DOMSTOLENS DOM (Anden Afdeling)

16. september 2004 *

I sag C-227/01,

angående et traktatbrudssøgsmål i henhold til artikel 226 EF,

anlagt den 7. juni 2001,

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved G. Valero Jordana, som befuldmægtiget, og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøger,

mod

Kongeriget Spanien ved S. Ortiz Vaamonde, som befuldmægtiget, og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøgt,

* Processprog: spansk.

har

DOMSTOLEN (Anden Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, C.W.A. Timmermans, og dommerne C. Gulmann, J.N. Cunha Rodrigues, R. Schintgen (refererende dommer) og F. Macken,

generaladvokat: M. Poiares Maduro
justitssekretær: ekspeditionssekretær M. Múgica Arzamendi,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 19. februar 2004,

efter at der er afgivet skriftlige indlæg af parterne,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 24. marts 2004,

afsagt følgende

Dom

1 Kommissionen har i sin stævning nedlagt påstand om, at Domstolen fastslår, at Kongeriget Spanien har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 2 og 3, artikel 5, stk. 2, og artikel 6, stk. 2, i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EFT L 175,

s. 40), idet det ikke, hvad angår »linjeprojektet Valencia Tarragona, strækningen Las Palmas-Oropesa. Banelegemer«, som indgår i »Middelhavskorridor«-projektet, har foretaget nogen vurdering af indvirkningen på miljøet.

Retsforskrifter

Fællesskabsbestemmelserne

2 Direktiv 85/337 har i overensstemmelse med dets første og sjette betragtning til formål at forebygge forurening og andre skader på miljøet ved at underkaste visse offentlige og private projekter en forudgående vurdering af deres indvirkning på miljøet.

3 Som det fremgår af det pågældende direktivs femte betragtning, indfører direktivet nemlig til det formål generelle principper for vurdering af indvirkningerne på miljøet med henblik på at udbygge og samordne procedurerne for tilladelse til offentlige og private projekter, som kan forventes at få stor indvirkning på miljøet.

4 Ifølge ottende og elvte betragtning til direktiv 85/337, har projekter inden for visse kategorier betydelige indvirkninger på miljøet, og sådanne projekter bør principielt underkastes en systematisk vurdering under hensyn til ønsket om at beskytte menneskets sundhed, at bidrage til højere livskvalitet ved forbedring af miljøet, at sørge for de forskellige arters fortsatte bestående og at bevare økosystemets reproduktionsevne, som er selve grundlaget for livets fornyelse.

5 De for denne sag relevante bestemmelser i direktiv 85/337, som affattet forud for Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 om ændring af direktiv 85/337 (EFT L 73, s. 5), er følgende:

6 Artikel 1 i direktiv 85/337 har følgende ordlyd:

»1. Dette direktiv vedrører vurderingen af indvirkningen på miljøet af offentlige og private projekter, der er af en sådan beskaffenhed, at de vil kunne påvirke miljøet væsentligt.

2. I dette direktiv forstås ved:

Projekt:

— gennemførelse af anlægsarbejder eller andre installationer eller arbejder,

— andre indgreb i det naturlige miljø eller i landskaber, [...]«

7 Direktivets artikel 2 bestemmer:

»1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på, at projekter, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering, kan få

væsentlig indvirkning på miljøet, undergives en vurdering af denne indvirkning, inden der gives tilladelse.

Disse projekter er defineret i artikel 4.

[...]

3. Medlemsstaterne kan i undtagelsestilfælde fritage et konkret projekt helt eller delvist fra de i dette direktiv fastsatte bestemmelser.

Medlemsstaterne skal i så fald

a) undersøge, om der kan foretages en anden form for vurdering, og om der er grund til at stille de gennem en sådan vurdering indhentede oplysninger til rådighed for offentligheden;

b) stille oplysninger vedrørende en sådan undtagelse og grundene til, at den er blevet indrømmet, til rådighed for de berørte dele af offentligheden;

c) forud for tilladelsen underrette Kommissionen om begrundelsen for den indrømmede undtagelse samt give den de oplysninger, som de måtte stille til rådighed for deres egne statsborgere.

Kommissionen fremsender straks de modtagne dokumenter til de øvrige medlemsstater.

[...]«

8 Det pågældende direktivs artikel 3 bestemmer:

»Vurderingen af indvirkningen på miljøet skal, afhængigt at hvert enkelt tilfælde og i overensstemmelse med artikel 4 til 11, bestå i på passende måde at påvise, beskrive og vurdere de direkte og indirekte virkninger af et projekt på følgende faktorer:

— mennesker, fauna og flora,

— jordbund, vand, luft, klima og landskab,

— sammenspillet mellem faktorerne i første og andet led;

— materielle goder og kulturarv.«

9 Artikel 4 i direktiv 85/337, hvortil der henvises i artikel 2, stk. 1, andet afsnit, bestemmer:

»1. Med forbehold af artikel 2, stk. 3, skal projekter, der henhører under de i bilag I anførte grupper, vurderes i henhold til artikel 5 til 10.

2. Projekter, der henhører under de i bilag II anførte grupper, vurderes i henhold til artikel 5 til 10, når medlemsstaterne finder, at det er påkrævet på grund af projekternes karakter.

[...]«

10 Dette direktivs bilag I nævner i punkt 7 blandt andre projekter »nyanlæg til jernbanefjerntrafik«.

11 Det pågældende direktivs bilag II henviser i punkt 12 bl.a. til »ændring af projekter i bilag I«.

12 Artikel 5, stk. 1 og 2, i direktiv 85/337 bestemmer:

»1. For så vidt angår projekter, hvis indvirkning på miljøet i henhold til artikel 4 skal vurderes i overensstemmelse med artikel 5 til 10, træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at bygherren på passende vis giver de i bilag III omhandlede oplysninger, når

a) medlemsstaterne er af den opfattelse, at oplysningerne er relevante på et givet stadium i godkendelsesproceduren og for så vidt angår de særlige karakteristika, der gør sig gældende for et bestemt projekt eller en projekttype og for det miljø, som måtte blive berørt, og

b) medlemsstaterne finder, at det i betragtning af bl.a. den nuværende viden og de kendte vurderingsmetoder med rimelighed kan forlanges, at bygherren indsamler oplysninger.

2. De oplysninger, som bygherren skal give i henhold til stk. 1, skal mindst omfatte

— en beskrivelse af projektet med oplysninger om placering, art og dimensioner;

— en beskrivelse af påtænkte foranstaltninger med henblik på at undgå, nedbringe og om muligt neutralisere betydelige skadelige virkninger;

— de data, der er nødvendige for at konstatere og vurdere de væsentlige virkninger, projektet vil kunne få for miljøet;

— et ikke-teknisk resumé af de i første til tredje led omhandlede oplysninger.«

13 Samme direktivs artikel 6, stk. 2, lyder:

»Medlemsstaterne sørger for,

— at enhver anmodning om tilladelse såvel som de oplysninger, der er indhentet i henhold til artikel 5, stilles til rådighed for offentligheden;

— at de berørte dele af offentligheden får lejlighed til at udtale sig, inden projektet påbegyndes.«

14 Artikel 12 i direktiv 85/337 bestemmer:

»1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme dette direktiv inden tre år fra dets meddelelse.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.«

15 Det pågældende direktiv blev meddelt medlemsstaterne den 3. juli 1985.

Den nationale lovgivning

16 De spanske bestemmelser, der gennemfører punkt 7 i bilag I til direktiv 85/337 nævner blandt de projekter, der obligatorisk skal underkastes en forudgående vurdering af indvirkningen på miljøet, »langdistancejernbanelinjer, der indebærer ny linjeføring«.

Den administrative procedure

17 Efter at Kommissionen havde modtaget en klage i maj 1999 og efter en skriftveksling mellem denne institution og de spanske myndigheder, fandt Kommissionen, at de pågældende myndigheder havde anvendt direktiv 85/337 ukorrekt, idet de ikke havde underkastet »linjeprojektet Valencia Tarragona, strækningen Las Palmas-Oropesa. Banelegemer«, som indgår i »Middelhavskorridor«-projektet, nogen forudgående vurdering af indvirkningen på miljøet. Kommissionen tilsendte derfor Kongeriget Spanien en åbningsskrivelse den 13. april 2000, hvori den opfordrede det til at fremsætte sine bemærkninger inden for en frist på to måneder.

18 Da Kommissionen ikke var tilfreds med de forklaringer, der blev fremført af den spanske regering, fremsatte Kommissionen den 26. september 2000 en begrundet udtalelse til Kongeriget Spanien, hvori den og opfordrede Kongeriget Spanien til at træffe de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme udtalelsen inden for en frist på to måneder fra udtalelsens meddelelse.

19 Da den spanske regering besvarede denne begrundede udtalelse ved skrivelse af 2. januar 2001, hvori den gentog sin tidligere argumentation, har Kommissionen besluttet at anlægge denne sag.

Om søgsmålet

20 Ifølge Kommissionen har Kongeriget Spanien tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 2 og 3, artikel 5, stk. 2, og artikel 6, stk. 2, i direktiv 85/337, idet det ikke hvad angår »linjeprojektet Valencia Tarragona, strækningen Las Palmas-Oropesa. Banelegemer«, som indgår i »Middelhavskorridor«-projektet, der forbinder den

spanske region Levante med Catalonien og den franske grænse, har foretaget nogen vurdering af indvirkningen på miljøet.

Formaliteten

21 Under retsmødet har den spanske regering bestridt, at søgsmålet kan antages til realitetsbehandling, da stævningen er baseret på en klagepunkt, der afviger fra det, der blev anført under den administrative procedure.

22 Regeringen har nemlig gjort gældende, at tvistens genstand under den administrative procedure klart var afgrænset til den 13,2 km lange jernbanestrækning mellem Las Palmas og Oropesa. På dette stadium af proceduren havde Kommissionen navnlig kritiseret den spanske regering for at have tilsidesat kravene i direktiv 85/337, for så vidt angår en del af den pågældende strækning med en længde på 7,64 km, hvor linjeføringen er flyttet højst 800 m mod vest for at føre den uden om Benicasim. Kommissionen har derimod hverken i åbningsskrivelsen eller i den begrundede udtalelse henvist til anlæg af det ekstra jernbanespor på den resterende del af strækningen på 13,2 km, og Kommissionen har navnlig ikke på noget tidspunkt anført, at anlægget af et ekstra jernbanespor i forhold til et eksisterende jernbanespor er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde.

23 Kommissionen har imidlertid insisteret på, at der inden for rammerne af søgsmålet fastslås, at et sådant anlæg af et ekstra jernbanespor på en allerede eksisterende jernbanelinje er undergivet bestemmelserne i det pågældende direktiv. Desuden har denne institution henvist til hele jernbanelinjen Valencia-Tarragona, der er en strækning på 251 km.

24 Under disse betingelser er tvistens genstand klart blevet udvidet.

25 Det skal i denne sag straks bemærkes, at det ikke er bestridt, at den begrundede udtalelse og den procedure, der er gået forud herfor, har været forskriftsmæssige. Den spanske regering har imidlertid gjort gældende, at klagepunktet i stævningen afviger fra det, der er anført i åbningsskrivelsen og i den begrundede udtalelse.

26 I denne forbindelse fremgår det af fast retspraksis, at genstanden for en sag anlagt i medfør af artikel 226 EF afgrænses af den administrative procedure, der er foreskrevet i denne bestemmelse, og at de klagepunkter, der fremføres til støtte for den begrundede udtalelse og sagsanlægget, følgelig skal være de samme (jf. dom af 11.7.2002, sag C-139/00, Kommissionen mod Spanien, Sml. I, s. 6407, præmis 18).

27 I den foreliggende sag kan det imidlertid ikke hævdes, at tvistens genstand, således som den er fastlagt under den administrative procedure, er blevet udvidet eller ændret.

28 Kommissionen har nemlig for det første som svar på et spørgsmål fra Domstolen bekræftet, at sagens genstand er begrænset til den 13,2 km lange strækning mellem Las Palmas og Oropesa, og at den, i modsætning til hvad den spanske regering har anført, ikke omfatter hele den 251 km lange jernbanelinje Valencia-Tarragona.

29 For det andet henviser både åbningsskrivelsen og den begrundede udtalelse, som Kommissionen har fremsendt til Kongeriget Spanien, samt stævningen til »strækningen Las Palmas-Oropesa«, der, hvilket den sagsøgte regering ikke har bestridt, har en længde på 13,2 km. Desuden har den spanske regering i sit svarskrift utvetydigt godtgjort, at den ikke på nogen måde har misforstået tvistens omfang, eftersom den selv har anført, at det omtvistede projekt vedrører strækningen mellem Las Palmas og Oropesa på 13,2 km, hvor der ved den eksisterende jernbanelinje er anlagt et ekstra jernbanespor, som er tilpasset en hastighed på op til 220 km/t, og hvor en del på 7,64 km udgør en ny linjeføring for at for at føre linjen uden om Benicasim.

30 Som følge heraf kan det foreliggende søgsmål realitetsbehandles.

Realiteten

Parternes argumenter

31 Kommissionen har til støtte for sit søgsmål understreget, at det er ubestridt, at »linjeprojektet Valencia Tarragona, strækningen Las Palmas-Oropesa. Banelegemer«, som indgår i »Middelhavskorridor«-projektet, ikke er blevet underkastet den procedure for vurdering af indvirkningen på miljøet, der er fastsat i direktiv 85/337.

32 Ifølge Kommissionen er en sådan vurdering obligatorisk i det foreliggende tilfælde, eftersom der er tale om et af de projekter, der er nævnt i det pågældende direktivs bilag I, punkt 7, hvortil der henvises i direktivets artikel 4, stk. 1.

33 Kommissionen har heraf udledt, at for så vidt angår det omtvistede projekt, er direktiv 85/337 blev anvendt ukorrekt, og Kongeriget Spanien har således tilsidesat dette direktivs artikel 2 og 3, artikel 5, stk. 2, og artikel 6, stk. 2.

34 Ifølge Kommissionen er der ingen af de af de grunde, som den spanske regering har anført som begrundelse for sin fremgangsmåde, der kan tiltrædes.

35 Den pågældende regerings argumenter er således i strid med ordlyden af direktiv 85/337, og navnlig selve ordlyden af det pågældende direktivs bilag I, punkt 7. Desuden er de uforenelige med direktivets ånd og formål.

36 Den spanske regering har erkendt, at det omhandlede projekt ikke formelt er blevet underkastet proceduren i direktiv 85/337 for vurdering af indvirkningen på miljøet, men ifølge regeringen er denne procedure ikke nødvendig i det foreliggende tilfælde.

37 Direktivet finder nemlig ikke anvendelse, eftersom de udførte arbejder kun bestod i en forbedring af en allerede eksisterende jernbanelinje, idet der blev anlagt et ekstra jernbanespor ved siden af det oprindelige enkelte spor, uden at der er tale om anlæg af en ny jernbanelinje, og uden at en ny linjeføring er påkrævet over en længere strækning.

38 Denne opfattelse bekræftes af ordlyden af de bestemmelser, der gennemfører punkt 7 i bilag I til direktiv 85/337 i spansk ret; Kommissionen har ikke på noget tidspunkt bestridt disse nationale bestemmelsers forenelighed med det pågældende direktivs bestemmelser. Hvad i øvrigt angår ordlyden af dette punkt 7, anvendes der i den engelske sprogversion udtrykket »lines« (»linjer«) og ikke udtrykket »nyanlæg«.

39 Desuden er det omhandlede projekt ikke bestemt til fjerntrafik i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i det pågældende punkt 7, idet projektet forbinder to lokaliteter, der kun ligger 13,2 km fra hinanden.

40 Derudover har anlægget af et ekstra jernbanespor ingen indvirkning på miljøet, udover indvirkningen som følge af anlægget af den oprindelige linje, og Kommissionen har under alle omstændigheder ikke fremført bevis for, at der foreligger en sådan indvirkning.

41 Den spanske regering har subsidiært tilføjet, at direktivets krav er blevet overholdt i det foreliggende tilfælde, for så vidt angår deres indhold, idet der forud for ændringen af den almindelige byplan for Benicasim, der blev gennemført i 1992, var blevet foretaget en indvirkningsundersøgelse, der blev underkastet en offentlig høring og en miljøindvirkningserklæring. Da den pågældende ændring netop havde til formål at udlægge et område for at føre anlægget uden om Benicasim, var en ny undersøgelse angående indvirkningen af de udførte arbejder med henblik herpå ikke påkrævet.

42 Endelig har de kompetente nationale myndigheder i denne sag handlet i god tro og har vist sig samarbejdsvillige, idet de har fulgt Kommissionens opfattelse med hensyn til den del af projektet, hvor det stadig var muligt, eftersom de underkastede »ændring nr. 3« af det pågældende projekt, der i det væsentligste vedrører opførelsen af en viadukt på 754,5 m, en offentlig høring inden udførelsen af arbejdet.

Domstolens bemærkninger

43 For at vurdere, om Kommissionens søgsmål er velbegrundet, skal Domstolen i betragtning af den sagsøgte regerings argumenter for det første fastslå, om direktiv 85/337 — og navnlig den deri fastsatte forpligtelse til at udarbejde en vurdering af indvirkningen på miljøet — finder anvendelse på det omtvistede projekt, og i bekræftende fald for det andet, om bestemmelserne i dette direktiv er blevet iagttaget ved dette projekts gennemførelse.

44 Hvad angår det første punkt, kan det spanske regerings argument, hvorefter det pågældende direktivs bilag I, punkt 7, kun omhandler anlæg af nye linjer i form af en ny jernbanestrækning mellem to lokaliteter, og derfor ikke finder anvendelse ved anlæg af et ekstra jernbanespor ved siden af et eksisterende jernbanespor, ikke tiltrædes.

45 Uden at det nemlig er nødvendigt inden for rammerne af det foreliggende søgsmål at træffe afgørelse om, hvorvidt alle sprogversioner af punkt 7 i bilag I til direktiv

85/337 anvender et udtryk, der svarer til begrebet »spor« (»vías« i den spanske sprogversion) eller om de spanske bestemmelser, der er vedtaget for at gennemføre den pågældende bestemmelse, er forenelige med direktivet, for så vidt som der anvendes udtrykket »linjer« (»líneas«), fremgår det af Domstolens praksis, at nødvendigheden af en ensartet fortolkning af fællesskabsretten kræver, at en bestemmelse, når der er uoverensstemmelse mellem de sproglige versioner, skal fortolkes på baggrund af den almindelige opbygning af og formålet med den ordning, som den er led i (jf. bl.a. dom af 24.10.1996, sag C-72/95, Kraaijeveld m.fl., Sml. I, s. 5403, præmis 28).

46 Hvad angår direktiv 85/337 har Domstolen allerede fastslået, at det af direktivets ordlyd kan udledes, at dets anvendelsesområde er vidt og dets formål meget bredt (dommen i sagen Kraaijeveld m.fl., præmis 31 og 39).

47 Som det navnlig fremgår af dette direktivs artikel 1, stk. 1, og artikel 2, stk. 1, samt af dets første, femte, sjette, ottende og ellevte betragtning, er direktivets hovedformål, at projekter, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan få væsentlig indvirkning på miljøet, underkastes en obligatorisk vurdering af denne indvirkning, inden der gives tilladelse (jf. i denne retning dom af 19.9.2000, sag C-287/98, Linster, Sml. I, s. 6917, præmis 52).

48 Disse betragtninger er i sig selv tilstrækkelige til, at punkt 7 i bilag I til direktiv 85/337 skal forstås således, at det omfatter anlæg af et ekstra spor ved siden af et eksisterende jernbanespor.

49 Et projekt af en sådan art kan nemlig have væsentlige indvirkninger på miljøet i dette direktivs forstand, da det kan have en varig indvirkning på f.eks. fauna og flora, jordbundens sammensætning og landskabet, samt være en væsentlig støjbelastning. Projektet bør derfor være omfattet af dette direktivs anvendelsesområde. Det ville være en væsentlig tilsidesættelse af formålet med direktiv 85/337, hvis et sådant anlægsprojekt af nye jernbanespor, selv om de løber parallelt med eksisterende spor, kunne være unddraget fra forpligtelsen til at gennemføre en vurdering af projektets indvirkning på miljøet. Et projekt af denne art kan derfor ikke anses for kun at være en ændring af et tidligere projekt i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i dette direktivs bilag II, punkt 12.

50 Denne konklusion gælder så meget desto mere som gennemførelsen af det omtvistede projekt i dette tilfælde indebærer en ny linjeføring af spor, også selv om dette kun udgør en del af dette projekt. Et sådant anlægsprojekt kan nemlig have betydelige indvirkninger på miljøet i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i direktiv 85/337.

51 Den spanske regerings argument om, at betingelserne for anvendelse af det pågældende direktivs bilag I, punkt 7, ikke er opfyldt, idet det omtvistede projekt ikke vedrører fjerntrafik i denne bestemmelses forstand, men derimod udelukkende en strækning på 13.2 km mellem to nabolokaliteter, er ubegrundet.

52 Som Kommissionen nemlig med rette har gjort gældende, er det omtvistede projekt en del af en jernbanelinje på 251 km mellem Valencia-Tarragona, som indgår i »Middelhavskorridor«-projektet, der forbinder den spanske region Levante med Catalonien og den franske grænse.

53 Såfremt den spanske regerings argument blev tiltrådt, ville dette i betydelig grad bringe den effektive virkning af direktiv 85/337 i fare, eftersom de berørte nationale myndigheder kun behøvede at opdele et projekt vedrørende en længere strækning i kortere på hinanden følgende strækninger for som følge af denne opdeling at unddrage såvel projektet i sin helhed som delstrækningerne dette direktivs bestemmelser.

54 På baggrund af disse betragtninger er det projekt, der er omhandlet i Kommissionens søgsmål, og som vedrører anlægget af et ekstra jernbanespor på 13,2 km, hvoraf der for at omgå Benicasim er en ny linjeføring på en strækning på 7,64 km, og som er en del af en jernbaneline på 251 km, omfattet af en af de kategorier, der er opregnet i bilag I til direktiv 85/337, for hvilke en systematisk vurdering grundlæggende er obligatorisk i henhold til dette direktivs artikel 4, stk. 1, og artikel 5, stk. 1.

55 Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt det pågældende projekt er blevet gennemført under iagttagelse af bestemmelserne i direktiv 85/337, bemærkes indledningsvis, at den spanske regering har erkendt, at projektet som sådan ikke er blevet underkastet dette direktivs krav om en vurdering af indvirkningen på miljøet. Denne regering har heller ikke påstået, at betingelserne i direktivets artikel 2, stk. 3, er opfyldt i denne sag.

56 Hvad herefter angår den spanske regerings argument om, at der forud for ændringen af den almene byplan for Benicasim i 1992 var blevet foretaget en indvirkningsundersøgelse, der blev underkastet en offentlig høring og en miljøindvirkningserklæring, bemærkes, at selv om det antages, at den pågældende plan indeholder alle

de oplysninger, der er nødvendige for at opfylde minimumsbetingelserne i direktiv 85/337, kan den under alle omstændigheder ikke anses for tilstrækkelig, da denne plan — således som Kommissionen har anført, uden at den sagsøgte regering for alvor har modsagt denne herom — kun vedrører Benicasim kommunes område, og navnlig omgåelsen af dette område, mens det er ubestridt, at det omtvistede projekt er mere omfattende. Heraf følger, at dette direktivs forskrifter i det mindste for den øvrige del af projektet ikke er blevet anvendt korrekt.

57 Desuden er den spanske regerings argument om, at de kompetente myndigheder har opfyldt kravene i det pågældende direktiv for så vidt angår »ændring nr. 3«, heller ikke begrundet. For det første blev oplysningerne til offentligheden ifølge den sagsøgte regering først offentliggjort, efter at projektets gennemførelse var påbegyndt. Denne fremgangsmåde er åbenbart i strid med artikel 6, stk. 2, i direktiv 85/337, hvorefter offentligheden skal have lejlighed til at udtale sig, inden projektet påbegyndes. Den omstændighed, at den offentlige høring ifølge den spanske regering fandt sted før afslutningen af anlægsarbejdet, er således ikke relevant. For det andet vedrører denne procedure kun en del af den omtvistede strækning på 13,2 km, nemlig »ændring nr. 3«, der i det væsentligste vedrører opførelsen af en viadukt på ca. 750 m.

58 Den omstændighed, at den nationale myndigheder har handlet i god tro, er ligeledes irrelevant. Ifølge fast retspraksis er traktatbrudssager nemlig undergivet objektive regler, og det forhold, at et traktatbrud skyldes, at en medlemsstat har anlagt en urigtig fortolkning af de pågældende fællesskabsbestemmelser, kan ikke afskære Domstolen fra at fastslå, at der foreligger et traktatbrud (jf. dom af 17.11.1993, sag C-73/92, Kommissionen mod Spanien, Sml. I, s. 5997, præmis 19).

59 Hvad endelig angår det af den spanske regering anførte om, at Kommissionen ikke har givet en gyldig begrundelse for det påståede traktatbrud, idet den ikke har ført bevis for, at anlægget af et ekstraspor ved siden af et eksisterende jernbanespor har indvirkning på miljøet, der overstiger den indvirkning, der er forårsaget ved anlægget af den oprindelige linje, er det tilstrækkeligt at bemærke, at det relevante kriterium for anvendelsen af direktiv 85/337 er baseret på, om et bestemt projekt »vil kunne« påvirke miljøet (jf. i denne forbindelse dette direktivs artikel 1, stk. 1, samt dets femte og sjette betragtning). Det påhviler under disse omstændigheder ikke Kommissionen at fastslå de konkrete negative virkninger, som et projekt faktisk kan have på miljøet. Kommissionen har derimod i det foreliggende tilfælde i tilstrækkeligt omfang godtgjort, at det omhandlede projekt henhører under anvendelsesområdet for en af bestemmelserne i direktivets bilag I, således at det skal underkastes en obligatorisk vurdering af indvirkningen på miljøet. I øvrigt er det ubestrideligt, at et sådant projekt vil kunne skabe nye væsentlige gener alene som følge af, at jernbanelinjen skal tilpasses en trafik med en hastighed på op til 220 km/t.

60 Henset til det foregående, bør Kommissionen gives medhold i sit søgsmål.

61 Som følge heraf bør det fastslås, at Kongeriget Spanien har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 2 og 3, artikel 5, stk. 2, og artikel 6, stk. 2, i direktiv 85/337, idet det ikke, hvad angår »linjeprojektet Valencia Tarragona, strækningen Las Palmas-Oropesa. Banelegemer«, som indgår i »Middelhavs-korridor«-projektet, har foretaget nogen vurdering af indvirkningen på miljøet.

Sagens omkostninger

62 I henhold til procesreglementets artikel 69, stk. 2, pålægges det den tabende part at betale sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom. Da Kommissionen har nedlagt påstand om, at Kongeriget Spanien tilpligtes at betale sagens omkostninger, og Kongeriget Spanien har tabt sagen, bør det pålægges Kongeriget Spanien at betale sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser udtaler og bestemmer Domstolen (Anden Afdeling):

1) **Kongeriget Spanien har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 2 og 3, artikel 5, stk. 2, og artikel 6, stk. 2, i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, idet det ikke, hvad angår »linjeprojektet Valencia Tarragona, strækningen Las Palmas-Oropesa. Banelegemer«, som indgår i »Middelhavskorridor«-projektet, har foretaget nogen vurdering af indvirkningen på miljøet.**

2) **Kongeriget Spanien betaler sagens omkostninger.**

Underskrifter