sträcka på 13,2 km mellan två närliggande samhällen.

44. De spanska myndigheterna har avslutningsvis hävdad att om kommissionen verkligen hade ansett att utbyggnaden av ett andra järnvägsspår gör det nödvändigt med en bedömning av inverkan på miljön innan tillstånd kan ges med tillämpning av punkt 7 i bilaga 1 till direktivet borde den ha väckt en talan om fördragsbrott avseende anläggandet av ett andra järnvägsspår på hela den 251 km långa linjen Valencia–Tarragona.

47. Kommissionen har mot detta argument åberopat att den nya linjen utgör en del av en järnvägslinje på 251 km mellan Valencia och Tarragona som ingår i den "Medelhavskorridor" som förbinder den spanska Levanteregionen med Katalonien och den franska gränsen, vilket innebär att det inte är fråga om en lokal järnvägsförbindelse. Den avgörande faktorn är enligt kommissionen att sträckan utgör en del av en ny järnvägslinje för fjärrtrafik.

45. I detta avseende skall det påpekas att kommissionen ensam är behörig att avgöra huruvida det är lämpligt att inleda ett fördragsbrottsförfarande och på grundval av vilken handling eller underlåtenhet från

15 — Dom av den 11 augusti 1995 i mål C-431/92, kommissionen mot Tyskland, REG 1995, s. I-2189, punkt 22, av den 5 november 2002 i mål C-476/98, kommissionen mot Tyskland, REG 2002, s. I-9855, punkt 38, och av den 10 april 2003 i målen C-20/01 och C-28/01, kommissionen mot Tyskland, REG 2003, s. I-3609, punkt 30.

48. Om man skulle tillämpa det resonemang som har framförts av Konungariket Spanien så skulle en anläggning av en järnvägslinje på 251 km i etapper kunna medföra att ett visst projekt aldrig kan anses avse fjärrtrafik, eftersom de på varandra följande delsträckorna av järnvägslinjen alla skulle avse korta avstånd och knyta samman närliggande samhällen. En sådan tolkning av direktivet skulle riskera att begränsa dettas tillämpningsområde avsevärt och riskera att förhindra att ändamålet med direktivet uppnås.

49. Kommissionen kan i detta avseende inte beskyllas för motsägelsefulla syften, eftersom denna har begränsat sig till att göra en bedömning av villkoren för tillämpning av punkt 7 i bilaga 1 till direktivet, varvid den först kontrollerar huruvida projektet i fråga avser anläggning av "järnvägslinjer" och där efter huruvida det är fråga om järnvägslinjer avsedda för "fjärrtrafik". Det avstånd järnvägslinjerna omfattar är inte ett relevant kriterium för bedömning av huruvida direktivet är tillämpligt på projektet i fråga. Det är användningen av järnvägsförbindelsen för fjärrtrafik som är avgörande för bedömningen.

50. Projektet borde således med tillämpning av artikel 4.1 i direktivet ha gjorts till föremål för en bedömning av inverkan på miljön innan tillstånd ges, vilken bedömning skall överensstämma med de krav som anges i artiklarna 5 till 10 i direktivet.

C — Bedömning av huruvida det föreligger ett åsidosättande av skyldigheten att göra en miljökonsekvensbedömning

51. Kommissionen har påstått att Konungariket Spanien inte har följt det förfarande för bedömning av inverkan på miljön som anges i artiklarna 5 till 10 i direktivet. Nämnda medlemsstat klandras närmare bestämt för att ha åsidosatt de skyldigheter som åligger den i enlighet med artiklarna 5.2 och 6.2 i direktivet.

52. I artikel 5.2 i direktivet anges de uppgifter som exploatören åtminstone skall tillhandahålla. Dessa uppgifter omfattar bland annat "en beskrivning av projektet med uppgifter om lokalisering, utformning och omfattning".

53. I artikel 6.2 i direktivet föreskrivs vissa villkor beträffande offentliggörandet av miljökonsekvensbedömningen. Det föreskrivs att "varje tillståndsansökan och de uppgifter som inhämtats enligt artikel 5 görs tillgängliga för allmänheten" samt anges att den berörda allmänheten skall ges "tillfälle att yttra sig innan projektet påbörjas".

54. Konungariket Spanien har hävdat att det har uppfyllt alla de skyldigheter som följer av direktivet. Det har för det första påstått att ändringen av den allmänna stadsbyggnadsplanen för Benicassim år 1992 föregicks av en bedömning av inverkan på miljön som gjordes till föremål för en offentlig utfrågning och en bedömning av miljöpåverkan. Denna tolkning skulle stödjas av en dom av den 26 oktober 1998 av Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana (Spanien).¹⁶ För det andra har det åberopat att det har agerat i god tro och godtagit kommissionens påståenden avseende ändring nr 3 av projektet.

57. Eftersom ändringen av den allmänna stadsbyggnadsplanen för Benicassim därmed inte uppfyller de minimivillkor som fastställs i direktivet anser jag att Konungariket Spanien har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt direktivet.

58. Beträffande ändring nr 3 av nämnda projekt är det tillräckligt att konstatera att den miljökonsekvensbedömning som gjorts av Konungariket Spanien ägde rum efter det att anläggningsarbetena hade påbörjats.

55. Beträffande ändringen av den allmänna stadsbyggnadsplanen för Benicassim framgår det av handlingarna i målet att denna plan är otydlig i två avseenden. I den beskrivs endast kortfattat järnvägslinjens sträckning och den omfattar inte samhället Oropesa, för vilket anläggningen av järnvägslinjen också skulle kunna leda till miljöpåverkan.

59. Även om den bedömning av inverkan på miljön av ändring nr 3 av projektet, vilken har inlämnats av Konungariket Spanien är daterad i februari 1999 och avser ett projekt för vilket tillstånd gavs den 26 november 1999, så publicerades nämligen informationen till allmänheten i *Boletín Oficial del Estado* först den 3 januari 2001, det vill säga långt efter det att arbetet hade påbörjats i mars 1999.

56. Enligt artikel 5.2 i direktivet skall de uppgifter som exploatören skall tillhandahålla åtminstone omfatta en beskrivning av projektet med uppgifter om lokalisering, utformning och omfattning.

60. Då ett sådant tillvägagångssätt inte överensstämmer med artikel 6.2 i direktivet, enligt vilken det krävs att den berörda allmänheten ges tillfälle att yttra sig innan projektet påbörjas framstår det för mig som om Konungariket Spanien har åsidosatt sina skyldigheter enligt direktivet beträffande det förfarande som har följts vid ändring nr 3 av projektet.

¹⁶ — I domen bekräftades att den miljöbedömning som hade gjorts i enlighet med den nationella lagstiftningen var tillräcklig, utan att denna lagstiftning tolkades mot bakgrund av de krav som följer av direktivet.

IV — Förslag till avgörande

61. Med beaktande av vad som anförts föreslår jag att domstolen skall besluta följande:

- "1) Förklara att Konungariket Spanien har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artiklarna 2, 3, 5.2 och 6.2 i rådets direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt genom att inte göra en miljökonsekvensbedömning för "projektet för en järnvägslinje mellan Valencia och Tarragona, sträckan Las Palmas–Oropesa. Plattform".
- 2) Förplikta Konungariket Spanien att ersätta rättegångskostnaderna."