YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

16 päivänä syyskuuta 2004 *

Asiassa C-227/01,

jossa on kyse EY 226 artiklaan perustuvasta jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevasta kanteesta,

joka on nostettu 7.6.2001,

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehenään G. Valero Jordana, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

Espanjan kuningaskunta, asiamiehenään S. Ortiz Vaamonde, prosessiosoite Luxemburgissa,

vastaajana,

* Oikeudenkäyntikieli: espanja.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja C. W. A. Timmermans sekä tuomarit C. Gulmann, J. N. Cunha Rodrigues, R. Schintgen (esittelevä tuomari) ja F. Macken,

julkisasiamies: M. Poiares Maduro,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies M. Múgica Arzamendi,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 19.2.2004 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon asianosaisten esittämät huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 24.3.2004 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Euroopan yhteisöjen komissio vaatii kanteellaan yhteisöjen tuomioistuinta toteamaan, että Espanjan kuningaskunta ei ole noudattanut tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista 27 päivänä kesäkuuta 1985 annetun neuvoston direktiivin 85/337/ETY (EYVL L 175, s. 40) 2 ja 3 artiklan,

5 artiklan 2 kohdan sekä 6 artiklan 2 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole arvioinut "Välimeren käytävä" -nimiseen hankkeeseen kuuluvan hankkeen "Valencia–Tarragona-linja osuudella Las Palmas–Oropesa. Alusrakenne" ympäristövaikutuksia.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Yhteisön lainsäädäntö

2 Direktiivin 85/337 päämääränä on sen johdanto-osan ensimmäisen ja kuudennen perustelukappaleen mukaan saasteiden ja muiden ympäristövahinkojen estäminen siten, että tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden osalta edellytetään ympäristövaikutusten ennakkoarviointia.

3 Kuten kyseisen direktiivin johdanto-osan viidennestä perustelukappaleesta ilmenee, siinä otetaan käyttöön ympäristövaikutusten arvioinnin yleisiä periaatteita tavoitteena täydentää ja yhtenäistää merkittäviä ympäristövaikutuksia todennäköisesti aiheuttavien yksityisten ja julkisten hankkeiden suunnittelua sääntelevät lupamenettelyt.

4 Direktiivin 85/337 johdanto-osan 8. ja 11. perustelukappaleen mukaan tietynlaisilla hankkeilla on merkittäviä vaikutuksia ympäristöön, ja nämä hankkeet on pääsääntöisesti arvioitava järjestelmällisesti, jotta otettaisiin huomioon pyrkimykset suojella ihmisten terveyttä, parantaa elämisen laatua paremman ympäristön avulla, varmistaa lajien monimuotoisuuden säilyminen ja ylläpitää luonnon uusiutumiskyky elämän perusvoimavarana.

5 Esillä olevassa asiassa kyseessä olevat direktiivin 85/337 säännökset, sellaisina kuin ne olivat ennen kyseisen direktiivin muuttamisesta 3.3.1997 annettua neuvoston direktiiviä 97/11/EY (EYVL L 73, s. 5), ovat seuraavat.

6 Direktiivin 85/337 1 artiklan sanamuoto on seuraava:

"1. Tämä direktiivi koskee sellaisten julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arviointia, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia.

2. Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

'hankkeella':

— rakennustyön tai muun laitoksen tai suunnitelman toteuttamista,

— muuta luonnonympäristöön ja maisemaan kajoamista — —."

7 Kyseisen direktiivin 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ennen luvan myöntämistä arvioidaan niiden hankkeiden vaikutukset, joilla

etenkin laatunsa, kokonsa tai sijaintinsa vuoksi todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia.

Tässä tarkoitetut hankkeet määritellään 4 artiklassa.

— —

3. Jäsenvaltiot voivat poikkeustapauksissa olla kokonaan tai osittain soveltamatta tiettyyn hankkeeseen tämän direktiivin säännöksiä.

Tällaisessa tapauksessa jäsenvaltioiden on:

a) tutkittava, onko jokin muu arviointimuoto sopiva ja pitäisikö näin kootun tiedon olla yleisön saatavilla;

b) asetettava vapauttamispäätöstä koskevat tiedot sekä päätöksen perustelut sen yleisön saataville, jota asia koskee;

c) annettava komissiolle tiedoksi ennen luvan myöntämistä tehdyn vapauttamispäätöksen perustelut ja liitettävä siihen, kun se on tarkoituksenmukaista, omille kansalaisille annetut tiedot.

Komissio välittää saamansa asiakirjat välittömästi muille jäsenvaltioille tiedoksi.

— —"

8 Kyseisen direktiivin 3 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Ympäristövaikutusten arvioinnilla tunnistetaan, kuvataan ja arvioidaan tarkoituksenmukaisella tavalla, kussakin yksittäistapauksessa ja 4–11 artiklan mukaisesti, hankkeen suorat ja välilliset vaikutukset seuraaviin tekijöihin:

— ihmisiin, eläimiin ja kasveihin;

— maaperään, veteen, ilmaan, ilmastoon ja maisemaan;

— ensimmäisessä ja toisessa luetelmakohdassa mainittujen tekijöiden vuorovaikutukseen;

— aineelliseen omaisuuteen ja kulttuuriperintöön."

9 Direktiivin 85/337 4 artiklassa, johon sen 2 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa viitataan, säädetään seuraavaa:

"1. Jollei direktiivin 2 artiklan 3 kohdassa säädetystä muuta johdu, liitteessä I mainittuihin luokkiin kuuluvat hankkeet arvioidaan 5–10 artiklan mukaisesti.

2. Liitteessä II mainittuihin luokkiin kuuluvat hankkeet arvioidaan 5–10 artiklan mukaisesti, jos jäsenvaltiot toteavat niiden laadun sitä vaativan.

— —"

10 Kyseisen direktiivin liitteessä I olevassa 7 kohdassa mainitaan muiden hankkeiden ohella "kaukoliikenteen rautateiden rakentaminen".

11 Kyseisen direktiivin liitteessä II olevassa 12 kohdassa viitataan muun muassa "liitteessä I mainittujen hankkeiden muutoksiin".

12 Direktiivin 85/337 5 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

"1. Niiden hankkeiden osalta, joiden ympäristövaikutukset on 4 artiklan mukaan arvioitava 5–10 artiklan mukaisesti, jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että hankkeen toteuttaja toimittaa asianmukaisessa muodossa liitteessä III tarkemmin määritellyt tiedot silloin, kun:

a) jäsenvaltiot pitävät tietoja tärkeinä lupamenettelyn kyseisessä vaiheessa sekä tietyn hankkeen tai hanketyypin erityisluonteen ja todennäköisesti vaikutuksen kohteena olevan ympäristön erikoispiirteiden vuoksi;

b) jäsenvaltiot katsovat, että hakija voidaan kohtuudella velvoittaa kokoamaan nämä tiedot ottaen huomioon muun muassa kulloisenkin tietämyksen ja kulloisetkin menetelmät.

2. Hankkeen toteuttajan 1 kohdan mukaisesti toimittamissa tiedoissa on oltava ainakin:

— kuvaus hankkeesta, joka sisältää tiedot hankkeen sijainnista, suunnitelmasta ja laajuudesta,

— kuvaus merkittävien haitallisten vaikutusten välttämiseksi, vähentämiseksi ja jos mahdollista parantamiseksi suoritetuista toimenpiteistä,

— tarvittavat tiedot hankkeen pääasiallisten, todennäköisten ympäristövaikutusten yksilöimiseksi ja arvioimiseksi,

— yhteenveto, joka ei ole tekninen, kohdissa 1–3 mainituista tiedoista."

13 Saman direktiivin 6 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Jäsenvaltioiden on huolehdittava, että:

— kaikki lupahakemukset ja 5 artiklan mukaisesti saadut tiedot ovat yleisön saatavilla,

— yleisöllä, jota hanke koskee, on mahdollisuus ilmaista kantansa ennen hankkeen aloittamista."

14 Direktiivin 85/337 12 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät toimenpiteet kolmen vuoden kuluessa sen tiedoksi antamisesta.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle."

15 Kyseinen direktiivi annettiin tiedoksi jäsenvaltioille 3.7.1985.

Kansallinen lainsäädäntö

16 Espanjan lainsäädännössä, jolla pantiin täytäntöön direktiivin 85/337 liitteessä I oleva 7 kohta, mainitaan niiden hankkeiden joukossa, joiden osalta ympäristövaikutusten arviointimenettely on pakollinen, "sellaiset kaukoliikenteen rautatielinjat, joihin sisältyy uusi rataosuus".

Oikeudenkäyntiä edeltävä menettely

17 Toukokuussa 1999 vastaanotetun kantelun johdosta sekä komission ja Espanjan viranomaisten välillä käydyn kirjeenvaihdon jälkeen kyseinen toimielin arvioi, että Espanjan viranomaiset olivat soveltaneet virheellisesti direktiiviä 85/337, koska ne eivät määränneet etukäteen tutkittavaksi "Välimeren käytävä" -nimiseen hankkeeseen kuuluvan hankkeen "Valencia–Tarragona-linja osuudella Las Palmas–Oropesa. Alusrakenne" ympäristövaikutuksia, ja se kehotti 13.4.2000 päivätyllä virallisella huomautuksella Espanjan kuningaskuntaa esittämään huomautuksensa kahden kuukauden määräajassa.

18 Koska komissio katsoi, että Espanjan hallituksen antamat selvitykset eivät olleet tyydyttäviä, se lähetti 26.9.2000 Espanjan kuningaskunnalle perustellun lausunnon, jossa se kehotti tätä toteuttamaan lausunnon noudattamisen edellyttämät toimenpiteet kahden kuukauden määräajassa kyseisen lausunnon tiedoksiantamisesta.

19 Espanjan hallituksen vastattua kyseiseen perusteltuun lausuntoon 2.1.2001 päivätyllä kirjeellä, jossa se uudisti asiassa aikaisemmin lausumansa, komissio päätti nostaa nyt käsiteltävänä olevan kanteen.

Kanne

20 Komissio moittii Espanjan kuningaskuntaa siitä, että se ei ole noudattanut direktiivin 85/337 2 ja 3 artiklan, 5 artiklan 2 kohdan sekä 6 artiklan 2 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole arvioinut "Välimeren käytävä" -nimiseen hankkeeseen, jolla yhdistetään Espanjan Levante-niminen alue Kataloniaan ja Ranskan rajaan,

kuuluvan hankkeen "Valencia–Tarragona-linja osuudella Las Palmas–Oropesa. Alusrakenne" ympäristövaikutuksia.

Tutkittavaksi ottaminen

21 Espanjan hallitus väitti suullisessa käsittelyssä, että kanne ei täytä tutkittavaksi ottamisen edellytyksiä, koska väite, joka on esitetty kanteen perusteeksi, on eri kuin oikeudenkäyntiä edeltävässä menettelyssä.

22 Kyseinen hallitus nimittäin väittää, että oikeudenkäyntiä edeltävässä menettelyssä oikeusriidan kohde rajattiin selvästi koskemaan 13,2 kilometrin pituista rautatielinjan osuutta Las Palmas -nimisen kohteen ja Oropesa-nimisen paikkakunnan välillä. Menettelyn tässä vaiheessa komissio arvosteli Espanjan hallitusta tarkkaan ottaen siitä, että se ei ollut noudattanut direktiivin 85/337 vaatimuksia kyseisen osuuden tietyltä, 7,64 kilometrin pituiselta osalta, jolla rataosuus tekee poikkeaman enimmillään 800 metriä länteen kiertääkseen Benicasim-nimisen paikkakunnan. Espanjan hallituksen mukaan komissio ei sitä vastoin virallisessa huomautuksessa tai perustellussa lausunnossa tarkoittanut rautatien jakamista eri reiteille osuuden 13,2 kilometrin pituiselta jäljelle jäävältä osalta, eikä se etenkään ole missään vaiheessa väittänyt, että jo olemassa olevan rautatien jakaminen eri reiteille kuuluisi kyseisen direktiivin soveltamisalaan.

23 Kanteessaan komissio kuitenkin vaati yhteisöjen tuomioistuinta toteamaan, että kyseisen direktiivin säännökset koskevat tällaista olemassa olevan rautatielinjan jakamista eri reiteille. Lisäksi kyseinen toimielin tarkoitti 251 kilometrin pituista Valencia–Tarragona-linjaa kokonaisuudessaan.

24 Näillä perusteilla oikeusriidan kohdetta oli Espanjan hallituksen mukaan selvästi laajennettu.

25 Heti alkuun on todettava, että perustellun lausunnon ja sitä edeltäneen menettelyn sääntöjenmukaisuutta ei ole asetettu esillä olevassa asiassa kyseenalaiseksi. Espanjan hallitus kuitenkin väittää, että kanteessa esitetty väite poikkeaa virallisessa huomautuksessa ja perustellussa lausunnossa esitetystä.

26 Tältä osin on todettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan EY 226 artiklan nojalla nostetun kanteen kohde rajataan kyseisessä määräyksessä tarkoitetussa oikeudenkäyntiä edeltävässä menettelyssä, ja komission perustellun lausunnon ja kanteen on tästä syystä perustuttava yhdenmukaisiin väitteisiin (ks. mm. asia C-139/00, komissio v. Espanja, tuomio 11.7.2002, Kok. 2002, s. I-6407, 18 kohta).

27 Esillä olevassa asiassa ei kuitenkaan voida väittää, että oikeudenkäyntiä edeltävässä menettelyssä määritettyä oikeudenkäynnin kohdetta on laajennettu tai muutettu.

28 Komissio on nimittäin yhtäältä vastauksena yhteisöjen tuomioistuimen sille esittämään kysymykseen vahvistanut, että oikeudenkäynnin kohde esillä olevassa kanteessa rajoittuu 13,2 kilometrin pituiseen osuuteen Las Palmasin ja Oropesan välillä ja että, toisin kuin Espanjan hallitus väittää, se ei suinkaan koske Valencia–Tarragona-linjan 251 kilometriä pitkää rataosuutta kokonaisuudessaan.

29 Toisaalta niin komission Espanjan kuningaskunnalle lähettämässä virallisessa huomautuksessa kuin perustellussa lausunnossakin viitataan, kuten kanteessakin, "osuuteen Las Palmas–Oropesa", jonka pituus on 13,2 kilometriä, mitä vastaajana oleva hallitus ei kiistä. Espanjan hallituksen jättämä vastine sitä paitsi osoittaa selvästi, että se ei ole lainkaan kiinnittänyt huomiota oikeusriidan ulottuvuuteen, koska se itsekin siinä katsoo, että riidanalainen hanke koskee Las Palmasin ja Oropesan välillä olevaa 13,2 kilometrin pituista osuutta, jolla jo olemassa oleva rautatielinja jaetaan eri reiteille ja jota on muutettu niin, että nopeudet voivat nousta 220 kilometriin tunnissa ja jonka 7,64 kilometriä pitkä osa muodostaa uuden rataosuuden kiertääkseen Benicasimin paikkakunnan.

30 Kanne on niin ollen otettava tutkittavaksi.

Pääasia

Asianosaisten lausumat

31 Kanteessaan komissio korostaa, että on selvää, että "Välimeren käytävä" -nimiseen hankkeeseen kuuluvan hankkeen "Valencia–Tarragona-linja osuudella Las Palmas–Oropesa. Alusrakenne" ympäristövaikutuksia ei ole arvioitu direktiivissä 85/337 edellytetyllä tavalla.

32 Komission mukaan tällainen arviointi oli kuitenkin esillä olevassa asiassa pakollinen, koska kyse oli sellaisesta hankkeesta, joka mainitaan sanotun direktiivin liitteessä I olevassa 7 kohdassa, johon direktiivin 4 artiklan 1 kohdassa viitataan.

33 Komissio päättelee tästä, että direktiiviä 85/337 on sovellettu virheellisesti riidanalaisen hankkeen osalta ja että näin ollen Espanjan kuningaskunta on rikkonut kyseisen direktiivin 2 ja 3 artiklaa, 5 artiklan 2 kohtaa sekä 6 artiklan 2 kohtaa.

34 Komission mukaan ainuttakaan Espanjan hallituksen esittämää perustetta, johon se on vedonnut oikeuttaakseen menettelynsä esillä olevassa asiassa, ei voida hyväksyä.

35 Siten kyseisen hallituksen esittämät perustelut ovat ristiriidassa direktiivin 85/337 kanssa ja tarkemmin ottaen itse sen liitteessä I olevan 7 kohdan sanamuodon kanssa. Komission mukaan perustelut eivät ole myöskään sopusoinnussa kyseisen direktiivin tarkoituksen ja päämäärän kanssa.

36 Espanjan hallitus myöntää, että hankkeen ympäristövaikutuksia ei ole muodollisesti arvioitu direktiivissä 85/337 edellytetyllä tavalla, mutta se katsoo, että tämä ei ollut tarpeen esillä olevassa asiassa.

37 Espanjan hallituksen mukaan kyseisen direktiivin säännökset eivät nimittäin soveltuneet, koska aloitetuissa töissä oli kyse ainoastaan jo olemassa olevan rautatielinjan parantamisesta jakamalla alkuperäinen yksi raide eri reiteille ilman, että kyse olisi uuden rautatielinjan rakentamisesta tai että tämä edellyttäisi pitkän uuden rataosuuden rakentamista.

38 Kyseistä näkemystä tukee Espanjan hallituksen mukaan direktiivin 85/337 liitteessä I olevan 7 kohdan täytäntöönpanemiseksi Espanjan oikeusjärjestyksessä annetun kansallisen säännöksen sanamuoto, jonka yhteensoveltuvuutta kyseisen direktiivin säännösten kanssa komissio ei ole missään vaiheessa asettanut kyseenalaiseksi. Muuten kyseisen 7 kohdan sanamuodon osalta Espanjan hallitus toteaa, että myös englanninkielinen versio sisältää ilmaisun "rautatielinjat" ("lines") eikä ilmaisua "rautatiet".

39 Hankkeessa ei ollut myöskään kyse kaukoliikenteestä sanotussa 7 kohdassa tarkoitetulla tavalla ottaen huomioon, että sillä muodostetaan yhteys kahden toisistaan vain 13,2 kilometrin päässä sijaitsevan paikkakunnan välille.

40 Sen lisäksi rautatien jakamisella eri reiteille ei tosiasiallisesti ole sellaisia ympäristövaikutuksia, joita ei olisi aiheutunut jo alkuperäisen linjan rakentamisesta, eikä komissio ole missään tapauksessa esittänyt näyttöä tällaisten vaikutusten olemassaolosta.

41 Espanjan hallitus huomauttaa lisäksi toissijaisesti, että esillä olevassa asiassa on noudatettu direktiivissä asetettuja vaatimuksia niiden sisällön osalta ottaen huomioon, että vuonna 1992 toteutettua Benicasimin yleiskaavan muutosta edelsi vaikutuksia koskeva tutkimus, josta järjestettiin julkinen kuulemistilaisuus, sekä ympäristövaikutuksia koskeva julistus. Koska sanotulla kaavamuutoksella oli nimenomaan tarkoitus varata alue Benicasimin paikkakunnan kiertävän reitin rakentamiselle, tätä tarkoitusta varten tehtyjen töiden vaikutusta kartoittava uusi tutkimus oli tarpeeton.

42 Espanjan hallituksen mukaan esillä olevassa asiassa kansalliset toimivaltaiset viranomaiset toimivat vilpittömässä mielessä ja ne osoittivat halukkuuttaan yhteistyöhön mukautumalla hankkeessa komission mielipiteeseen siltä osin kuin se oli edelleen mahdollista, koska ne ennen töiden valmistumista järjestivät julkisen kuulemistilaisuuden kyseisen hankkeen "muutoksesta nro 3", joka liittyy lähinnä 754,5 metriä pitkän maasillan rakentamiseen.

Yhteisöjen tuomioistuimen arvio asiasta

43 Komission nostamaa kannetta tutkittaessa on huomioon ottaen vastaajana olevan hallituksen esittämät perustelut ensiksi määritettävä, soveltuuko direktiivi 85/337, ja tarkemmin ottaen siinä määrätty velvollisuus suorittaa ympäristövaikutusten arviointi riidanalaiseen hankkeeseen, ja toiseksi, mikäli näin on, onko sanottu hanke toteutettu noudattaen kyseisen direktiivin säännöksiä.

44 Ensimmäisen kohdan osalta Espanjan hallituksen esittämiä perusteluja, joiden mukaan kyseisen direktiivin liitteessä I oleva 7 kohta koskee ainoastaan uuden linjan, jolla tarkoitetaan uutta rautatiereittiä kahden paikkakunnan välillä, rakentamista, eikä se näin ollen sovellu olemassa olevien rautateiden jakamiseen eri reiteille, ei voida hyväksyä.

45 Tarvitsematta lausua esillä olevan kanteen yhteydessä siitä, käytetäänkö kaikissa direktiivin 85/337 liitteessä I olevan 7 kohdan kieliversioissa ilmaisua "rautatiet"

("vías" espanjankielisessä versiossa) vastaavaa ilmaisua, tai siitä, onko sanotun säännöksen täytäntöönpanemiseksi annettu Espanjan lainsäädäntö yhteensopiva kyseisen direktiivin kanssa siltä osin kuin siinä on käytetty ilmaisua "rautatielinjat" ("líneas"), yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, että välttämättömyys tulkita yhdenmukaisesti yhteisön oikeutta edellyttää, että kun oletetaan, että säännöksen eri kieliversiot poikkeavat toisistaan, kyseistä säännöstä tulkitaan sen säädöksen systematiikan ja tarkoituksen perusteella, jonka osa säännös on (ks. mm. asia C-72/95, Kraaijeveld ym., tuomio 24.10.1996, Kok. 1996, s. I-5403, 28 kohta).

46 Direktiivin 85/337 osalta yhteisöjen tuomioistuin on jo todennut, että kyseisen direktiivin sanamuodosta voidaan päätellä, että sen soveltamisala on laaja ja tarkoitus monimuotoinen (em. asia Kraaijeveld ym., tuomion 31 ja 39 kohta).

47 Kuten tarkemmin ottaen kyseisen direktiivin 1 artiklan 1 kohdasta ja 2 artiklan 1 kohdasta samoin kuin sen johdanto-osan 1., 5., 6., 8. ja 11. perustelukappaleesta käy ilmi, direktiivin päätavoite on se, että ennen luvan myöntämistä arvioidaan niiden hankkeiden vaikutukset, joilla etenkin laatunsa, kokonsa tai sijaintinsa vuoksi todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia (ks. vastaavasti asia C-287/98, Linster, tuomio 19.9.2000, Kok. 2000, s. I-6917, 52 kohta).

48 Pelkästään näiden toteamusten perusteella direktiivin 85/337 liitteessä I olevaa 7 kohtaa on tulkittava siten, että se käsittää jo olemassa olevan rautatien jakamisen eri reiteille.

49 Tämänlaatuisella hankkeella voi nimittäin olla direktiivissä 85/337 tarkoitettuja huomattavia ympäristövaikutuksia, koska sillä voi olla pysyviä vaikutuksia esimerkiksi eläimiin ja kasveihin sekä maaperän koostumukseen tai maisemaan, minkä lisäksi siitä voi muun muassa aiheutua merkittävästi melua, joten sen täytyy kuulua kyseisen direktiivin soveltamisalaan. Direktiivin 85/337 tavoitetta loukattaisiin merkittävästi, jos tämänkaltaisen uuden, joskin olemassa olevan rautatien kanssa samansuuntaisen raideyhteyden rakennushankkeen osalta voitaisiin välttyä ympäristövaikutusten arvioinnilta. Tämänlaatuista hanketta ei siis voida tarkastella vain pelkkänä kyseisen direktiivin liitteessä II olevassa 12 kohdassa tarkoitettuna aikaisemman hankkeen muutoksena.

50 Toisaalta tällainen päätelmä on tehtävä varsinkin silloin kun, kuten esillä olevassa asiassa, kyseessä olevalla hankkeella luodaan uusi rataosuus, vaikka se koskee hanketta ainoastaan tietyiltä osin. Sellaisella rakennushankkeella on nimittäin luonnostaan todennäköisesti direktiivissä 85/337 tarkoitettuja merkittäviä ympäristövaikutuksia.

51 Espanjan hallituksen väite, jonka mukaan kyseisen direktiivin liitteessä I olevan 7 kohdan soveltamisen edellytykset eivät täyty, koska kyseessä oleva hanke ei koske kaukoliikennettä kyseisessä säännöksessä tarkoitetulla tavalla, vaan päinvastoin naapuripaikkakuntien välistä ainoastaan 13,2 kilometrin pituista osuutta, ei ole perusteltu.

52 Riidanalainen hanke on nimittäin, kuten komissio on perustellusti todennut, osa Valencian ja Tarragonan välistä 251 kilometrin pituista rautatielinjaa, joka kuuluu "Välimeren käytävä" -nimiseen hankkeeseen, jolla yhdistetään Espanjan Levanteniminen alue Kataloniaan ja Ranskan rajaan.

53 Hyväksymällä Espanjan hallituksen perustelut todennäköisesti vaarannettaisiin vakavasti direktiivin 85/337 tehokas vaikutus, koska kyseessä olevat kansalliset viranomaiset voisivat jakaa kaukoliikennettä koskevan hankkeen vähämerkityksisiin toisiaan seuraaviin osuuksiin ja siten välttyä kyseisen direktiivin säännösten soveltamiselta sekä koko hankkeen että kyseisestä jakamisesta syntyneiden osuuksien osalta.

54 Kaiken edellä esitetyn perusteella komission kanteessa tarkoitettu hanke, joka koskee 13,2 kilometrin pituista lisäraideyhteyttä, jonka rataosuus on uusi 7,64 kilometrin pituisella osuudella Benicasimin kunnan kiertämiseksi ja joka on osa 251 kilometrin pituista rautatielinjaa, kuuluu yhteen direktiivin 85/337 liitteessä I mainituista luokista, joiden osalta järjestelmällinen arviointi on pääsääntöisesti pakollinen kyseisen direktiivin 4 artiklan 1 kohdan ja 5 artiklan 1 kohdan nojalla.

55 Sen osalta, onko sanottu hanke toteutettu noudattaen direktiivin 85/337 säännöksiä, on aivan aluksi muistutettava, että Espanjan hallitus myöntää, että kyseisessä hankkeessa sellaisenaan ei ole noudatettu tässä direktiivissä asetettuja ympäristövaikutusten arviointia koskevia vaatimuksia. Hallitus ei sitä paitsi väitä, että kyseisen direktiivin 2 artiklan 3 kohdassa määrätyt edellytykset täyttyvät esillä olevassa asiassa.

56 Espanjan hallituksen sen väitteen osalta, jonka mukaan vuonna 1992 toteutettua Benicasimin yleiskaavan muutosta edelsi sellainen vaikutuksia koskeva tutkimus, josta järjestettiin julkinen kuulemistilaisuus, sekä ympäristövaikutuksia koskeva julistus, on todettava, että vaikka oletettaisiin, että kyseinen kaava sisälsi kaikki

vaadittavat tiedot täyttääkseen direktiivissä 85/337 säädetyt vähimmäisvaatimukset, sitä ei voi missään tapauksessa pitää riittävänä, koska — kuten komissio on todennut vastaajana olevan hallituksen tätä varsinaisesti kiistämättä — se koskee ainoastaan Benicasimin kunnan aluetta, ja tarkemmin ottaen kyseisen paikkakunnan kiertämistä, vaikka on selvää, että riidanalainen hanke ulottuu laajemmalle. Tästä seuraa, että ainakaan hankkeen jäljelle jäävältä osalta kyseisen direktiivin määräyksiä ei ole sovellettu asianmukaisesti.

57 Espanjan hallituksen väite, jonka mukaan toimivaltaiset viranomaiset mukautuivat direktiivin vaatimuksiin "muutoksen nro 3" osalta, ei ole myöskään perusteltu. Yhtäältä vastaajana olevan hallituksen mukaan yleisölle tarkoitetut tiedot julkaistiin vasta sen jälkeen, kun hanketta oli jo ryhdytty toteuttamaan. Tällainen menettely on kuitenkin selvästi ristiriidassa direktiivin 85/337 6 artiklan 2 kohdan määräyksen kanssa, jonka mukaan yleisöllä, jota hanke koskee, on oltava mahdollisuus ilmaista kantansa ennen hankkeen aloittamista. Espanjan hallituksen toteamuksella siitä, että julkinen kuuleminen järjestettiin ennen töiden valmistumista, ei siten ole asiassa lainkaan merkitystä. Toisaalta kyseinen menettely koski ainoastaan osaa kyseessä olevasta 13,2 kilometrin pituisesta osuudesta eli "muutosta nro 3", joka liittyy pääasiassa noin 750 metrin pituisen maasillan rakentamiseen.

58 Toisaalta sillä, että kansalliset viranomaiset toimivat vilpittömässä mielessä, ei myöskään ole merkitystä. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan nimittäin jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskeva kanne on objektiivinen ja se seikka, että väitetty jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen johtuu jäsenvaltion väärästä yhteisön oikeussääntöjen tulkinnasta, ei estä yhteisöjen tuomioistuinta toteamasta jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä (ks. asia C-73/92, komissio v. Espanja, tuomio 17.11.1993, Kok. 1993, s. I-5997, 19 kohta).

59 Lopuksi Espanjan hallituksen sen väitteen osalta, jonka mukaan komissio ei perustellut väitettyä jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä asianmukaisesti, koska se ei esittänyt näyttöä siitä, että olemassa olevan rautatien jakamisella eri reiteille on tosiasiallisesti ympäristövaikutuksia, joita ei ole aiheutunut jo alkuperäisen linjan rakentamisesta, riittää kun muistutetaan, että direktiivin 85/337 soveltamisen kannalta merkityksellinen edellytys perustuu huomattavaan vaikutukseen, joka tietyllä hankkeella "todennäköisesti" on ympäristöön (ks. tältä osin kyseisen direktiivin 1 artiklan 1 kohta sekä johdanto-osan viides ja kuudes perustelukappale). Niin ollen ei ole komission tehtävä määrittää niitä todellisia haitallisia ympäristövaikutuksia, joita tietyllä hankkeella tosiasiallisesti on. Komissio on sitä paitsi esillä olevassa asiassa esittänyt oikeudellisesti riittävää näyttöä siitä, että kyseessä oleva hanke kuuluu yhden sanotun direktiivin liitteessä I olevan säännöksen soveltamisalaan, mistä seuraa, että sen osalta ympäristövaikutukset on arvioitava. On kiistatonta, että tämänkaltainen hanke on omiaan aiheuttamaan uusia huomattavia haittoja johtuen jo pelkästään rautatielinjan muutostöistä, joilla mahdollistetaan liikennöinti 220 kilometriin tunnissa yltävillä nopeuksilla.

60 Kaiken edellä esitetyn perusteella on katsottava, että komission kanne on perusteltu.

61 Näin ollen on todettava, että Espanjan kuningaskunta ei ole noudattanut direktiivin 85/337 2 ja 3 artiklan, 5 artiklan 2 kohdan sekä 6 artiklan 2 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole arvioinut "Välimeren käytävä" -nimiseen hankkeeseen kuuluvan hankkeen "Valencia–Tarragona-linja osuudella Las Palmas–Oropesa. Alusrakenne" ympäristövaikutuksia.

Oikeudenkäyntikulut

62 Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska komissio on vaatinut, että Espanjan kuningaskunta velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, ja koska Espanjan kuningaskunta on hävinnyt asian, se on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Näillä perusteilla yhteisöjen tuomioistuin (toinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Espanjan kuningaskunta ei ole noudattanut tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista 27 päivänä kesäkuuta 1985 annetun neuvoston direktiivin 85/337/ETY 2 ja 3 artiklan, 5 artiklan 2 kohdan sekä 6 artiklan 2 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole arvioinut "Välimeren käytävä" -nimiseen hankkeeseen kuuluvan hankkeen "Valencia–Tarragona-linja osuudella Las Palmas–Oropesa. Alusrakenne" ympäristövaikutuksia.**

2) **Espanjan kuningaskunta velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.**

Allekirjoitukset