M. POIARES MADURO
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA

Az ismertetés napja: 2004. március 24. [1]

1. Jelen kereset célja annak megállapítása, hogy a Spanyol Királyság nem teljesítette az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló, 1985. június 27-i 85/337/EGK tanácsi irányelvből [2] eredő kötelezettségeit, mivel a „földközi-tengeri folyosó" elnevezésű projekt részét képző „Valencia?Tarragona-vasútvonal Las Palmas–Oropesa szakasza. Vasúti pálya" projekt vonatkozásában nem készített környezeti hatásvizsgálatot.

I — I — A tényállás valamint a pert megelőző eljárás

2. 1999 májusában az Európai Közösségek Bizottságához panasz érkezett, amely szerint a spanyol hatóságok helytelenül alkalmazták az irányelvet. A panasz egy 13,2 km hosszú, Castellón, Benicasim és Oropesa községeket átszelő vasútvonal építésére hivatkozott, amelynek esetében nem készült sem közvélemény-kutatás, sem a környezeti hatásokra vonatkozó nyilatkozat. A vasútépítési projekt egy új, 7,64 km hosszú, Benicasim községet elkerülő nyomvonal kiépítését, valamint a Las Palmas és Oropesa közötti 13,2 km hosszú vasúti pálya megkettőzését foglalja magában.

3. 1999. október 28-án a Bizottság levélben hívta fel a spanyol hatóságokat, hogy a bejelentett tényekkel kapcsolatban közöljék észrevételeiket.

4. 2000. január 13-án a Spanyol Királyság levelében megerősítette, hogy az említett projekt esetében nem végezték el az előzetes környezeti hatásvizsgálati eljárást. A spanyol hatóságok álláspontja szerint ez nem is volt szükséges, mivel a panaszban említett szakasz nyomvonala szerepelt az 1992-es általános területfejlesztési terv vasúti fejezetében; ezt a tervet, amely a környezeti hatásokra vonatkozó nyilatkozat részét képezte, 1994. március 17-én kelt határozatában a valenciai (Spanyolország) Director General de Qualitat Ambiental (környezetminőségi főigazgató) elfogadta.

1 — Eredeti nyelv: portugál.

2 — HL L 175., 40. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 1. kötet, 248. o. (a továbbiakban: irányelv).

5. 2000. április 13-án a Bizottság az EK 226. cikk alapján — az irányelv helytelen alkalmazása miatt — felszólító levelet küldött a Spanyol Királyságnak, mert a „Valencia–Tarragona-vasútvonalprojekt Las Palmas–Oropesa szakasza. Vasúti pálya" projekt vonatkozásában nem készült előzetes környezeti hatásvizsgálat.

6. 2000. június 21-én kelt válaszában a spanyol kormány mindenek előtt kiemelte, hogy a felszólító levélben hivatkozott projekt nem foglalja magában új vasútvonal építését. Majd kifejtette, hogy a Benicasim általános területfejlesztési tervének jóváhagyása érdekében teljesített előírásokon kívül nem volt szükség újabb vizsgálatra. Végül kijelentette, hogy készen áll minden olyan további eljárás lefolytatására, amelyet a Bizottság szükségesnek ítél.

7. 2000. szeptember 26-án a Bizottság indokolással ellátott véleményben hívta fel a Spanyol Királyságot, hogy az irányelv előírásainak betartása érdekében tegye meg a szükséges intézkedéseket.

8. 2001. január 2-án kelt válaszlevelében a Spanyol Királyság megismételte korábbi érvelését, és jelezte, hogy az ügy tárgyát képező terv 3. számú módosításával kapcsolatban elkészült környezeti hatástanulmányt közvélemény-kutatásnak is alávetik. 2001. január 19-én megküldték a Bizottságnak a *Boletín Oficial del Estado* (a spanyol hivatalos lap) 2001. január 3-i számát, amelyben megjelent a vasúttársaság igazgatóságának közleménye, amely szerint az említett hatástanulmányt közvélemény-kutatásnak vetik alá. A 3. számú módosítás lényegében egy 754,5 m hosszú viadukt építésére vonatkozik.

9. Mivel a Bizottság nem találta kielégítőnek a Spanyol Királyság által adott információkat, kötelezettségszegés megállapítása iránti keresettel fordult a Bírósághoz.

10. Az írásbeli eljárás során a Bizottság egyetlen kifogására, miszerint a „Valencia–Tarragona-vasútvonal Las Palmas–Oropesa szakasza. Vasúti pálya" projekt esetében a Spanyol Királyság helytelenül alkalmazta az irányelv előírásait, a Spanyol Királyság válaszképpen megismételte azon állítását, hogy véleménye szerint a projekt nem tartozik az irányelv (környezeti hatásvizsgálat kötelező eseteit tartalmazó) I. mellékletének alkalmazási körébe. Ezenkívül úgy véli, hogy a lefolytatott eljárások minden esetben az irányelv maradéktalan alkalmazását szolgálták.

11. 2004. február 19-én tárgyalásra került sor. A Bíróság 2003. december 9-i írásban feltett kérdésére válaszolva a Bizottság többek között pontosította keresetének tárgyát. Megerősítette, hogy a kereset a teljes,

Las Palmas és Oropesa közötti 13,2 km-es szakaszra vonatkozik.

II — Jogi háttér

12. Az irányelv célja, hogy egyes köz- és magánprojektek környezeti hatásvizsgálata révén megelőzze a környezetszennyezést és más káros környezeti hatásokat [3]. Arra ösztönöz, hogy a döntési eljárás során minél több projekt esetén vegyék figyelembe a környezeti szempontokat.

13. A Spanyol Királyság esetében kifogásolt magatartás idején hatályban lévő irányelvet a Tanács 1997. március 3-i 97/11/EK irányelve [4] módosította. Az irányelv jelen ügyben vitatott rendelkezéseit — vagyis az I. melléklet 7. pontját és a II. melléklet 12. pontját — azonban az új szabályozás nem változtatta meg.

14. Az irányelv kétféle projektet különböztet meg. Az első osztályba az irányelv I. mellékletében felsorolt azon projektek tartoznak, amelyek várhatóan jelentős hatást gyakorolnak a környezetre, és amelyek esetében a tagállamok még a projekt megvalósítását megelőzően kötelesek vizsgálatot végezni a lehetséges környezeti hatásokról. [5] A projektek második osztálya esetében, amelyeket az irányelv II. melléklete sorol fel, a tagállamok mérlegelési lehetőséget kapnak annak eldöntésére, hogy kötelezővé teszik-e az előzetes környezeti hatásvizsgálat elkészítését. [6]

15. Egy projektnek az I. osztályba sorolása tehát fontos következményekkel jár arra nézve, hogy szükséges-e az előzetes környezeti hatásvizsgálat elvégzése, vagy sem.

16. Jelen ügy megoldásához először a Spanyol Királyságnak a tárgyaláson előadott, a kereset elfogadhatatlanságára vonatkozó érveit kell megvizsgálni, majd meg kell határozni, hogy az irányelv alkalmazandó-e a per tárgyát képező projektre. Végül, amennyiben a projekt az irányelv alkalmazási körébe esik, azt fogjuk vizsgálni, hogy a Spanyol Királyság a konkrét esetben megfelelően alkalmazta-e az irányelv előírásait.

3 — Az irányelv hatodik preambulumbekezdése.

4 — HL L 73., 5. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 3. kötet, 151. o.

5 — Az irányelv 4. cikkének (1) bekezdése.

6 — Az irányelv 4. cikkének (2) bekezdése.

III — Indokolás

A — *A kereset elfogadhatósága*

17. A Spanyol Királyság a tárgyalás során a kereset elfogadhatatlanságára vonatkozó kifogással élt. Kifejtette, hogy a Bizottság a pert megelőző eljárás során csak a Benicasim község elkerülésére építendő, 7,64 km hosszú új vonalra hivatkozott, nem pedig a Las Palmas és Oropesa közötti, 13,2 km hosszú szakasz teljes hosszában történő megkettőzésére. Következésképpen a Spanyol Királyság úgy véli, hogy a kereset elfogadhatatlan, mivel abban — az írásbeli szakaszhoz képest — kiterjesztették az eljárás tárgyát.

18. Ezt az érvet el kell utasítani, mivel a Bizottság által a Spanyol Királyságnak küldött felszólító levél és az indokolással ellátott vélemény, csakúgy mint Bizottság által a Bírósághoz benyújtott kérelem a „Las Palmas–Oropesa-szakaszra" vonatkozott, amelynek 13,2 km-es hosszát a Spanyol Királyság sem vitatta. Ellentétben tehát azzal, amit a Spanyol Királyság állít, a per tárgya a peres eljárásban — a pert megelőző eljáráshoz képest — nem változott. Következésképpen az elfogadhatatlansági kifogást el kell utasítani.

B — *Az irányelvnek a per tárgyát képező projekt esetén fennálló alkalmazandósága*

19. Az irányelvnek a per tárgyát képező projekt esetén fennálló alkalmazandóságára két, egymástól eltérő elemzésből következtethetünk: alkalmazhatjuk az I. melléklet 7. pontját, illetve a II. melléklet 12. pontját. Míg a Bizottság az első elemzést fogadja el, a Spanyol Királyság a másodikat részesíti előnyben.

20. Az irányelv I. mellékletének 7. pontja többek között „távolsági vasúti pályák építésére" vonatkozik. A II. melléklet 12. pontja az „I. mellékletben szereplő fejlesztési projektek módosításait" említi.

21. A Bizottság úgy véli, hogy a Valencia–Tarragona-vonal Las Palmas–Oropesa szakasza olyan vasútvonal, amelyet az irányelv I. mellékletének 7. pontja alá kell sorolni. A Spanyol Királyság ezzel szemben úgy érvel, hogy ez a projekt csak egy már létező projekt módosítása, és így az irányelv II. mellékletének 12. pontja alá tartozik, mivel nem jár két végpontot összekötő új nyomvonal építésével, csupán megkettőzi a már meglévő pályát. A Spanyol Királyság szerint tehát az irányelv I. mellékletének 7. pontja kizárólag új vasútvonalak építésére vonatkozik. Másrészt, véleménye szerint, a per tárgyát képező

projekt nem távolsági vasúti pályára vonatkozik, hiszen a kérdéses szakasz csak két, egymástól 13,2 km-re fekvő települést köt össze.

1. Az útvonal jelentése az irányelv I. mellékletének 7. pontja alapján

22. Azon érvelésének alátámasztásaként, hogy csak az új nyomvonalak tartoznak az irányelv I. mellékletének 7. pontja alá, a Spanyol Királyság az irányelv különböző nyelvű változatait hívta segítségül, amelyekben vasútvonalakról és nem vasúti pályákról van szó. Ez a nyelvi eltérés pedig az irányelv olyan értelmezéséhez vezet, amely szerint az említett pont csak két, korábban vasúttal össze nem kötött végcél közötti új vasútvonal építésére vonatkozik.

23. Az irányelv I. mellékletének 7. pontja a spanyol változatban „vías"-t említ, ugyanúgy, ahogy az olasz verzió „vie"-t, a portugál változat „vias"-t, a francia pedig „voies"-t. Úgy tűnik, hogy kizárólag a Spanyol Királyság által példaként felhozott angol verzió adhat alapot bizonytalanságra. A Bizottság mindemellett a tárgyaláson idézte az Oxford Dictionary „line" szóra vonatkozó definícióját, amely szerint az utat, és nem két helyet összekötő vasúti nyomvonalat jelent. Így az irányelv különböző nyelvi változatai között nem lehet tényleges eltérést megállapítani.

24. Mindenesetre, az állandó ítélkezési gyakorlattal összhangban, a közösségi joganyag egységes értelmezésének igénye minden esetben kizárja, hogy bármely nyelvi változatot kizárólag önmagában vizsgáljunk, viszont megköveteli, hogy az adott változatot kétség esetén más nyelvi változatokkal összevetve értelmezzék és alkalmazzák; az EK 314. cikk értelmében ugyanakkor minden nyelvi változat hiteles.[7] Amennyiben a különböző nyelvű változatok között eltérés tapasztalható, a rendelkezést az azt tartalmazó joganyag szerkezetével és általános céljával összevetve kell értelmezni.[8]

25. A fenti joggyakorlatból következik, hogy a Spanyol Királyság által az irányelv I. mellékletének 7. pontjával kapcsolatban hivatkozott eltérő nyelvi változatokból adódó esetleges értelmezési nehézségeket az irányelv szerkezetével és általános céljával összhangban kell megoldani.

7 — Lásd a Bíróság 19/67. sz. Van der Vecht-ügyben 1967. december 5-én hozott ítéletét (EBHT 1967., 445. o., 456. o.); a 283/81. sz., Cilfit és társai ügyben 1982. október 6-án hozott ítéletének (EBHT 1982., 3415. o.) 18. pontját és a C-219/95. P. sz., Ferriere Nord kontra Bizottság ügyben 1997. július 17-én hozott ítéletének (EBHT 1997., I-4411. o.) 15. pontját.

8 — Lásd többek között a Bíróság 30/77. sz. Bouchereau-ügyben 1977. október 27-én hozott ítéletének (EBHT 1977., 1999. o.) 14. pontját; a C-449/93. sz. Rockfon-ügyben 1995. december 7-én hozott ítéletének (EBHT 1995., I-4291. o.) 28. pontját; a C-72/95. sz., Kraaijeveld és társai ügyben 1996. október 24-én hozott ítéletének (EBHT 1996., I-5403. o.) 28. pontját és a C-437/97. sz. EKW és Wein & Co. ügyben 2000. március 9-én hozott ítéletének (EBHT 2000., I-1157. o.) 42. pontját.

26. Az irányelv a környezetszennyezés és más káros környezeti hatások megelőzésére törekszik. Alapvető célja — hatodik preambulumbekezdésének és 2. cikkének megfelelően — az, hogy minden, a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló projekt esetében kötelezővé tegye az előzetes környezeti hatásvizsgálatot.[9] Még általánosabban megfogalmazva: az irányelvnek az a célja, hogy a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló projektek esetében ne lehessen elkerülni az előzetes hatásvizsgálatot.[10]

27. Ha elfogadnánk a Spanyol Királyság által javasolt értelmezést, kizárólag az új útvonalat magában foglaló vasútvonal építése esetében lenne kötelező környezeti hatásvizsgálatot készíteni. Új pályák építése vagy már meglévő, helyközi használatú vasútvonal távolsági vasútvonallá történő átépítése esetében tehát nem lenne kötelező környezeti hatásvizsgálatot készíteni, még akkor sem, ha ezek esetleg jelentős hatást gyakorolnának a környezetre. Az irányelv ilyen értelmezése ellentétes az irányelv általános céljával.

28. Ebből következően az irányelv I. mellékletének 7. pontját úgy kell értelmezni, hogy az nem csak az új nyomvonalak, hanem a vasúti pályák építését is magában foglalja.

9 — Lásd a C-287/98. sz. Linster-ügyben 2000. szeptember 19-én hozott ítélet (EBHT 2000., I-6917. o.) 52. pontját.

10 — Lásd a C-435/97. sz. WWF és társai ügyben 1999. szeptember 16-án hozott ítélet (EBHT 1999., I-5613. o.) 45. pontját.

2. Az irányelv értelmében vasúti pálya építésének minősül-e egy új nyomvonal építése és a már létező vonalak megkettőzése?

29. Az új nyomvonal kérdését, illetve a pályák megkettőzésének kérdését egymás után vizsgáljuk meg.

30. A Bizottság hangsúlyozza, hogy az ügyben szereplő projekt egy új, kettős vasúti vonal építésére vonatkozik, amelyet az eddigi legfeljebb 90 km/h sebességű helyett 200–220 km/h sebességű közlekedésre tesznek alkalmassá, és Benicasim község körül új nyomvonal építését teszi szükségessé.

31. A szabályozást átültető spanyol jogszabályok (így a környezeti hatásvizsgálatról szóló, 1986. június 28-i törvényerejű királyi rendelet [Real Decreto-Legislativo][11], és a végrehajtásáról szóló, 1988. szeptember 30-i királyi rendelet [Real Decreto]), amelyek a Spanyol Királyság szerint összhangban vannak az irányelvvel, csak „az új nyomvonallal járó távolsági vasútvonalak" építése esetén

11 — BOE 155. szám, 1986. június 30., 23733. o.

írják elő környezeti hatástanulmány készítését. A Spanyol Királyság szerint a szabályozás értelmében az új nyomvonal és az új útvonal egyidejűleg szükséges. Az új útvonalra vonatkozó feltételek az indítvány 22–28. pontjában kerültek kifejtésre.

32. Jelen eljárásnak nem célja, hogy teljes egészében áttekintse az irányelvet átültető nemzeti szabályozás helyességét, de azt mégis vizsgálni kell, hogy a jelen ügyben a Spanyol Királyság által adott értelmezés összhangban van-e az irányelvvel. [12]

33. Ahhoz, hogy el lehessen dönteni, hogy valamely projekt esetében az irányelv 2. cikkének (1) bekezdésével összhangban kötelező-e az előzetes környezeti hatásvizsgálat, a legfontosabb annak megválaszolása, hogy a projekt várhatóan „jelentős hatással" lesz-e a környezetre. A vasútépítés estén az új nyomvonal építése természeténél fogva várhatóan jelentős hatással lesz a környezetre, hiszen az építkezés a környezet megváltoztatásával jár.

34. Az irányelv szerint tehát valamely új vasúti nyomvonal építése előtt minden esetben környezeti hatásvizsgálatot kell készíteni.

35. A kérdés az, hogy a vasútvonal megkettőzése ugyanígy a „vasútvonal építése" meghatározás alá tartozik-e, vagy inkább egy projektnek az irányelv II. mellékletének 12. pontja szerinti „módosítása". E kérdésben a Bizottság és a Spanyol Királyság eltérő álláspontot képviselnek.

36. A Bizottság két érvre alapozza azon álláspontját, hogy a vasúti pálya megkettőzése az irányelv I. mellékletének 7. pontja alá tartozik. Egyrészt egy vasúti pálya megkettőzése szükségszerűen új pálya építésével jár, még akkor is, ha ez párhuzamos lesz a már meglévő pályával. Másrészt az irányelvet másképp értelmezve az irányelv céljával ellentétes eredményre jutnánk, hiszen a Spanyol Királyság által készített hatástanulmány is bizonyítja, hogy az érintett szakaszon a pálya megkettőzése jelentős hatással lehet a környezetre. [13]

12 — Jeleznénk, hogy a Spanyol Királyságot már korábban is elmarasztalták az irányelv helytelen átültetése miatt (lásd a C-474/99. sz., Bizottság kontra Spanyol Királyság ügyben 2002. június 13-án hozott ítéletet [EBHT 2002., I-5293. o.]).

13 — Ez a tanulmány (amelyet a Bizottság válaszbeadványának 7. pontjában idéztek) egy új területfejlesztési terv elfogadásának keretében készült 1994-ben, és a következő kockázatokat fogalmazta meg: „a vasúti töltések eróziója és instabilitása [...], a szántóterületek csökkenése, zajártalom [...], a felszíni vízelvezetés megváltozása".

37. A spanyol hatóságok megítélése szerint az ügy tárgyát képező projekt csupán egy már létező projekt fejlesztése. Ráadásul egy vasúti nyomvonal megkettőzése azon a hatáson felül, amelyet az eredeti vonal építése okozott, egyáltalán nincs hatással a környezetre — vagy legalábbis ez a hatás nem „jelentős".

38. A Bizottság azt hangsúlyozza, hogy a „vasútvonal építése" kifejezés szó szerinti értelmezése magában foglalja a már létező pályák megkettőzését is. Másfelől ugyanezen kifejezésnek az irányelv szerkezetével és céljával összhangban történő értelmezése is ugyanerre az eredményre vezet.

39. Az irányelv I. mellékletének 7. pontját az irányelv szerkezetével és céljával összhangban értelmezve arra a következtetésre jutunk, hogy a tagállamok minden olyan projekt esetében kötelesek előzetes környezeti hatásvizsgálatot végezni, amelynél felmerül a jelentős környezeti hatások kockázata. [14]

40. Előre nem lehet kijelenteni, hogy a pálya megkettőzése nem járhat jelentős környezeti hatásokkal. Épp ellenkezőleg: minden kiegészítő vonal építése környezeti hatásokkal jár, amennyiben megváltozik a pályák használata. E tekintetben megjegyzendő, hogy a per tárgyát képező projekt nem csak az eredeti pálya pontos megkettőzésével jár, hanem a pályának a nagy sebességű vonatok közlekedésére alkalmas átalakításával is. A megkettőzés következtében nagyobb lesz a forgalom, és ez jelentős zajhatással jár majd: a zajszint meg fogja haladni az Egészségügyi Világszervezet által éjszakai időszakra ajánlott legfeljebb 45 decibeles értéket. Következésképpen a vasútvonal használatában bekövetkező változás jelentős környezeti hatásokkal jár.

41. A Spanyol Királyság viszont úgy véli, hogy abszurd helyzetet teremt, ha a vasútvonal építés meghatározásába beleértjük a pálya megkettőzését, mivel a közutak építése esetén az irányelv II. melléklete 10. pontjának d) alpontja alapján nem kötelező a környezeti hatásvizsgálat készítése.

42. Ez az értelmezés összhangban van az irányelv által bevezetett rendszerrel, amely különbséget tesz a környezetre várhatóan jelentős hatással járó projektek és az egyéb projektek között. Az irányelv ugyanis más eljárást ír elő az autópályák és gyorsforgalmi utak esetében (ezek az I. mellékletben szerepelnek, így esetükben kötelező a hatásvizsgálat), mint egyéb utak építésénél (amelyek a II. mellékletben szerepelnek). Ugyanezen logikát a vasútra alkalmazva elmondható:

14 — Lásd a fent idézett WWF és társai ítélet 45. pontját és a Linster-ítélet 52. pontját.

kizárólag a távolsági vasúti pálya építése esetén kötelező az az irányelv által előírt előzetes környezeti hatásvizsgálat.

43. Egy meglévő út autópályává alakítása, éppen úgy az irányelv I. mellékletébe tartozik, mint az előzmény nélküli, teljesen új autópálya építése, és így kötelező az előzetes hatásvizsgálat készítése. Ugyanígy: a helyközi közlekedésre használt vasútvonal távolsági vasúti pályává történő átalakítása szintén az irányelv I. melléklete alá tartozik.

44. A spanyol hatóságok végül kifejtik, hogy amennyiben a Bizottság a pálya megkettőzését az irányelv I. mellékletének 7. pontja alapján a kötelező előzetes környezeti hatásvizsgálat esetkörébe sorolja, úgy a kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetet a Valencia–Tarragona-vasútvonal megkettőzése miatt a teljes, 251 km-es szakaszra kellett volna benyújtani.

45. E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy egyedül a Bizottság jogosult eldönteni, hogy indít-e a tagállam ellen kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetet, és ha igen, akkor milyen felróható tevékenység vagy kötelezettségszegés miatt.[15] A Spanyol Királyság azon kifogását tehát, amely a Bizottság által a kötelezettségszegés megállapítása iránt benyújtott kereset tárgyára vonatkozik, el kell utasítani.

3. A „távolsági vasúti pálya" kifejezésnek az irányelv I. mellékletének 7. pontja értelmében vett jelentése

46. A Spanyol Királyság kétségbe vonja, hogy a per tárgyát képező projekt az irányelv I. mellékletének 7. pontja alá tartozna, mivel az nem távolsági vasúti pályára, hanem két közeli település közötti, 13,2 km hosszú szakaszra vonatkozik.

47. A Bizottság azt hozza fel a spanyol álláspont ellen, hogy ez a szakasz a Valencia és Tarragona közötti, 251 km hosszú vasútvonal része, amely vonal a spanyol Levante régiót Katalóniával és a francia határral összekötő, „földközi-tengeri folyosónak" nevezett terv keretébe tartozik, tehát nem helyközi vasútvonalról szó. A Bizottság szerint az a meghatározó tényező, hogy a kérdéses szakasz az új távolsági vasúti pálya részét képezi.

15 — A C-431/92. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 1995. augusztus 11-én hozott ítélet (EBHT 1995., I-2189. o.) 22. pontja; a C-476/98. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 2002. november 5-én hozott ítélet (EBHT 2002., I-9855. o.) 38. pontja és a C-20/01. és C-28/01. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 2003. április 10-én hozott ítélet (EBHT 2003., I-3609. o.) 30. pontja.

48. A Spanyol Királyság érvelését követve egy 251 km hosszú vasútvonal szakaszonként történő megépítése esetén soha nem lehetne a projektről megállapítani, hogy az távolsági vasúti pálya építésére vonatkozik, mivel az egymás után épülő szakaszok mindegyike rövid távolságot ölelne fel, és mindegyik szakasz szomszédos településeket kötne össze. Az irányelv ilyen értelmezésének elfogadása esetén jelentősen csökkenne az irányelv alkalmazási területe, ami veszélyeztetné az általa kitűzött cél megvalósítását.

49. E tekintetben a Bizottság nem vádolható azzal, hogy érvelése ellentmondásos, mivel ő csupán azt vizsgálja, hogy alkalmazandó-e jelen esetben az irányelv I. mellékletének 7. pontja; a Bizottság először igazolta, hogy a per tárgyát képező projekt vasúti pálya építésére vonatkozik, másodszor pedig, hogy a konkrét esetben „távolsági" vasúti pályáról van szó. Ahhoz, hogy meg lehessen állapítani, hogy jelen esetben alkalmazandó-e az irányelv, a megépített pálya hossza nem releváns feltétel. A minősítés meghatározásánál az a döntő, hogy a pályát távolsági vasúti közlekedésre használják.

50. Ebből következően az irányelv 4. cikkének (1) bekezdése értelmében a per tárgyát képező projekt esetében kötelező lett volna elvégezni az irányelv 5–10. cikkében meghatározott feltételek szerinti előzetes környezeti hatásvizsgálatot.

C — A hatásvizsgálat elvégzésére vonatkozó kötelezettség elmulasztásának vizsgálata

51. A Bizottság hangsúlyozza, hogy a Spanyol Királyság nem végzte el az irányelv 5–10. cikkében előírt előzetes környezeti hatásvizsgálati eljárást. Még pontosabban: azt rója fel a fenti államnak, hogy nem teljesítette az irányelv 5. cikkének (2) bekezdéséből és 6. cikkének (2) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.

52. Az irányelv 5. cikkének (2) bekezdése meghatározza a projektgazda által benyújtandó minimális információkat. Ezek között szerepel, többek között, „a projekt leírása, beleértve a projekt helyére, kialakítására és méretére vonatkozó információkat".

53. Az irányelv 6. cikkének (2) bekezdése a hatásvizsgálati eljárás nyilvánosságára vonatkozó szabályokat tartalmazza. Előírja, hogy „minden engedélyezési kérelem és az 5. cikk alapján kapott minden információ a nyilvánosság számára hozzáférhető legyen", és, hogy biztosítani kell, hogy „az érintettek véleményt nyilváníthassanak a projekt megkezdése előtt".

54. A Spanyol Királyság azt állítja, hogy megfelelt minden, az irányelvből eredő kötelezettségének. Elsősorban arra hivatkozik, hogy Benicasim általános területfejlesztési tervének 1992-es felülvizsgálata előtt egy — közvélemény-kutatásnak is alávetett — hatástanulmány és egy környezeti hatásokra vonatkozó nyilatkozat készült. Ezt a magyarázatot erősíti a Tribunal Superior de Justicia de la Communidad Valenciana (Spanyolország) által 1998. október 26-án elfogadott gondolatmenet is.[16] Másodsorban jóhiszeműségére hivatkozik, valamint arra, hogy a projekt 3. számú módosításánál már figyelembe vette a Bizottság álláspontját.

55. Benicasim általános területfejlesztési tervének felülvizsgálatával kapcsolatban a Bírósághoz benyújtott iratok két tekintetben is hiányosnak bizonyultak: egyrészt csupán röviden foglalkoznak a vasúti nyomvonallal, másrészt nem terjednek ki Oropesa községre, holott a vasúti pálya építésének ott is lehetnek környezeti hatásai.

56. Az irányelv 5. cikkének (2) bekezdése alapján a projektgazdának ugyanakkor közölnie kell legalább a projekt helyére, kialakítására és méretére vonatkozó információkat.

57. Így, mivel Benicasim általános területfejlesztési tervének felülvizsgálata nem tartalmazza az irányelv által előírt minimális információkat, véleményem szerint a Spanyol Királyság nem tett eleget az irányelvből származó kötelezettségeinek.

58. A projekt 3. számú módosításával kapcsolatban pedig megállapítható, hogy a Spanyol Királyság már a munkálatok megkezdése után végzte el a hatásvizsgálati eljárást.

59. Az 1999. november 26-án engedélyezett projekt 3. számú módosításával kapcsolatos, a Spanyol Királyság által 1999 februárjában elvégzett környezeti hatásvizsgálatra vonatkozó információkat csak 2001. január 3-án — azaz jóval a munkálatok 1999. márciusi megkezdése után — hozták nyilvánosságra a *Boletín Oficial del Estado*-ban.

60. Mivel ez az eljárás nem felel meg az irányelv 6. cikke (2) bekezdésének, amely előírja, hogy a nyilvánosságot még a munkálatok megkezdése előtt kell tájékoztatni, megalapozottan állítható, hogy a Spanyol Királyság a projekt 3. számú módosításával kapcsolatban sem teljesítette az irányelvből eredő kötelezettségeit.

16 — Az ítélet megerősítette, hogy a nemzeti szabályok alapján elvégzett környezetvédelmi vizsgálat elégséges volt, tehát az ítélet nem az irányelvvel összhangban értelmezte a tagállami szabályozást.

IV — Végkövetkeztetések

61. A fentiekre tekintettel azt javasolom a Bíróságnak, hogy:

1) állapítsa meg, hogy a Spanyol Királyság — mivel nem végezte el a „Valencia–Tarragona-vasútvonal Las Palmas–Oropesa szakasza. Vasúti pálya" projekt vonatkozásában a környezeti hatásavizsgálatot — nem teljesítette az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló, 1985. június 27-i 85/337/EGK tanácsi irányelv 2. és 3. cikkéből, 5. cikkének (2) bekezdéséből, valamint 6. cikkének (2) bekezdéséből eredő kötelezettségeit;

2) a Spanyol Királyságot kötelezze a költségek viselésére.