ĢENERĀLADVOKĀTA MIGELA POJAREŠA MADURU SECINĀJUMI,

sniegti 2004. gada 24. martā [1]

1. Šī prasība celta, lai atzītu, ka, neveicot ietekmes uz vidi novērtējumu "Valensijas–Taragonas [*Valencia-Tarragona*] [dzelzceļa] līnijas posma Laspalmasa–Oropesa [*Las Palmas-Oropesa*] ceļa klātnes projektam", kas reģistrēts projekta "Vidusjūras koridors" ietvaros, Spānijas Karaliste nav izpildījusi pienākumus, kas tai uzlikti, piemērojot Padomes 1985. gada 27. jūnija Direktīvu 85/337/EKK par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu [2].

2. 1999. gada maijā Eiropas Kopienu Komisija saņēma sūdzību, ka Spānijas iestādes ir nepareizi piemērojušas Direktīvu. Šī sūdzība atsaucās uz īstenotu dzelzceļa plānojumu 13,2 km garumā, kas šķērso Kastiljonas [*Castellón*], Benikasimas [*Benicasim*] un Oropesas pašvaldību teritorijas, neveicot vajadzīgo sabiedrisko aptauju vai neizdarot paziņojumu par ietekmi uz vidi. Dzelzceļa satiksmes projekts ietver jaunu plānojumu, lai šķērsotu Benikasimas pašvaldības teritoriju (7,64 km) un izveidotu paralēlus sliežu ceļus no Laspalmasas līdz Oropesai (13,2 km).

3. Ar 1999. gada 28. oktobra vēstuli Komisija aicināja Spānijas iestādes sniegt paskaidrojumus par minētajiem faktiem.

I — Fakti un pirmstiesas procedūra

4. Ar 2000. gada 13. janvāra vēstuli Spānijas Karaliste apstiprināja, ka minētajam projektam nav paredzēta ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra. Saskaņā ar Spānijas iestāžu viedokli, šāds novērtējums nebija vajadzīgs, jo apstiprinātais plānojums sūdzībā minētajā daļā bija iekļauts dzelzceļa satiksmes rezervē, kas paredzēta 1992. gada pilsētas vispārējās attīstības plānā, attiecībā uz ko ir publicēts paziņojums par ietekmi uz vidi un kas ir apstiprināts ar 1994. gada 17. marta Valensijas pašpārvaldes (*Généralité de Valence*, Spānija) *Director General de Qualitat Ambiental* (vides kvalitātes ģenerāldirektora) lēmumu.

1 — Oriģinālvaloda — portugāļu.

2 — OV L 175, 40. lpp. (turpmāk tekstā — "Direktīva").

5. 2000. gada 13. aprīlī Komisija nosūtīja Spānijas Karalistei brīdinājuma vēstuli saskaņā ar EKL 226. pantu par Direktīvas nepareizu piemērošanu, pamatojoties uz to, ka nav veikts ietekmes uz vidi novērtējums "Valensijas–Taragonas [dzelzceļa] līnijas posma Laspalmasa–Oropesa ceļa klātnes projektam".

6. Savā 2000. gada 21. jūnija atbildes vēstulē Spānijas valdība vispirms uzsver, ka brīdinājuma vēstulē minētais projekts nav saistīts ar jaunas dzelzceļa līnijas būvniecību. Tā norādīja, ka šajā gadījumā pietika ar formalitātēm, kas jau bija izpildītas, izstrādājot Benikasimas pilsētas vispārējās attīstības plānu. Nobeigumā tā paziņoja, ka ir gatava izpildīt jebkuru papildu procedūru, ko Komisija uzskata par vajadzīgu.

7. 2000. gada 26. septembrī Komisija nosūtīja Spānijas Karalistei argumentētu atzinumu, aicinot pieņemt vajadzīgos pasākumus, lai izpildītu savus pienākumus, kas izriet no Direktīvas.

8. Ar 2001. gada 2. janvāra vēstuli Spānijas Karaliste sniedza atbildi uz argumentēto atzinumu, atgādinot savus iepriekš izvirzītos argumentus un norādot, ka attiecīgā projekta grozījumu Nr. 3 ietekmes uz vidi novērtējums ir iesniegts sabiedriskai apspriešanai. 2001. gada 19. janvārī Komisijai tika nosūtīta Dzelzceļu galvenās pārvaldes 2001. gada 3. janvāra paziņojuma par minētā pētījuma nodošanu sabiedriskai apspriešanai publikācijas *Boletín Oficial del Estado* (*Spānijas Oficiālais Vēstnesis*) kopija. Grozījumi Nr. 3 pamatā attiecas uz 754,5 m gara viadukta celtniecību.

9. Spānijas Karalistes sniegtā informācija nepārliecināja Komisiju, kura Tiesā cēla prasību par pienākumu neizpildi.

10. Rakstveida procesa laikā, lai atbildētu uz vienīgo Komisijas iebildumu par Spānijas Karalistes nepareizu Direktīvas piemērošanu "Valensijas–Taragonas [dzelzceļa] līnijas posma Laspalmasa–Oropesa ceļa klātnes projektam", Spānijas Karaliste atkārtoja savu argumentāciju, saskaņā ar kuru projekts neietilpa Direktīvas I pielikuma (kas uzliek par pienākumu veikt projektu ietekmes uz vidi obligātu novērtējumu) piemērošanas jomā. Tā turklāt uzskata, ka izpildītās formalitātes jebkurā gadījumā nodrošina Direktīvas pilnīgu piemērošanu.

11. 2004. gada 19. februārī notika tiesas sēde. Atbildot uz Tiesas 2003. gada 9. decembrī Komisijai nosūtīto rakstisko jautājumu, tā precizēja savas prasības ietvarus. Komisija apstiprināja, ka tās prasība attiecas uz visu

projekta daļu posmā no Laspalmasas līdz Oropesai, kura kopējais garums ir 13,2 km.

II — Atbilstošās tiesību normas

12. Direktīvas mērķis ir novērst vides piesārņošanu un citu kaitējumu, pakļaujot dažus sabiedriskus vai privātus projektus iepriekšējam to ietekmes uz vidi novērtējumam [3]. Tā uzliek par pienākumu lēmumu pieņemšanas procesā ņemt vērā vides problēmas saistībā ar vairākiem projektiem.

13. Faktu, ko pārmet Spānijas Karalistei, rašanās laikā spēkā esošajā Direktīvā izdarīti grozījumi ar Padomes 1997. gada 3. marta Direktīvu 97/11/EK [4]. Tomēr apstrīdētie Direktīvas noteikumi, jo īpaši tās I pielikuma 7. punkts un II pielikuma 12. punkts, jaunajā redakcijā nav mainījušies.

14. Direktīvā nošķirti divu veidu projekti. Pirmā grupa ietver projektus, kas spēj radīt ievērojamu ietekmi uz vidi un kas uzskaitīti Direktīvas I pielikumā, attiecībā uz kuriem pirms to īstenošanas dalībvalstīm ir jāveic izpēte par to iespējamo ietekmi uz vidi. [5]. Attiecībā uz otru projektu grupu, kas uzskaitīti Direktīvas II pielikumā, dalībvalstīm, pieņemot lēmumu, ar ko pirms šo projektu īstenošanas tā pieprasītu projektu ietekmes uz vidi iepriekšēju izpēti, noteiktās robežās tiek dota rīcības brīvība [6].

15. Tādējādi atkarībā no tā, vai projekts atzīts par piederīgu pirmajai grupai, uz to vai nu attiecina, vai neattiecina prasību veikt iepriekšēju ietekmes uz vidi izpēti.

16. Lai pieņemtu lēmumu šajā lietā, vispirms būtu jāanalizē Spānijas Karalistes argumenti par prasības pieņemamību, kas minēti tiesas sēdē, lai turpmāk noteiktu, vai Direktīva ir piemērojama konkrētajam projektam. Visbeidzot, ja projekts ietilpst Direktīvas piemērošanas jomā, tad ir jāpārbauda, vai Spānijas Karaliste konkrētajā gadījumā ir pienācīgi piemērojusi šo direktīvu.

3 — Direktīvas sestais apsvērums.
4 — OV L 73, 5. lpp.
5 — Direktīvas 4. panta 1. punkts.
6 — Direktīvas 4. panta 2. punkts.

III — Vērtējums

A — *Prasības pieņemamība*

17. Tiesas sēdē Spānijas Karaliste norādīja uz iebildumu par nepieņemamību. Tā apgalvo, ka Komisija pirmstiesas procedūras laikā minējusi tikai jauno plānojumu, kas šķērso Benikasimas pašvaldības teritoriju 7,64 km garumā, nevis paralēlu sliežu ceļu visā maršrutā, posmā no Laspalmasas līdz Oropesai 13,2 km garumā. Līdz ar to Spānijas Karaliste norāda, ka prasība ir nepieņemama, jo laikā starp administratīvo un tiesas izskatīšanas posmu paplašināts prasības priekšmets.

18. Šis arguments ir jānoraida, jo gan brīdinājuma vēstule, gan Spānijas Karalistei nosūtītais Komisijas argumentētais atzinums, kā arī Tiesā iesniegtais prasības pieteikums skaidri atsaucas uz "posmu no Laspalmasas līdz Oropesai", attiecībā uz ko Spānijas Karaliste neapstrīd, ka tā garums ir 13,2 km. Pretēji Spānijas Karalistes apgalvojumam, tādējādi jākonstatē, ka prāvas priekšmets nav mainījies laikā starp administratīvo un tiesas izskatīšanas posmu. Līdz ar to iebildums par prasības nepieņemamību ir jānoraida.

B — *Direktīvas piemērojamība konkrētajam projektam*

19. Secinājumus par Direktīvas piemērojamību konkrētajam projektam iespējams izdarīt, veicot novērtējumu divos dažādos veidos — vai nu piemērojot Direktīvas I pielikuma 7. punktu, vai arī piemērojot II pielikuma 12. punktu. Komisija ir izvēlējusies pirmo novērtējuma veidu, bet Spānijas Karaliste devusi priekšroku otram veidam.

20. Direktīvas I pielikuma 7. punkts attiecas uz "garo distanču dzelzceļa satiksmes sliežu ceļu būvi". Direktīvas II pielikuma 12. punkts norāda uz "grozījumiem I pielikumā iekļautajos attīstības projektos".

21. Komisija norāda, ka projekts maršrutā Valensija–Taragona posmam no Laspalmasas līdz Oropesai jāanalizē kā sliežu ceļš Direktīvas I pielikuma 7. punkta izpratnē. Spānijas Karaliste turpretī apgalvo, ka šis projekts ietver tikai pastāvoša projekta grozījumus un kā tāds pakļaujams Direktīvas II pielikuma 12. pantam, jo nav saistīts ar jaunas dzelzceļa līnijas kā jauna maršruta izbūvi no viena galapunkta līdz otram, bet tikai ar paralēla sliežu ceļa būvniecību. Saskaņā ar Spānijas viedokli, Direktīvas I pielikuma 7. punkts attiecas tikai uz jaunu dzelzceļa maršrutu

būvniecību. Tā turklāt uzskata, ka konkrētais projekts neattiecas uz garo distanču dzelzceļa satiksmi, jo tas saista divus galapunktus, kas viens no otra atrodas 13,2 km attālumā.

1) Jēdziens "sliežu ceļš" Direktīvas I pielikuma 7. punkta izpratnē

22. Lai pamatotu savu argumentāciju, saskaņā ar kuru Direktīvas I pielikuma 7. punkts attiecas tikai uz jauniem maršrutiem, Spānijas Karaliste norāda, ka Direktīvas redakcijas dažādās valodās norāda uz dzelzceļu līnijām, nevis uz dzelzceļa sliežu ceļiem. Šī lingvistiskā atšķirība var novest pie tādas šī punkta interpretācijas, kas ietvertu tikai jaunu dzelzceļa maršrutu būvniecību starp diviem iepriekš nesaistītiem galapunktiem.

23. Direktīvas I pielikuma 7. punkta redakcija spāņu valodā atsaucas uz *"vías"*, tāpat kā redakcija itāļu valodā — uz *"vie"*, redakcija portugāļu valodā — uz *"vias"* un redakcija franču valodā — uz *"voies"*. Liekas, ka tikai Spānijas Karalistes minētā redakcija angļu valodā, iespējams, varētu radīt sajukumu. Tomēr Komisija tiesas sēdē minēja *"Oxford Dictionary"* definīciju, kas piešķir vārdam *"line"* nozīmi "ceļš", nevis "dzelzceļa maršruts, kas saista divus galapunktus". Atšķirīgas Direktīvas redakcijas dažādās valodās tādējādi nešķiet faktiski nodibinātas.

24. Jebkurā gadījumā un saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru, vajadzība vienveidīgi interpretēt Kopienu normas izslēdz iespēju skatīt izolēti redakciju vienā valodā, bet šaubu gadījumā prasa, lai to interpretētu un piemērotu, ievērojot citās valodās sagatavotās redakcijas, kur visas redakcijas ir autentiskas, saskaņā ar EKL 314. pantu [7]. Ja pastāv atšķirība starp dažādu valodu redakcijām, noteikums ir jāinterpretē saistībā ar tiesību aktā ietverto vispārējo struktūru un tā mērķi [8].

25. No šīs judikatūras izriet, ka ar valodu atšķirībām saistītās Direktīvas I pielikuma 7. punkta iespējamās interpretācijas grūtības, uz ko atsaucas Spānijas Karaliste, jāatrisina, šo noteikumu interpretējot saskaņā ar šīs direktīvas vispārējo struktūru un mērķi.

7 — 1967. gada 5. decembra spriedums lietā 19/67 *Van der Vecht*, *Recueil*, 445. un 456. lpp., 1982. gada 6. oktobra spriedums lietā 283/81 *Cilfit* u.c., *Recueil*, 3415. lpp., 18. punkts, 1997. gada 17. jūlija spriedums lietā C-219/95 P *Ferriere Nord*/Komisija, *Recueil*, I-4411. lpp., 15. punkts.

8 — Skat., jo īpaši, 1977. gada 27. oktobra spriedumu lietā 30/77 *Bouchereau*, *Recueil*, 1999. lpp., 14. punkts, 1995. gada 7. decembra spriedumu lietā C-449/93 *Rockfon*, *Recueil*, I-4291. lpp., 28. punkts, 1996. gada 24. oktobra spriedumu lietā C-72/95 *Kraaijeveld* u.c., *Recueil*, I-5403. lpp., 28. punkts, un 2000. gada 9. marta spriedumu lietā C-437/97 *EKW* un *Wein & Co*, *Recueil*, I-1157. lpp., 42. punkts.

26. Direktīvas mērķis ir novērst piesārņošanu un citu kaitējumu videi. Tās pamatmērķis saskaņā ar sesto apsvērumu un tās 2. pantu ir attiecināt iepriekšēja novērtējuma principu uz jebkuru projektu, kas varētu atstāt ievērojamu ietekmi uz vidi [9]. Plašākā nozīmē Direktīvas mērķis ir neatbrīvot no novērtējuma nevienu projektu, kas varētu atstāt ievērojamu ietekmi uz vidi [10].

27. Tomēr, ja pieņemtu Spānijas Karalistes piedāvāto interpretāciju, vienīgi dzelzceļa līnijas būvniecība, paredzot jaunu maršrutu, būtu pakļauta ietekmes uz vidi novērtējumam. Jaunu sliežu ceļu būvniecība vai reģionālas nozīmes sliežu ceļu pārveide par sliežu ceļiem garo distanču dzelzceļa satiksmes vajadzībām nebūtu pakļauta ietekmes uz vidi novērtējumam, pat ja tie varētu atstāt ievērojamu ietekmi uz vidi. Šāda Direktīvas interpretācija būtu pretrunā tās pamatmērķim.

28. Līdz ar to Direktīvas I pielikuma 7. punkts jāinterpretē kā tāds, kas ietver ne tikai jaunu dzelzceļa maršrutu būvniecību, bet arī papildu sliežu ceļu būvi.

2) Vai jauns plānojums un paralēla sliežu ceļa būve jāvērtē tāpat kā sliežu ceļu būvniecība Direktīvas izpratnē?

29. Turpmāk izskatīsim jautājumus par jaunu plānojumu un paralēlu sliežu ceļu būvniecību.

30. Komisija uzsver, ka konkrētais projekts ietver jauna paralēla sliežu ceļa būvniecību, kas pielāgots ātrumam 200–220 km/h, kaut gan iepriekš vilcieni kursēja ar ātrumu tikai 90 km/h, un paredz izveidot jaunu maršrutu Benikasimas pašvaldības teritorijā.

31. Transpozīcijas tiesību akti spāņu valodā [1986. gada 28. jūnija *Real Decreto-Legislativo* (Karaļa dekrēts-likums) par ietekmes uz vidi novērtējumu [11] un noteikumi par šī tiesību akta īstenošanu, ko apstiprina 1988. gada 30. septembra *Real Decreto* (Karaļa dekrēts)], par kuriem Spānijas Karaliste apgalvo, ka tie atbilst Direktīvai, paredz veikt ietekmes uz vidi novērtējumu tikai "garo distanču dzelzceļa līnijām, kas ietver

9 — 2000. gada 19. septembra spriedums lietā C-287/98 *Linster*, *Recueil*, I-6917. lpp., 52. punkts.

10 — 1999. gada 16. septembra spriedums lietā C-435/97 *WWF* u.c., *Recueil*, I-5613. lpp., 45. punkts.

11 — *BOE* Nr. 155, 30.06.1986., 23733. lpp.

jaunu maršrutu". Saskaņā ar Spānijas Karalistes viedokli, šis noteikums vienlaikus pieprasa izstrādāt jaunu plānojumu un jaunu maršrutu. Nosacījumi, kas attiecas uz jaunu maršrutu, izskatīti šo secinājumu 22. līdz 28. punktā.

32. Kaut gan šī procesa mērķis nav noteikt valsts tiesību aktu vispārējo saderību ar Direktīvu, tomēr jānosaka, vai šajā gadījumā Spānijas Karalistes vērtējums atbilst Direktīvai [12].

33. Lai noteiktu, vai uz projektu jāattiecina prasība veikt tā ietekmes uz vidi obligātu novērtējumu saskaņā ar Direktīvas 2. panta 1. punktu, attiecīgais kritērijs ir projekta spēja atstāt "ievērojamu ietekmi" uz vidi. Tomēr sliežu ceļa būvniecība saskaņā ar jaunu plānojumu sava rakstura dēļ var atstāt ievērojamu ietekmi uz vidi, ņemot vērā ar būvniecību saistītās izmaiņas dabā.

34. Līdz ar to, piemērojot Direktīvu, sliežu ceļu būvniecība saskaņā ar jaunu plānojumu rada vajadzību veikt iepriekšēju obligātu novērtējumu.

35. Vai sliežu ceļa dubultošanu tādējādi var iekļaut "sliežu ceļa būvniecības" definīcijā, vai arī dubultošana drīzāk attiecas uz projekta "izmaiņām" Direktīvas II pielikuma 12. punkta izpratnē? Komisija un Spānijas iestādes šajā sakarā pārstāv pretēju viedokli.

36. Komisija savus secinājumus — ka uz paralēlu sliežu ceļu būvniecību ir attiecināms Direktīvas I pielikuma 7. punkts — pamato ar diviem argumentiem. Pirmkārt, tā norāda, ka paralēla sliežu ceļa būve ietver jauna sliežu ceļa būvniecību, kaut arī šis sliežu ceļš būtu paralēls jau pastāvošam sliežu ceļam. Otrkārt, atšķirīga Direktīvas interpretācija būtu pretrunā tās mērķiem, jo Spānijas Karalistes iesniegtais pētījums par ietekmi liecina, ka paralēla sliežu ceļa būve tikai atsevišķā posmā uzskatāma par tādu, kas var atstāt ievērojamu ietekmi uz vidi [13].

12 — Var norādīt, ka Spānijas Karalistei jau ir piespriests atlīdzināt izdevumus par nepareizu Direktīvas transpozīciju (2002. gada 13. jūnija spriedums lietā C-474/99 Komisija/Spānijas Karaliste, *Recueil*, I-5293. lpp.).

13 — Šis novērtējums, kas veikts 1994. gadā, pieņemot jaunu pilsētas attīstības plānu (kas minēts Komisijas replikas 7. punktā), cita starpā norāda uz šādiem riskiem: "nogāzes nestabilitāte un erozijas procesi [..], aramzemes zaudēšana, trokšņu līmeņa pieaugums vidē [..], zemes virsmas drenāžas izmaiņas".

37. Spānijas iestādes uzskata, ka konkrētais projekts ir tikai pastāvoša projekta uzlabojums. Turklāt paralēls sliežu ceļš dzelzceļa plānojumā neatstāj ietekmi vai, jebkurā gadījumā, "ievērojamu" ietekmi uz vidi, bet papildina to ietekmi, kas rodas, būvējot sākotnēji iecerēto dzelzceļa līniju.

38. Tādējādi, kā uzsver Komisija, formulējuma "sliežu ceļa būvniecība" literāra interpretācija ietver pastāvošu sliežu ceļu papildināšanu ar paralēlu sliežu ceļu. Turklāt šī noteikuma interpretācija attiecībā uz Direktīvas mērķi un lietderību novestu pie šāda paša secinājuma.

39. Interpretējot Direktīvas I pielikuma 7. punktu, ievērojot Direktīvas mērķi un struktūru, jānodrošina, lai dalībvalstis veiktu iepriekšēju visu to projektu ietekmes uz vidi novērtējumu, kas varētu atstāt ievērojamu ietekmi uz vidi [14].

40. Tomēr nav iespējams *a priori* noliegt, ka paralēla sliežu ceļa būve varētu radīt ievērojamu ietekmi uz vidi. Tieši pretēji — papildu sliežu ceļu būvniecība varētu ietekmēt vidi, jo tiek mainīts sliežu ceļu lietojums. Šajā sakarā jāpiebilst, ka konkrētais projekts neietver otra identiska sliežu ceļa izveidošanu, bet paredz sliežu ceļu pielāgošanu ātrvilcieniem. Dzelzceļa satiksmes intensitātes pieaugums pēc paralēla sliežu ceļa izbūves, tāpat būtiski paaugstinās trokšņu līmeni — attiecīgais trokšņu līmenis pārsniegs 45 decibelus jeb maksimālo līmeni, kādu nakts stundām iesaka Pasaules Veselības organizācija. Šādas izmaiņas saistībā ar sliežu ceļu galīgo izmantošanu tādējādi atstāj ievērojamu ietekmi uz vidi.

41. Spānijas Karaliste turklāt norāda, ka būtu absurdi paralēla sliežu ceļa būvi iekļaut dzelzceļa sliežu ceļa būvniecības definīcijā, jo ceļu būvniecība, piemērojot Direktīvas II pielikuma 10. punkta d) apakšpunktu, nav pakļaujama ietekmes uz vidi obligātam vērtējumam.

42. Faktiski šāda interpretācija atbilst Direktīvas izveidotajai kārtībai, kas nošķir projektus, kuri varētu atstāt ievērojamu ietekmi uz vidi, no citiem projektiem. Tādējādi Direktīva pakļauj atšķirīgai kārtībai autoceļu un ātrgaitas sliežu ceļu būvniecību (I pielikuma norāde prasa obligātu novērtējumu) un citu ceļu būvniecību (minēta II pielikumā). Tādā pašā veidā Direktīva pieprasa veikt obligātu

14 — Iepriekš minētie spriedumi lietās *WWF* u.c., 45. punkts, un *Linster*, 52. punkts.

iepriekšēju novērtējumu, pirms tiek būvēts sliežu ceļš garās distances dzelzceļa satiksmei.

43. Kāda ceļa pārveidošana par autoceļu, tāpat kā autoceļa būvniecība vietā, kur iepriekš šāds ceļš nav bijis, ir projekts, kas pakļauts Direktīvas I pielikumam un kā tāds pakļauts iepriekšējam obligātam novērtējumam. Tādā pašā veidā, reģionālai satiksmei izmantotu sliežu ceļu pielāgojot garo distanču satiksmes vajadzībām, būs jāpiemēro Direktīvas I pielikuma nosacījumi.

44. Nobeigumā Spānijas iestādes norāda — ja Komisija patiešām uzskatītu, ka paralēla sliežu ceļa būvei ir vajadzīgs iepriekšējs ietekmes uz vidi novērtējums, piemērojot Direktīvas I pielikuma 7. pantu, Komisijai vajadzētu celt prasību par pienākumu neizpildi saistībā ar paralēla sliežu ceļa būvi dzelzceļa līnijā Valensija–Taragona visā tās 251 km garumā.

45. Šajā sakarā jāatgādina, ka tikai Komisija ir kompetenta pieņemt lēmumu par to, vai attiecīgi jāuzsāk procedūra, ar ko konstatē pienākumu neizpildi, un vai šī procedūra ir jāuzsāk, pamatojoties uz konkrētās dalībvalsts aktīvu rīcību vai atturēšanos no darbības [15]. Līdz ar to Spānijas Karalistes arguments, kas attiecas uz to, ka Komisija paplašinājusi celto prasību par pienākumu neizpildi, ir jānoraida.

3. Jēdziens "garās distances satiksme" Direktīvas I pielikuma 7. panta izpratnē

46. Spānijas Karaliste apstrīd, ka konkrētais projekts būtu jāanalizē kā tāds, kas pakļauts Direktīvas I pielikuma 7. pantam, jo tas neattiecas uz garās distances satiksmi, bet uz 13,2 km garu posmu, kas saista divas apdzīvotas vietas.

47. Komisija iestājas pret šo argumentu, jo tiek veidots jauns sliežu ceļš dzelzceļa līnijā 251 km garumā no Valensijas līdz Taragonai, iekļaujot to "Vidusjūras koridor[ā]" un savienojot Spānijas Levantas [*Levant*] reģionu ar Kataloniju [*Catalogne*] un Francijas robežu tādējādi, ka te nav runa par īsu dzelzceļa līniju. Saskaņā ar Komisijas viedokli, noteicošais faktors ir tas, ka ceļa posms iekļaujas jaunā garo distanču dzelzceļa sliežu ceļā.

15 — 1995. gada 11. augusta spriedums lietā C-431/92 Komisija/Vācija, *Recueil*, I-2189. lpp., 22. punkts, 2002. gada 5. novembra spriedums lietā C-476/98 Komisija/Vācija, *Recueil*, I-9855, 38. punkts, un 2003. gada 10. aprīļa spriedumi lietās C-20/01 un C-28/01 Komisija/Vācija, *Recueil*, I-3609. lpp., 30. punkts.

48. Tā kā sliežu ceļu līnijas būvniecība 251 km garumā notiek pa posmiem, tad, vadoties no Spānijas Karalistes argumentācijas, to nekādi nevarētu uzskatīt par tik precīzu projektu, kas saistīts ar garo distanču satiksmi, jo dzelzceļa līnijas turpmākie posmi šķērsotu nelielus attālumus un saistītu blakus esošas apdzīvotas vietas. Šāda Direktīvas interpretācija ievērojami ierobežotu tās piemērošanas jomu un traucētu sasniegt tās izvirzīto mērķi.

C — *Pienākuma veikt novērtējumu neizpildes konstatējums*

51. Komisija apgalvo, ka Spānijas Karaliste nav ievērojusi Direktīvas 5.–10. pantā paredzēto ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru. Konkrēti, tā norāda, ka šī valsts nav izpildījusi pienākumus, kas tai uzlikti, piemērojot Direktīvas 5. panta 2. punktu un 6. panta 2. punktu.

49. Kas attiecas uz pretrunām pamatojumā, tajā nevar vainot Komisiju, kas veic Direktīvas I pielikuma 7. panta piemērošanas nosacījumu vērtējumu, vispirms pārbaudot, vai konkrētais projekts ir saistīts ar "dzelzceļa sliežu ceļu" būvniecību, un pēc tam — vai tas attiecas uz sliežu ceļiem, kas paredzēti "garās distances satiksmei". Būvējamo sliežu ceļu garums nav svarīgs kritērijs, lai novērtētu Direktīvas piemērojamību konkrētajam projektam. Tieši dzelzceļa līnijas izmantošana garo distanču satiksmes vajadzībām nosaka projekta novērtējumu.

52. Direktīvas 5. panta 2. punktā uzskaitīta minimālā informācija, kas jāsniedz projekta attīstītājam. Tā cita starpā ietver "projekta aprakstu, kas satur informāciju par projekta norises vietu, tā dizainu un apjomu".

50. Līdz ar to, piemērojot Direktīvas 4. panta 1. punktu, uz konkrēto projektu jāattiecina prasība veikt iepriekšēju ietekmes uz vidi novērtējumu saskaņā ar Direktīvas 5. līdz 10. pantā paredzētajām prasībām.

53. Direktīvas 6. panta 2. punkts paredz nosacījumus, kas attiecas uz novērtējuma procedūras atklātību. Tas prasa, lai "jebkuru saskaņošanas pieprasījumu un jebkuru informāciju, kas iegūta saskaņā ar 5. pantu, dara atklāti pieejamu", un precizē, ka attiecīgajai sabiedrības daļai jānodrošina "iespēja izteikt viedokli pirms projekta ierosināšanas".

54. Spānijas Karaliste apgalvo, ka tā izpilda visas saistības, kas izriet no Direktīvas. Pirmkārt, tā norāda — pārskatot 1992. gada Benikasimas pilsētas vispārējās attīstības plānu, tika veikts ietekmes novērtējums, kas nodots sabiedriskai apspriešanai, un izdarīts paziņojums par ietekmi uz vidi. Šo interpretāciju apstiprina 1998. gada 26. oktobra *Tribunal Superior de Justicia de la Communidad Valenciana* (Spānija) argumentācija [16]. Otrkārt, tā atsaucas uz savu labticību un to, ka pieņēmusi Komisijas nostāju jautājumā par projekta grozījumu Nr. 3.

55. Attiecībā uz Benikasimas pilsētas vispārējās attīstības plāna pārskatīšanu no Tiesai iesniegtajiem lietas materiāliem izriet, ka šajā plānā trūkst sīkāku paskaidrojumu diviem jautājumiem — sliežu ceļu plānojums tajā apskatīts tikai īsa pārskata veidā, un tas neietver Oropesas apdzīvoto vietu, kurā sliežu ceļu būvniecība tāpat varētu atstāt ietekmi uz vidi.

56. Tomēr, piemērojot Direktīvas 5. panta 2. punktu, informācijai, ko sniedz projekta attīstītājs, jāietver vismaz apraksts par konkrētā projekta norises vietu, tā dizainu un apjomu.

16 — Šis spriedums apstiprina, ka vides procedūra, kas būtu jāievēro saskaņā ar valsts tiesību aktiem, ir pietiekama un šis tiesību akts nav jāinterpretē saskaņā ar Direktīvu.

57. Līdz ar to Benikasimas pilsētas vispārējās attīstības plāna pārskatīšana neatbilst Direktīvā noteiktajiem minimālajiem nosacījumiem, un, manuprāt, Spānijas Karaliste nav izpildījusi tai ar Direktīvu uzliktos pienākumus.

58. Attiecībā uz minētā projekta grozījumiem Nr. 3 pietiek atzīt, ka Spānijas Karaliste veica ietekmes novērtējuma procedūru pēc tam, kad bija uzsākti [būv]darbi.

59. Faktiski, ja saistībā ar projektu, kam atļauja piešķirta 1999. gada 26. novembrī, Spānijas Karalistes veiktais projekta grozījumu Nr. 3 prasītais ietekmes uz vidi novērtējums datēts ar 1999. gada februāri, tad *Boletín Oficial del Estado* informācija publicēta tikai 2001. gada 3. janvārī, kas ir krietni pēc [būv]darbu uzsākšanas 1999. gada martā.

60. Tā kā šāda procedūra neatbilst Direktīvas 6. panta 2. punktam, kas pieprasa, lai informācija tiek publicēta pirms [būv]darbu uzsākšanas, manuprāt, ir pierādīts, ka Spānijas Karaliste nav izpildījusi tai ar Direktīvu uzliktos pienākumus, kas attiecas uz projekta grozījumiem Nr. 3 piemēroto procedūru.

IV — Secinājumi

61. Pamatojoties uz šiem apsvērumiem, uzskatu, ka Tiesai vajadzētu:

1) atzīt, ka Spānijas Karaliste nav izpildījusi pienākumus, kas tai uzlikti ar 2. un 3. pantu, 5. panta 2. punktu un 6. panta 2. punktu Padomes 1985. gada 27. jūnija Direktīvā 85/337/EKK par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu, jo tā nav veikusi ietekmes uz vidi novērtējumu "Valensijas–Taragonas [dzelzceļa] līnijas posma Laspalmasa–Oropesa ceļa klātnes projektam";

2) piespriest Spānijas Karalistei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.