

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (druhého senátu)
16. září 2004*

Ve věci C-227/01,

jejímž předmětem je žaloba pro nesplnění povinnosti podle článku 226 ES,

podaná Soudnímu dvoru dne 7. června 2001,

Komise Evropských společenství, zastoupená G. Valerem Jordanou, jako zmocněncem, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalobkyně,

proti

Španělskému království, zastoupenému S. Ortizem Vaamondem, jako zmocněncem, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalovanému,

* Jednací jazyk: španělština.

SOUDNÍ DVŮR (druhý senát),

ve složení C. W. A. Timmermans, předseda senátu, C. Gulmann, J. N. Cunha Rodrigues, R. Schintgen (zpravodaj) a F. Macken, soudci,

generální advokát: M. Poiares Maduro,
vedoucí soudní kanceláře: M. Múgica Arzamendi, vrchní rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 19. února 2004,

s ohledem na vyjádření předložená účastníky řízení,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 24. března 2004,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Svou žalobou se Komise Evropských společenství domáhá, aby Soudní dvůr určil, že Španělské království tím, že neposoudilo vliv „záměru trati Valencie-Tarragone, trasy Las Palmas-Oropesa. Platforma“, který je součástí záměru nazvaného „Středomořský koridor“, na životní prostředí, nesplnilo povinnosti, které pro něj vyplývají z článků

2, 3, čl. 5 odst. 2 a čl. 6 odst. 2 směrnice Rady 85/337/EHS ze dne 27. června 1985 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (Úř. věst. L 175, s. 40; Zvl. vyd. 15/01, s. 248).

Právní rámec

Právní úprava Společenství

- 2 Cílem směrnice 85/337 je v souladu s jejím prvním a šestým bodem odůvodnění předcházet znečištění a jinému zasahování do životního prostředí tím, že některé veřejné a soukromé záměry jsou podrobeny předchozímu posouzení jejich vlivů na životní prostředí.
- 3 Jak vyplývá z jejího pátého bodu odůvodnění, uvedená směrnice zavádí za tímto účelem obecné zásady posuzování vlivů na životní prostředí za účelem doplnění a koordinace postupů vydávání povolení k provádění veřejných a soukromých záměrů, které by mohly mít významný vliv na životní prostředí.
- 4 Podle osmého a jedenáctého bodu odůvodnění směrnice 85/337 mají záměry určitého druhu významný vliv na životní prostředí a musí být v zásadě podrobeny systematickému posouzení, aby bylo bráno v úvahu úsilí chránit zdraví lidí, přispět ke zlepšení kvality života zlepšením životního prostředí, zajistit udržení druhové rozmanitosti a reprodukční schopnosti ekosystému jako základního zdroje života.

5 Ustanoveními směrnice 85/337, dotčenými v projednávané věci, v jejich znění předcházejícím směrnicí Rady 97/11/ES ze dne 3. března 1997 pozměňující uvedenou směrnicí (Úř. věst. L 73, s. 5; Zvl. vyd. 15/03, s. 151), jsou následující ustanovení.

6 Článek 1 směrnice 85/337 zní následovně:

„1. Tato směrnice se vztahuje na posuzování vlivů těch veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, které by mohly mít významný vliv na životní prostředí.

2. Pro účely této směrnice se rozumí:

záměrem:

— provádění stavebních prací nebo výstavba jiných zařízení nebo děl,

— jiné zásahy do přírodního prostředí a krajiny, [...]“

7 Podle článku 2 této směrnice:

„1. Členské státy přijmou všechna opatření nezbytná k zajištění, aby ještě před vydáním povolení byly záměry, které mohou mít významný vliv na životní prostředí

mimo jiné v důsledku své povahy, rozsahu nebo umístění, posouzeny z hlediska jejich vlivů.

Tyto záměry jsou vymezeny v článku 4.

[...]

3. Členské státy mohou ve výjimečných případech vyjmout určitý záměr zcela nebo zčásti z působnosti ustanovení stanovených touto směrnicí.

V tom případě členské státy:

- a) zváží, zda by nevyhovovala jiná forma posouzení a mají-li být takto získané informace zpřístupněny veřejnosti;

- b) zpřístupní dotyčné veřejnosti informace vztahující se k tomuto vynětí a důvody, proč tato výjimka byla udělena;

- c) uvědomí Komisi před vydáním povolení o důvodech tohoto vynětí a poskytnou jí informace, které dají případně k dispozici vlastním státním příslušníkům.

Komise okamžitě předá získané dokumenty ostatním členským státům.

[...]"

- 8 Článek 3 uvedené směrnice stanoví:

„Posuzování vlivů na životní prostředí vhodným způsobem určí, popřípadě posoudí v každém jednotlivém případě a v souladu s články 4 až 11 přímé a nepřímé vlivy záměru na tyto faktory:

- člověka, faunu a flóru,
- půdu, vodu, ovzduší, podnebí a krajinu,
- vzájemné působení mezi faktory uvedenými v první a druhé odrážce,
- hmotné statky a kulturní dědictví.“

- 9 Článek 4 směrnice 85/337, na který odkazuje výše uvedený čl. 2 odst. 1 druhý pododstavec, uvádí:

„1. S výhradou čl. 2 odst. 3 podléhají záměry kategorií uvedených v příloze I posouzení v souladu s články 5 až 10.

2. Záměry z kategorií uvedených v příloze II podléhají posouzení v souladu s články 5 až 10, pokud členské státy usoudí, že to jejich povaha vyžaduje.

[...]“

- 10 Příloha I této směrnice ve svém bodě 7 kromě jiných záměrů uvádí „výstavbu dálkových železničních tratí“.

- 11 Příloha II bod 12 uvedené směrnice se odvolává zejména na „změny záměrů uvedených v příloze I“ .

12 Podle čl. 5 odst. 1 a 2 směrnice 85/337:

„1. V případě záměrů, které podle článku 4 musí podléhat posouzení vlivů na životní prostředí v souladu s články 5 až 10, přijmou členské státy nezbytná opatření k zajištění, aby oznamovatel poskytl ve vhodné formě informace upřesněné v příloze III, pokud:

- a) členské státy považují tyto informace za důležité v dané fázi povolenáčního řízení a vzhledem ke zvláštním rysům konkrétního záměru nebo určitého druhu záměrů a složek životního prostředí, které by mohly být zasaženy;

- b) členské státy považují za odůvodněné požadovat po oznamovateli, aby tyto informace shromáždil, mimo jiné s ohledem na současné poznatky a metody posuzování.

2. Informace, které má oznamovatel poskytnout v souladu s odstavcem 1, musí zahrnout alespoň:

— popis záměru obsahující informace o jeho umístění, povaze a rozsahu,

- popis zamýšlených opatření k vyloučení a omezení významných škodlivých vlivů a je-li to možné i k jejich nápravě;

- údaje nezbytné ke zjištění a posouzení hlavních vlivů, které by záměr mohl mít na životní prostředí,

- všeobecně srozumitelné shrnutí informací uvedených v první, druhé a třetí odrážce.“

13 Podle čl. 6 odst. 2 téže směrnice:

„Členské státy zajistí, aby:

- každá žádost o povolení a všechny informace shromážděné podle článku 5 byly zpřístupněny veřejnosti,

- dotyčná veřejnost měla příležitost vyjádřit své stanovisko před zahájením skutečňování záměru.“

14 Článek 12 směrnice 85/337 stanoví:

„1. Členské státy učiní opatření nezbytná pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do tří let od jejího oznámení.

2. Členské státy sdělí Komisi znění ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.“

15 Uvedená směrnice byla členskými státy oznámena dne 3. července 1985.

Vnitrostátní právní úprava

16 Španělská právní úprava, která provedla přílohu I bod 7 směrnice 85/337, uvádí mezi záměry, které musí podléhat posouzení vlivů na životní prostředí, „dálkové železniční tratě, které zahrnují novou trasu“.

Postup před zahájením soudního řízení

- 17 V důsledku stížnosti, kterou Komise obdržela v květnu 1999, a po výměně dopisů mezi Komisí a španělskými orgány, tento orgán poté, co měl za to, že uvedené orgány nesprávně použily směrnici 85/337, když předběžně neposoudily vlivy „záměru trati Valencie-Tarragone, trasy Las Palmas-Oropesa. Platforma“, který je součástí záměru „Středomořský koridor“, na životní prostředí, dopisem ze dne 13. dubna 2000 vyzval Španělské království k podání jeho vyjádření ve lhůtě dvou měsíců.
- 18 Vzhledem k tomu, že Komise nebyla spokojena s vysvětleními podanými španělskou vládou, zaslala dne 26. září 2000 Španělskému království odůvodněné stanovisko, kterým jej vyzvala k přijetí opatření nezbytných k dosažení souladu s povinnostmi vyplývajícími z článků 2, 3, čl. 5 odst. 2 a čl. 6 odst. 2 směrnice 85/337, ve lhůtě dvou měsíců od oznámení tohoto stanoviska.
- 19 Vzhledem k tomu, že španělská vláda na toto odůvodněné stanovisko odpověděla dopisem ze dne 2. ledna 2001, ve kterém zopakovala svou dřívější argumentaci, Komise se rozhodla podat tuto žalobu.

K žalobě

- 20 Komise Španělskému království vytýká, že tím, že neposoudilo vlivy „záměru trati Valencie-Tarragone, trasy Las Palmas-Oropesa. Platforma“, který je součástí záměru nazvaného „Středomořský koridor“ spojujícího španělský region Levante

s Katalánskem a francouzskou hranicí, na životní prostředí, nesplnilo povinnosti, které pro něj vyplývají z článků 2, 3, čl. 5 odst. 2 a čl. 6 odst. 2 směrnice 85/337.

K přípustnosti

- 21 Při jednání španělská vláda zpochybnila přípustnost žaloby z důvodu, že je založena na odlišném žalobním důvodu, než který byl uveden během postupu před zahájením soudního řízení.

- 22 Tato vláda totiž uplatňuje, že během postupu před zahájením soudního řízení byl předmět sporu jasně omezen na trasu o délce 13,2 km železniční trati, který dělí oblast Las Palmas od oblasti Oropesa. V tomto stadiu řízení Komise španělské vládě konkrétněji vytkla, že nerespektovala požadavky směrnice 85/337, co se týče části uvedené trasy o délce 7,64 km, na které byla trasa posunuta nejvíce o 800 metrů na západ, pro účely obchvatu oblasti Benicasim. Komise však ani ve výzvě k podání vyjádření, ani v odůvodněném stanovisku neuvedla zdvojení železničních tratí na zbývající části trasy o délce 13,2 km a zvláště v žádném okamžiku netvrdila, že zdvojení existující železniční trati spadá do rozsahu působnosti této směrnice.

- 23 V rámci své žaloby přitom Komise trvá na tom, aby bylo určeno, že se na takové zdvojení již dříve existujících železničních tratí vztahují ustanovení uvedené směrnice. Tento orgán navíc zmiňoval celou trasu Valencie-Tarragone o délce 251 km.

- 24 Za těchto podmínek byl předmět sporu jasně rozšířen.
- 25 Je třeba bez dalšího uvést, že v projednávané věci není zpochybňováno zachování pravidel postupu výzvy k podání vyjádření a odůvodněného stanoviska. Španělská vláda však uplatňuje, že důvod uvedený v žalobě se liší od toho, který obsahuje výzva k podání vyjádření a odůvodněné stanovisko.
- 26 V tomto ohledu z ustálené judikatury vyplývá, že předmět žaloby podané podle článku 226 ES je vymezen postupem před zahájením soudního řízení stanoveným tímto ustanovením, a že odůvodněné stanovisko Komise a žaloba musí být tedy založeny na stejných důvodech (viz zejména rozsudek ze dne 11. července 2002, Komise v. Španělsko, C-139/00, Recueil, s. I-6407, bod 18).
- 27 V projednávaném případě není nicméně možno tvrdit, že předmět sporu, jak byl vymezen během postupu před zahájením soudního řízení, byl rozšířen nebo pozměněn.
- 28 V odpověď na otázku Soudního dvora Komise totiž jednak potvrdila, že předmět projednávané žaloby je omezen na trasu o délce 13,2 km mezi Las Palmas a Oropesa a že se oproti tomu, co tvrdí španělská vláda, nijak nevztahuje na celou trasu trati Valencie-Tarragone dlouhou 251 km.

- 29 Krom toho jak výzva k podání vyjádření, tak odůvodněné stanovisko adresované Komisí Španělskému království uvádějí stejně jako žaloba, „trasu Las Palmas-Oropesa“, o které žalovaná vláda nezpochybňuje, že má délku 13,2 km. Žalobní odpověď španělské vlády ostatně jednoznačně prokazuje, že se tato vláda nijak nezmýlila ohledně dosahu sporu, neboť měla sama za to, že sporný záměr se týká trasy 13,2 km, která dělí oblasti Las Palmas a Oropesa, na které je existující železniční trať zdvojena a přizpůsobena rychlosti, která může dosáhnout 220 km/h, a jejíž část dlouhá 7,64 km je novou trasou pro obchvat oblasti Benicasim.
- 30 V důsledku toho je projednávaná žaloba přípustná.

K věci samé

Argumenty účastníků řízení

- 31 Komise na podporu své žaloby zdůrazňuje, že není sporné, že „záměr trati Valencie-Tarragone, trasy Las Palmas-Oropesa. Platforma“, který je součástí záměru nazvaného „Středomořský koridor“, nebyl podroben posouzení vlivů na životní prostředí stanovenému směrnicí 85/337.
- 32 Podle Komise přitom bylo takové posouzení v projednávaném případě povinné, neboť se jedná o jeden ze záměrů uvedených v bodě 7 přílohy I uvedené směrnice, na kterou odkazuje její čl. 4 odst. 1.

- 33 Komise z toho vyvozuje, že co se týče sporného záměru, byla směrnice 85/337 použita nesprávně, a že tedy Španělské království porušilo články 2, 3, čl. 5 odst. 2 a čl. 6 odst. 2 uvedené směrnice.
- 34 Podle názoru Komise žádný z důvodů uvedených španělskou vládou pro odůvodnění jejího postupu v projednávaném případě nemůže být přijat.
- 35 Argumentace uváděná touto vládou je tak neslučitelná se zněním směrnice 85/337, a konkrétněji se samotným zněním bodu 7 její přílohy I. Není navíc slučitelná s duchem a účelem této směrnice.
- 36 Španělská vláda připouští, že dotčený záměr nebyl formálně podroben posouzení vlivů na životní prostředí stanovenému směrnicí 85/337, ale má za to, že toto řízení nebylo v projednávané věci nezbytné.
- 37 Tato směrnice totiž nebyla použitelná, neboť prováděné práce spočívaly pouze ve vylepšení již existující železniční trati zdvojením původně jediné trati, aniž by se jednalo o výstavbu nové železniční trati a aniž by byla vyžadována nová trasa na dlouhou vzdálenost.

- 38 Toto stanovisko je potvrzeno zněním textu, kterým se provádí bod 7 přílohy I směrnice 85/337 do španělského práva, tedy vnitrostátní právní úpravou, jejíž soulad s ustanoveními uvedené směrnice Komise v žádném okamžiku nezpochybnila. Ostatně co se týče znění tohoto bodu 7, verze v anglickém jazyce rovněž uvádí výraz „trasa“ („lines“), a ne „trati“.
- 39 Mimoto dotčený záměr není určen k dálkové dopravě ve smyslu uvedeného bodu 7, neboť spojuje dvě oblasti vzdálené pouze 13,2 km.
- 40 Zdvojení trati navíc ve skutečnosti nemá vliv na životní prostředí, neboť pouze přistupuje k vlivu výstavby původní trati a Komise každopádně nepodala důkaz existence takového vlivu.
- 41 Španělská vláda podpůrně dodává, že požadavky směrnice byly v projednávané věci respektovány, pokud jde o jejich podstatu, z toho důvodu, že revizi územního plánu oblasti Benicasim, která byla provedena v roce 1992, předcházela studie o vlivech na životní prostředí předložená k veřejné konzultaci a prohlášení o vlivech na životní prostředí. Vzhledem k tomu, že přesným cílem uvedené revize bylo vyhrazení oblasti pro výstavbu obchvatu oblasti Benicasim, nebyla vyžadována nová studie týkající se vlivů prací provedených za tímto účelem.

- 42 Příslušné vnitrostátní orgány konečně v projednávané věci jednaly v dobré víře a spolupracovaly tím, že se podrobily názoru Komise pro část záměru, která to ještě umožňovala, neboť „změnu č. 3“ uvedeného záměru, která se vztahuje hlavně na výstavbu viaduktu o délce 754,5 m, předložily k veřejné konzultaci před skončením prací.

Závěry Soudního dvora

- 43 Za účelem posouzení opodstatněnosti žaloby Komise je třeba s ohledem na argumentaci žalované vlády v první řadě určit, zda směrnice 85/337, a konkrétněji povinnost posoudit vliv na životní prostředí, kterou stanoví, jsou použitelné na sporný záměr, a ve druhé řadě, v případě kladné odpovědi, zda uvedený záměr byl uskutečněn při zachování pravidel stanovených touto směrnicí.
- 44 Co se týče prvního bodu, nemůže být argumentace španělské vlády, podle které se bod 7 přílohy I této směrnice týká pouze výstavby nové trati ve smyslu nové železniční trasy mezi dvěma oblastmi, a nepoužije se tedy na zdvojení dříve existující trati, přijata.
- 45 Aniž by totiž bylo nezbytné v rámci projednávané žaloby rozhodnout o tom, zda všechny jazykové verze bodu 7 přílohy I směrnice 85/337 používají výraz

ekvivalentní výrazu „trať“ („vías“ ve verzi ve španělském jazyce) nebo o slučitelnosti španělské právní úpravy přijaté k provedení uvedeného ustanovení v rozsahu, v němž užívá výraz „trasa“ („líneas“), s touto směrnicí, z judikatury Soudního dvora vyplývá, že potřeba jednotného výkladu práva Společenství v případě odlišnosti mezi jednotlivými jazykovými verzemi jednoho ustanovení vyžaduje, aby toto ustanovení bylo vykládáno systematicky a podle účelu právní úpravy, jíž je součástí (viz zejména rozsudek ze dne 24. října 1996, Kraaijeveld a další, C-72/95, Recueil, s. I-5403, bod 28).

46 Co se přitom týče směrnice 85/337, Soudní dvůr již rozhodl, že z textu této směrnice může být dovozeno, že její působnost je rozsáhlá a její cíl velmi široký (výše uvedený rozsudek Kraaijeveld a další, body 31 a 39).

47 Jak to vyplývá konkrétněji z čl. 1 odst. 1 a čl. 2 odst. 1, stejně jako z prvního, pátého, šestého, osmého a jedenáctého bodu odůvodnění uvedené směrnice, jejím hlavním cílem je, aby ještě před vydáním povolení byly záměry, které mohou mít významný vliv na životní prostředí, mimo jiné v důsledku své povahy, rozsahu nebo umístění, posouzeny z hlediska jejich vlivů (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 19. září 2000, Linster, C-287/98, Recueil, s. I-6917, bod 52).

48 Tyto úvahy jsou samy o sobě dostačující k tomu, aby příloha I bod 7 směrnice 85/337 musela být chápána jako zahrnující zdvojení již existující trati.

- 49 Záměr této povahy může mít totiž významný vliv na životní prostředí ve smyslu uvedené směrnice, jelikož může trvale ovlivnit například faunu a flóru, složení půdy nebo krajiny nebo mít významný zvukový vliv, takže musí být zahrnut do rozsahu působnosti této směrnice. Cíl sledovaný směrnicí 85/337 by byl vážně narušen, pokud by tento typ záměru výstavby nové železniční trati, a to i souběžné s již existující tratí, nepodléhal povinnosti posouzení. Záměr této povahy nemůže být tedy analyzován jako pouhá změna dřívějšího záměru ve smyslu bodu 12 přílohy II této směrnice.
- 50 Tento závěr se ostatně nabízí tím více, pokud jako v projednávané věci má uskutečnění dotčeného záměru za výsledek novou trasu trati, i když se týká pouze části tohoto záměru. Podobný záměr výstavby může totiž ze své povahy mít významný vliv na životní prostředí ve smyslu směrnice 85/337.
- 51 Argument španělské vlády, podle kterého zde nejsou podmínky pro použití bodu 7 přílohy I uvedené směrnice vzhledem k tomu, že dotčený záměr se netýká dálkové dopravy ve smyslu tohoto ustanovení, ale naopak pouze trasy 13,2 km mezi sousedními oblastmi, je rovněž nepodložený.
- 52 Jak to totiž Komise právem uplatnila, sporný záměr je součástí železniční trati o délce 251 km mezi Valencií a Tarragone, která je součástí „Středomořského koridoru“ spojujícího španělský region Levante s Katalánskem a francouzskou hranicí.

- 53 Pokud by argumentace španělské vlády byla přijata, užitečný účinek směrnice 85/337 by mohl být vážně zpochybněn, neboť by stačilo, aby dotyčné vnitrostátní orgány rozdělily záměr týkající se delší vzdálenosti na menší po sobě jdoucí trasy, aby se ustanovením této směrnice vyhnul jak celý záměr, tak trasy vzniklé po rozdělení.
- 54 S přihlédnutím ke všem těmto úvahám náleží záměr, který je předmětem žaloby Komise týkající se výstavby další železniční trati o délce 13,2 km, z nichž je novou trasou 7,47 km za účelem obchvatu oblasti Benicasim, a která je součástí železniční trati o délce 251 km, do jedné z kategorií uvedených v příloze I směrnice 85/337, pro které je systematické posouzení v zásadě povinné podle čl. 4 odst. 1 a čl. 5 odst. 1 této směrnice.
- 55 Co se týče toho, zda byl uvedený záměr uskutečněn v souladu s pravidly uvedenými směrnicí 85/337, je třeba nejprve připomenout, že španělská vláda připouští, že tento záměr jako takový nebyl podroben požadavkům na posouzení vlivů na životní prostředí. Tato vláda mimo to netvrdí, že podmínky stanovené v čl. 2 odst. 3 uvedené směrnice jsou v projednávaném případě splněny.
- 56 Pokud jde dále o argument španělské vlády, podle kterého revizi územního plánu oblasti Benicasim z roku 1992 předcházela studie vlivů na životní prostředí předložená k veřejné konzultaci a prohlášení o vlivech na životní prostředí, je třeba uvést, že i kdyby uvedený plán obsahoval všechny nezbytné údaje pro splnění

minimálních podmínek stanovených směrnicí 85/337, nemohl by každopádně být považován za dostatečný, jelikož, jak to uvedla Komise, aniž by jí žalovaná vláda ohledně tohoto bodu výrazně protiřečila, se týká pouze území obce Benicasim, a konkrétněji obchvatu této oblasti, zatímco není sporné, že sporný záměr je rozsáhlejší. Z toho vyplývá, že alespoň pro zbývající část tohoto záměru nebyla ustanovení této směrnice správně použita.

57 Mimoto tvrzení španělské vlády, podle kterého příslušné orgány respektovaly požadavky uvedené směrnice, co se týče „změny č. 3“ záměru, není opodstatněné. Podle žalované vlády byla informace určená veřejnosti jednak zveřejněna až poté, co záměr začal být uskutečňován. Takový způsob postupu je přitom zjevně v rozporu s ustanoveními čl. 6 odst. 2 směrnice 85/337, podle kterého musí mít dotyčná veřejnost příležitost vyjádřit své stanovisko před zahájením uskutečňování záměru. Skutečnost uvedená španělskou vládou, že veřejná konzultace se konala před ukončením prací, tedy není relevantní. Toto řízení se krom toho týkalo pouze části dotčeného záměru o délce 13,2 km, tedy „změny č. 3“ týkající se hlavně výstavby mostu o délce asi 750 m.

58 Ostatně okolnost, že vnitrostátní orgány jednaly v dobré víře, rovněž není relevantní. V souladu s judikaturou má totiž žaloba pro nesplnění povinnosti objektivní charakter a skutečnost, že vytýkané nesplnění povinnosti je výsledkem nesprávného výkladu ustanovení práva Společenství členským státem, nemůže Soudnímu dvoru zabránit v určení tohoto nesplnění povinnosti (viz rozsudek ze dne 17. listopadu 1993, Komise v. Španělsko, C-73/92, Recueil, s. I-5997, bod 19).

- 59 Konečně co se týče tvrzení španělské vlády, podle kterého Komise vytýkané nesplnění povinnosti neplatně odůvodnila, jelikož neprokázala, že zdvojení již existující trati má ve skutečnosti vliv na životní prostředí, který překračuje vliv způsobený výstavbou původní trati, stačí připomenout, že relevantní kritérium pro použití směrnice 85/337 je založeno na významném vlivu, který určitý záměr „může mít“ na životní prostředí (viz v tomto ohledu čl. 1 odst. 1, stejně jako pátý a šestý bod odůvodnění této směrnice). Za těchto podmínek Komisi nepřísluší vymezit konkrétní negativní účinky, které záměr má na životní prostředí ve skutečnosti. Komise naopak v projednávané věci prokázala právně dostačujícím způsobem, že dotčený záměr spadá do rozsahu působnosti jednoho z ustanovení přílohy I směrnice, takže musí podléhat posouzení svých vlivů na životní prostředí. Je ostatně nezpochybnitelné, že záměr tohoto typu může vyvolat nové významné rušivé vlivy, a to i jen z důvodu úpravy železniční trati za účelem dopravy o rychlosti, která může dosáhnout 220 km/h.
- 60 S ohledem na všechny úvahy, které předchází, je namístě považovat žalobu Komise za opodstatněnou.
- 61 V důsledku toho je třeba určit, že Španělské království tím, že neposoudilo vliv „záměru trati Valencie-Tarragone, trasy Las Palmas-Oropesa. Platforma“, který je součástí záměru nazvaného „Středomořský koridor“, na životní prostředí, nesplnilo povinnosti, které pro něj vyplývají z článků 2, 3, čl. 5 odst. 2 a čl. 6 odst. 2 směrnice 85/337.

K nákladům řízení

- 62 Podle čl. 69 odst. 2 jednacího řádu bude účastníku řízení, který byl ve sporu neúspěšný, uložena náhrada nákladů řízení, pokud účastník, který byl ve sporu úspěšný, náhradu nákladů ve svém návrhu požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise požadovala náhradu nákladů řízení ve svém návrhu a Španělské království bylo ve sporu neúspěšné, je namístě mu uložit náhradu nákladů řízení.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (druhý senát) rozhodl takto:

- 1) Španělské království tím, že neposoudilo vliv „záměru trati Valencié-Tarragone, trasy Las Palmas-Oropesa. Platforma“, který je součástí záměru nazvaného „Středomořský koridor“, na životní prostředí, nesplnilo povinnosti, které pro něj vyplývají z článků 2, 3, čl. 5 odst. 2 a čl. 6 odst. 2 směrnice Rady 85/337/EHS ze dne 27. června 1985 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí.
- 2) Španělskému království se ukládá náhrada nákladů řízení.

Podpisy.