

WYROK TRYBUNAŁU (druga izba)
z dnia 16 września 2004 r. *

W sprawie C-227/01

mającej za przedmiot skargę o stwierdzenie, na podstawie art. 226 WE, uchybienia zobowiązaniom Państwa Członkowskiego,

wniesioną w dniu 7 czerwca 2001 r.,

Komisja Wspólnot Europejskich, reprezentowana przez G. Valera Jordane, działającego w charakterze pełnomocnika, z adresem do doręczeń w Luksemburgu,

strona skarżąca,

przeciwko

Królestwu Hiszpanii, reprezentowanemu przez S. Ortiza Vaamondego, działającego w charakterze pełnomocnika, z adresem do doręczeń w Luksemburgu,

strona pozwana,

* Język postępowania: hiszpański.

TRYBUNAŁ (druga izba),

w składzie: C. W. A. Timmermans, prezes izby, C. Gulmann, J. N. Cunha Rodrigues, R. Schintgen (sprawozdawca) i F. Macken, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Poiares Maduro,
sekretarz: M. Múgica Arzamendi, główny administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 19 lutego 2004 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione przez strony,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 24 marca 2004 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 W skardze do Trybunału Komisja Wspólnot Europejskich wnosi o stwierdzenie, że nie przeprowadzając oceny wpływu na środowisko „Projektu linii kolejowej Walencja–Tarragona, odcinek Las Palmas–Oropesa. Torowisko”, stanowiącego część przedsięwzięcia pod nazwą „Korytarz śródziemnomorski”, Królestwo Hiszpa-

nii uchybiło zobowiązaniom ciążącym na nim na mocy art. 2, 3, 5 ust. 2 i art. 6 ust. 2 dyrektywy Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (Dz.U. L 175, str. 40).

Ramy prawne

Uregulowania wspólnotowe

- 2 Zgodnie z pierwszym i szóstym motywem dyrektywy 85/337 jej celem jest zapobieganie zanieczyszczeniom i innym zagrożeniom środowiska naturalnego poprzez uprzednie poddanie niektórych przedsięwzięć publicznych lub prywatnych ocenie skutków wywieranych na środowisko naturalne.
- 3 Jak wynika z motywu piątego dyrektywy, w tym zakresie wprowadza ona zasady ogólne dla oceny skutków wywieranych na środowisko w celu uzupełnienia i skoordynowania procedur wydawania zezwoleń na publiczne i prywatne przedsięwzięcia, które mogą mieć znaczny wpływ na środowisko.
- 4 Zgodnie z ósmym i jedenastym motywem dyrektywy 85/337 niektóre rodzaje przedsięwzięć mogą znacząco oddziaływać na środowisko i te przedsięwzięcia muszą z zasady podlegać systematycznej ocenie ze względu na ochronę zdrowia ludzi, poprawę jakości życia poprzez poprawę warunków środowiska oraz zachowanie różnorodności gatunków i zdolności reprodukcyjnej ekosystemów jako podstawy utrzymania życia.

5 W niniejszej sprawie mają zastosowanie następujące przepisy dyrektywy 85/337 w brzmieniu obowiązującym przed przyjęciem dyrektywy Rady 97/11/WE z dnia 3 marca 1997 r. (Dz.U. L 73, str. 5) zmieniającej tę dyrektywę:

6 Artykuł 1 dyrektywy 85/337 brzmi:

„1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do oceny skutków środowiskowych wywieranych przez przedsięwzięcia publiczne i prywatne, które mogą znacząco oddziaływać na środowisko.

2. Do celów niniejszej dyrektywy:

»przedsięwzięcie« oznacza:

— wykonanie prac budowlanych lub innych instalacji lub systemów,

— inne interwencje w otoczeniu naturalnym i krajobrazie, [...]”.

7 Artykuł 2 tej dyrektywy stanowi:

„1. Państwa Członkowskie przyjmują wszystkie niezbędne środki, aby zapewnić, że przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko naturalne między

innymi z powodu ich charakteru, rozmiarów lub lokalizacji podlegają ocenie w odniesieniu do ich skutków przed udzieleniem zezwolenia.

Przedsięwzięcia te są określone w art. 4.

[...]

3. Państwa Członkowskie mogą w wyjątkowych przypadkach wyłączyć szczególne przedsięwzięcie w całości lub w części z przepisów ustanowionych w niniejszej dyrektywie.

W takim przypadku Państwa Członkowskie:

- a) rozważą, czy byłaby właściwa inna forma oceny i czy zebrane w ten sposób informacje powinny być udostępnione opinii publicznej;

- b) udostępniają opinii publicznej informacje odnoszące się do tego wyłączenia i informują o przyczynach tego wyłączenia;

c) informują Komisję przed udzieleniem zezwolenia o przyczynach uzasadniających przyznanie wyłączenia i przekazują jej informacje, które, w odpowiednim przypadku, udostępniają swoim obywatelom.

Komisja przesyła niezwłocznie otrzymane dokumenty innym Państwom Członkowskim.

[...].

8 Artykuł 3 powołanej dyrektywy stanowi:

„Ocena wpływu na środowisko określa, opisuje i ocenia we właściwy sposób dla każdego indywidualnego przypadku i zgodnie z art. 4–11 bezpośrednio i pośrednio skutki przedsięwzięcia dla następujących elementów:

- istot ludzkich, fauny i flory,
- gleby, wody, powietrza, klimatu i krajobrazu,
- oddziaływania między elementami wymienionymi w tiret pierwszym i drugim,
- dóbr materialnych i dziedzictwa kultury”.

- 9 Artykuł 4 dyrektywy 85/337, na który powołuje się jej art. 2 ust. 1 tiret drugie, przewiduje, że:

„1. Z zastrzeżeniem art. 2 ust. 3 przedsięwzięcia zaliczone do kategorii wymienionych w załączniku I podlegają ocenie zgodnie z art. 5–10.

2. Przedsięwzięcia zaliczone do kategorii wymienionych w załączniku II podlegają ocenie zgodnie z art. 5–10, jeżeli Państwa Członkowskie uznają, że wymóg taki wynika z cech tych przedsięwzięć.

[...]”.

- 10 Załącznik I do wspomnianej dyrektywy w pkt 7 wymienia, wśród innych przedsięwzięć, „budowę dalekobieżnych linii ruchu kolejowego”.

- 11 Załącznik II pkt 12 dyrektywy odnosi się w szczególności do „zmian przedsięwzięć wymienionych w załączniku I”.

12 Zgodnie z art. 5 ust. 1 i 2 dyrektywy 85/337:

„1. W przypadku przedsięwzięć, które, stosownie do art. 4, muszą podlegać ocenie wpływu na środowisko, zgodnie z art. 5–10, Państwa Członkowskie przyjmują środki niezbędne do zapewnienia, że wykonawca dostarczy we właściwej formie informacje wyszczególnione w załączniku III w zakresie, w jakim:

- a) Państwa Członkowskie uznają, że te informacje są odpowiednie dla danego etapu procedury zezwolenia i dla szczególnych cech określonego przedsięwzięcia lub typu przedsięwzięcia oraz dla cech środowiskowych, które mogą być naruszone;

- b) Państwa Członkowskie uznają, że można w sposób uzasadniony żądać od wykonawcy zebrania takich informacji, uwzględniając między innymi obecny stan wiedzy i metody oceny.

2. Informacje, które mają być dostarczone przez wykonawcę, zgodnie z ust. 1, zawierają co najmniej:

- opis przedsięwzięcia zawierający informacje o miejscu, projekcie i wielkości przedsięwzięcia,

- opis środków przewidzianych w celu uniknięcia, zmniejszenia i, jeśli to możliwe, naprawienie poważnych niekorzystnych skutków,

- dane wymagane do rozpoznania i oszacowania głównych skutków, które mogą być spowodowane w środowisku przez to przedsięwzięcie,

- podsumowanie w języku nietechnicznym informacji wymienionych w tiret 1–3”.

13 Artykuł 6 ust. 2 tej dyrektywy stanowi:

„Państwa Członkowskie zapewniają:

- udostępnienie opinii publicznej każdego wniosku o zezwolenie na inwestycję i każdej informacji zebranej zgodnie z art. 5,

- społeczności, której to dotyczy, możliwość wyrażenia opinii, zanim to przedsięwzięcie zostanie przeprowadzone”.

14 Artykuł 12 dyrektywy 85/337 stanowi:

„1. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu wykonania niniejszej dyrektywy w ciągu trzech lat od jej notyfikacji.

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji teksty przepisów prawa krajowego, które przyjmą w zakresie objętym niniejszą dyrektywą”.

15 Dyrektywa została notyfikowana Państwom Członkowskim w dniu 3 lipca 1985 r.

Uregulowania krajowe

16 Hiszpańskie przepisy dokonujące transpozycji pkt 7 załącznika I do dyrektywy 85/337 wśród przedsięwzięć, które muszą być obligatoryjnie poddane procedurze oceny wpływu na środowisko, wymieniają „dalekobieżne linie kolejowe obejmujące nowe trasy”.

Postępowanie poprzedzające wniesienie skargi

- 17 W następstwie zawiadomienia, które wpłynęło w maju 1999 r., i po wymianie pism z władzami hiszpańskimi Komisja uznała, że nie przeprowadzając uprzedniej oceny wpływu na środowisko „Projektu linii kolejowej Walencja–Tarragona, odcinek Las Palmas–Oropesa. Torowisko”, stanowiącego część przedsięwzięcia pod nazwą „Korytarz śródziemnomorski”, władze te niewłaściwie zastosowały dyrektywę 85/337 i pismem z dnia 13 kwietnia 2000 r. skierowała do Królestwa Hiszpanii wezwanie do przedstawienia uwag w terminie dwóch miesięcy.

- 18 Komisja, uznawszy wyjaśnienia przedstawione przez rząd hiszpański za niewystarczające, w dniu 26 września 2000 r. skierowała do Królestwa Hiszpanii uzasadnioną opinię, wzywając je do podjęcia działań niezbędnych do zastosowania się do tej opinii w terminie dwóch miesięcy od daty jej doręczenia.

- 19 Gdy rząd hiszpański odpowiedział na uzasadnioną opinię pismem z dnia 2 stycznia 2001 r., w którym powtórzył swoją poprzednią argumentację, Komisja postanowiła wnieść niniejszą skargę.

W przedmiocie skargi

- 20 Komisja zarzuca Królestwu Hiszpanii, że nie przeprowadzając oceny wpływu na środowisko „Projektu linii kolejowej Walencja–Tarragona, odcinek Las Palmas–Oropesa. Torowisko”, stanowiącego część przedsięwzięcia pod nazwą „Korytarz śródziemnomorski” łączącego hiszpański region Levante z Katalonią i granicą

francuską, uchybiło ono zobowiązaniom ciążącym na nim na mocy art. 2, 3, 5 ust. 2 i art. 6 ust. 2 dyrektywy 85/337.

W przedmiocie dopuszczalności

- 21 Na rozprawie rząd hiszpański kwestionował dopuszczalność skargi na tej podstawie, że wniosek opierał się na innym zarzucie niż podniesiony w postępowaniu poprzedzającym wniesienie skargi.
- 22 Rząd ten twierdzi, że w postępowaniu poprzedzającym wniesienie skargi przedmiot sporu wyraźnie ograniczał się do odcinka linii kolejowej o długości 13,2 km oddzielającego miejscowości Las Palmas i Oropesa. W tej fazie postępowania Komisja w szczególności zarzuciła rządowi hiszpańskiemu niedopełnienie wymogów dyrektywy 85/337 w odniesieniu do części tego odcinka o długości 7,64 km, gdzie trasa została przesunięta do 800 m na zachód w celu okrążenia miejscowości Benicasim. Ani w wezwaniu do usunięcia uchybienia, ani w uzasadnionej opinii Komisja nie wspomniała natomiast o podwojeniu linii kolejowej na pozostałej części odcinka o długości 13,2 km oraz w szczególności w żadnym momencie nie twierdziła, że podwojenie istniejącej linii kolejowej wchodzi w zakres zastosowania tej dyrektywy.
- 23 Tymczasem w ramach skargi Komisja nalega, jego zdaniem, na stwierdzenie, iż podwojenie istniejącej linii kolejowej podlega przepisom niniejszej dyrektywy. Ponadto Komisja odnosi się do całej linii Walencja–Tarragona o długości 251 km.

- 24 W tych okolicznościach przedmiot sporu został, zdaniem tego rządu, wyraźnie rozszerzony.
- 25 Należy przede wszystkim stwierdzić, że w niniejszej sprawie nie jest kwestionowana prawidłowość uzasadnionej opinii i poprzedzającego ją postępowania. Rząd hiszpański podnosi jednakże, iż zarzut sformułowany w skardze różni się od zawartego w wezwaniu do usunięcia uchybienia i uzasadnionej opinii.
- 26 W tej kwestii z utrwalonego orzecznictwa wynika, że przedmiot skargi wniesionej na podstawie art. 226 WE jest określony przez przewidziane przez ten przepis postępowanie poprzedzające wniesienie skargi oraz że w konsekwencji uzasadniona opinia Komisji i skarga muszą się opierać na identycznych zarzutach (zob. w szczególności wyrok z dnia 11 lipca 2002 r. w sprawie C-139/00 Komisja przeciwko Hiszpanii, Rec. str. I-6407, pkt 18).
- 27 W niniejszej sprawie nie można jednak stwierdzić, że przedmiot sporu określony podczas postępowania poprzedzającego wniesienie skargi został rozszerzony lub zmieniony.
- 28 Po pierwsze, w odpowiedzi na pytanie Trybunału Komisja potwierdziła, że przedmiot niniejszej skargi jest ograniczony do odcinka o długości 13,2 km pomiędzy Las Palmas a Oropesą i że wbrew twierdzeniom rządu hiszpańskiego w żadnym razie nie obejmuje całej trasy o długości 251 km linii Walencja–Tarragona.

29 Po drugie, zarówno wezwanie do usunięcia uchybienia, jak i uzasadniona opinia skierowane przez Komisję do Królestwa Hiszpanii odnoszą się, tak jak skarga, do „odcinka Las Palmas–Oropesa”, co do którego pozwany rząd nie kwestionuje, iż jego długość wynosi 13,2 km. Ponadto replika wniesiona przez rząd hiszpański niedwuznacznie dowodzi, że w żaden sposób nie pomylił się on w odniesieniu do zakresu sporu, ponieważ sam uznał, iż sporny projekt dotyczy odcinka o długości 13,2 km oddzielającego miejscowości Las Palmas i Oropesa, na którym istniejąca linia kolejowa została podwojona i przystosowana do prędkości mogącej dochodzić do 220 km/h, a którego część o długości 7,64 km stanowi nową trasę okrążającą miejscowość Benicasim.

30 Wobec powyższego niniejsza skarga jest dopuszczalna.

Co do istoty sprawy

Argumenty stron

31 Na poparcie skargi Komisja podkreśla, że jest wiadome, iż „Projekt linii kolejowej Walencja–Tarragona, odcinek Las Palmas–Oropesa. Torowisko”, stanowiący część przedsięwzięcia pod nazwą „Korytarz śródziemnomorski” nie został poddany procedurze oceny wpływu na środowisko przewidzianej przez dyrektywę 85/337.

32 Zdaniem Komisji, taka ocena była obligatoryjna w niniejszej sprawie, ponieważ chodzi o jedno z przedsięwzięć wymienionych w pkt 7 załącznika I do powyższej dyrektywy, do której odwołuje się jej art. 4 ust. 1.

- 33 Komisja wnioskuje, że w odniesieniu do spornego projektu dyrektywa 85/337 została niewłaściwie zastosowana i że tym samym Królestwo Hiszpanii naruszyło art. 2, 3, 5 ust. 2 i art. 6 ust. 2 powyższej dyrektywy.
- 34 W opinii Komisji nie można uwzględnić żadnego z powodów powołanych przez rząd hiszpański na uzasadnienie jego sposobu postępowania w niniejszej sprawie.
- 35 Tym samym argumentacja przedstawiona przez ten rząd jest sprzeczna z literą dyrektywy 85/337, a w szczególności z brzmieniem pkt 7 załącznika I. Ponadto jest ona niezgodna z zamysłem i celem tej dyrektywy.
- 36 Rząd hiszpański przyznaje, że przedmiotowy projekt formalnie nie został poddany procedurze oceny wpływu na środowisko przewidzianej przez dyrektywę 85/337, jednakże uważa, iż procedura ta nie była konieczna w niniejszej sprawie.
- 37 Dyrektywa ta nie miała zastosowania, ponieważ przeprowadzone prace polegały jedynie na ulepszeniu już istniejącej linii kolejowej poprzez podwojenie pierwotnie pojedynczej linii, przy braku budowy nowej linii kolejowej i bez potrzeby wytyczania nowej trasy na dłuższym odcinku.

- 38 Ten punkt widzenia znajduje potwierdzenie w brzmieniu przepisów dokonujących transpozycji pkt 7 załącznika I do dyrektywy 85/337 do prawa hiszpańskiego, przy czym Komisja nigdy nie zarzucała ich niezgodności z przepisami powyższej dyrektywy. Poza tym, w odniesieniu do brzmienia pkt 7, angielska wersja językowa również odwołuje się do pojęcia „linia” („lines”), a nie pojęcia „tor”.
- 39 Ponadto przedmiotowy projekt nie jest przeznaczony dla ruchu dalekobieżnego w rozumieniu pkt 7, ponieważ łączy on jedynie dwie miejscowości oddalone od siebie o 13,2 km.
- 40 Co więcej, podwojenie linii w rzeczywistości nie wywiera skutków na środowisko poza spowodowanymi przez budowę pierwotnej linii, a w każdym razie Komisja nie wykazała istnienia takich skutków.
- 41 Rząd hiszpański pomocniczo podnosi, że wymogi dyrektywy zostały zachowane co do istoty, ponieważ dokonana w 1992 r. zmiana ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego Benicasim została poprzedzona oceną wpływu poddaną badaniu opinii publicznej oraz oświadczeniem dotyczącym wpływu na środowisko. Ponieważ przedmiotem powyższej zmiany było właśnie zarezerwowanie obszaru pod budowę obwodnicy kolejowej miejscowości Benicasim, nie była wymagana nowa ocena dotycząca skutków podjętych w tym celu prac.

- 42 Wreszcie właściwe władze krajowe działały w niniejszej sprawie w dobrej wierze i okazały wolę współpracy, przyjmując stanowisko Komisji w odniesieniu do części projektu, gdzie było to jeszcze możliwe, ponieważ przeprowadziły badanie opinii publicznej przed zakończeniem robót w zakresie zmiany nr 3 do tego projektu, która zasadniczo dotyczy budowy wiaduktu o długości 754,5 m.

Ocena Trybunału

- 43 W celu oceny zasadności skargi Komisji należy najpierw ustalić, biorąc pod uwagę argumentację pozwanego rządu, czy dyrektywa 85/337, a w szczególności przewidziany przez nią obowiązek dokonania oceny wpływu na środowisko, znajduje zastosowanie do spornego projektu, a jeżeli tak, to czy powyższy projekt został zrealizowany przy zachowaniu przepisów tej dyrektywy.
- 44 W odniesieniu do pierwszego punktu należy odrzucić argumenty rządu hiszpańskiego, według których pkt 7 załącznika I do tej dyrektywy mówi jedynie o budowie nowej linii w sensie nowego połączenia kolejowego pomiędzy dwoma miejscowościami, a zatem nie ma zastosowania do podwojenia istniejącej linii.
- 45 W ramach niniejszego postępowania nie ma potrzeby rozstrzygać, czy wszystkie wersje językowe pkt 7 załącznika I do dyrektywy 85/337 stosują pojęcie

odpowiadające pojęciu „tor” („vías” w hiszpańskiej wersji) lub w przedmiocie zgodności z tą dyrektywą hiszpańskich przepisów wydanych w celu transpozycji tego przepisu w zakresie, w jakim używa on pojęcia „linia” („líneas”), ponieważ z orzecznictwa Trybunału wynika, iż konieczność jednolitej wykładni prawa wspólnotowego w przypadku rozbieżności pomiędzy różnymi wersjami językowymi przepisu wymaga, aby był on interpretowany zgodnie z logiką i celem regulacji, której część stanowi (zob. w szczególności wyrok z dnia 24 października 1996 r. w sprawie C-72/95 Kraaijeveld i in., Rec. str. I-5403, pkt 28).

46 W odniesieniu do dyrektywy 85/337 Trybunał stwierdził już, że z brzmienia dyrektywy można wnioskować, iż jej zakres zastosowania jest szeroki, a cel obszerny (powołany wyrok w sprawie Kraaijeveld i in., pkt 31 i 39).

47 Jak wynika w szczególności z art. 1 ust. 1 i art. 2 ust. 1 oraz z pierwszego, piątego, szóstego, ósmego i jedenastego motywu powołanej dyrektywy, jej zasadniczym celem jest obligatoryjne poddanie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko naturalne między innymi z powodu ich charakteru, rozmiarów lub lokalizacji ocenie w odniesieniu do ich skutków przed udzieleniem zezwolenia (zob. podobnie wyrok z dnia 19 września 2000 r. w sprawie C-287/98 Linster, Rec. str. I-6917, pkt 52).

48 Już na podstawie samych tych rozważań należy pkt 7 załącznika I do dyrektywy 85/337 rozumieć w ten sposób, że obejmuje on podwojenie już istniejącej linii kolejowej.

- 49 Przedsięwzięcie tego rodzaju może mieć znaczący wpływ na środowisko w rozumieniu tej dyrektywy, ponieważ może trwale oddziaływać na przykład na faunę i florę, strukturę gleby lub nawet na krajobraz, jak również w szczególności wywierać istotne skutki co do hałasu, zatem wchodzi w zakres zastosowania niniejszej dyrektywy. Rażącem naruszeniem zamierzonego przez dyrektywę 85/337 celu byłoby wyłączenie takiego projektu budowy nowego toru kolejowego, nawet zbieżnego z uprzednio istniejącą linią, od obowiązku dokonania oceny jego wpływu na środowisko. Zatem przedsięwzięcie tego rodzaju nie może być postrzegane jako zwykła zmiana wcześniejszego projektu w rozumieniu pkt 12 załącznika II do tej dyrektywy.
- 50 Ponadto wniosek ten nasuwa się, tym bardziej że, jak w niniejszej sprawie, realizacja przedmiotowego projektu obejmuje nową trasę, nawet jeśli dotyczy tylko części tego projektu. Taki projekt budowy może więc z natury znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu dyrektywy 85/337.
- 51 Argument rządu hiszpańskiego, według którego nie są spełnione warunki zastosowania pkt 7 załącznika I do powyższej dyrektywy, ponieważ przedmiotowy projekt nie dotyczy ruchu dalekobieżnego w rozumieniu tego przepisu, lecz tylko odcinka o długości 13,2 km pomiędzy sąsiednimi miejscowościami, jest również bezzasadny.
- 52 Jak słusznie podnosi Komisja, sporny projekt stanowi część linii kolejowej o długości 251 km pomiędzy Walencją a Tarragoną, należącej do „Korytarza śródziemnomorskiego” łączącego hiszpański region Levante z Katalonią i granicą francuską.

- 53 Gdyby przyjąć argumentację rządu hiszpańskiego, skuteczność dyrektywy 85/337 mogłaby być poważnie zagrożona, ponieważ wystarczyłoby właściwym władzom krajowym podzielić projekt obejmujący dalsze odległości na kolejne krótkie odcinki, aby wyłączyć z przepisów tej dyrektywy zarówno projekt jako całość, jak i odcinki powstałe w wyniku tego podziału.
- 54 W świetle powyższych rozważań projekt objęty skargą Komisji, dotyczący budowy dodatkowego toru kolejowego o długości 13,2 km, który ma nową trasę na odcinku o długości 7,64 km przewidzianym dla okrążenia miejscowości Benicasim i który stanowi część linii kolejowej o długości 251 km, należy do jednej z kategorii wymienionych w załączniku I do dyrektywy 85/337, dla których co do zasady jest obligatoryjnie przewidziana każdorazowa ocena na podstawie art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 1 tej dyrektywy.
- 55 W odniesieniu do kwestii, czy powyższy projekt został zrealizowany zgodnie z zasadami określonymi w dyrektywie 85/337, należy przede wszystkim zauważyć, że rząd hiszpański przyznaje, iż projekt jako taki nie został poddany wymogom dyrektywy w zakresie oceny wpływu na środowisko. Co więcej, rząd ten nie twierdzi, że warunki określone w art. 2 ust. 3 powyższej dyrektywy zostały w odniesieniu do niego spełnione.
- 56 Następnie, w odniesieniu do argumentu rządu hiszpańskiego, według którego zmiana ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego Benicasim z 1992 r. została poprzedzona oceną wpływu, którą poddano badaniu opinii publicznej i oświadczeniem dotyczącym wpływu na środowisko, należy podnieść, iż nawet jeżeli

plan ten obejmował wszystkie informacje konieczne do wypełnienia minimalnych warunków ustalonych przez dyrektywę 85/337, to w każdym razie nie można tego uznać za wystarczające, ponieważ, jak stwierdziła Komisja, a czego poważnie nie zakwestionował pozwany rząd, dotyczy on tylko obszaru gminy Benicasim, w szczególności obwodnicy tej miejscowości, podczas gdy wiadomo, iż sporny projekt ma szerszy zakres. Stąd przynajmniej w odniesieniu do pozostałej części tego projektu przepisy dyrektywy nie zostały właściwie zastosowane.

- 57 Nie jest również uzasadnione twierdzenie rządu hiszpańskiego, zgodnie z którym właściwe władze spełniły wymagania powyższej dyrektywy w odniesieniu do „zmiany nr 3” do projektu. Po pierwsze, zgodnie z oświadczeniem pozwanego rządu informacja przeznaczona dla opinii publicznej została opublikowana dopiero po rozpoczęciu realizacji projektu. Ten sposób postępowania jest oczywiście sprzeczny z art. 6 ust. 2 dyrektywy 85/337, według którego społeczności, której to dotyczy, należy zapewnić możliwość wyrażenia opinii, zanim przedsięwzięcie zostanie przeprowadzone. Powołany przez rząd hiszpański fakt, że badanie opinii publicznej miało miejsce przed zakończeniem prac, nie ma więc żadnego znaczenia. Po drugie, procedura ta dotyczyła tylko części przedmiotowego odcinka o długości 13,2 km, tj. „zmiany nr 3” zasadniczo odnoszącej się do budowy wiaduktu o długości około 750 m.
- 58 Ponadto również pozbawiona znaczenia jest okoliczność, iż władze krajowe działały w dobrej wierze. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem skarga o stwierdzenie uchybienia ma charakter obiektywny i fakt, że zarzucane uchybienie wynika z niewłaściwej wykładni przepisów wspólnotowych przez Państwo Członkowskie nie może uniemożliwić Trybunałowi stwierdzenia uchybienia (zob. wyrok z dnia 17 listopada 1993 r. w sprawie C-73/92 Komisja przeciwko Hiszpanii, Rec. str. I-5997, pkt 19).

- 59 Wreszcie w odniesieniu do zarzutu rządu hiszpańskiego, według którego Komisja niewystarczająco uzasadniła zarzucane uchybienie, ponieważ nie przedstawiła dowodu, iż podwojenie istniejącej linii faktycznie wywiera wpływ na środowisko poza skutkami spowodowanymi przez budowę pierwotnej linii, wystarczy wskazać, że właściwym kryterium dla zastosowania dyrektywy 85/337 jest znaczący wpływ, jaki określone przedsięwzięcie „może” wywierać na środowisko (zob. w tej kwestii art. 1 ust. 1, jak również piąty i szósty motyw tej dyrektywy). W tych okolicznościach nie na Komisji ciąży ustalenie konkretnych negatywnych skutków rzeczywiście wywieranych na środowisko przez przedsięwzięcie. Z drugiej strony, w niniejszej sprawie Komisja z prawnego punktu widzenia dostatecznie wykazała, że przedmiotowy projekt wchodzi w zakres zastosowania jednego z postanowień załącznika I do powyższej dyrektywy, według którego musi on podlegać obowiązkowej ocenie wpływu na środowisko. Poza tym jest bezsporne, że przedsięwzięcie tego rodzaju ze swej natury powoduje nowe istotne szkodliwe skutki, choćby z powodu przystosowania linii kolejowej do ruchu o prędkości mogącej dochodzić do 220 km/h.
- 60 W świetle wszystkich powyższych rozważań należy uznać skargę Komisji za zasadną.
- 61 W konsekwencji należy stwierdzić, że nie dokonując oceny wpływu na środowisko „Projektu linii kolejowej Walencja–Tarragona, odcinek Las Palmas–Oropesa. Torowisko”, stanowiącego część przedsięwzięcia pod nazwą „Korytarz śródziemnomorski”, Królestwo Hiszpanii uchybiło zobowiązaniom, które ciążyą na nim na mocy art. 2, 3, 5 ust. 2 i art. 6 ust. 2 dyrektywy 85/337.

W przedmiocie kosztów

- 62 Zgodnie z art. 69 § 2 regulaminu kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Ponieważ Komisja wniosła o obciążenie Królestwa Hiszpanii kosztami postępowania, a ono przegrało sprawę, należy obciążyć je kosztami postępowania.

Z powyższych względów Trybunał (druga izba) orzeka, co następuje:

- 1) **Nie dokonując oceny wpływu na środowisko „Projektu linii kolejowej Walencja–Tarragona, odcinek Las Palmas–Oropesa. Torowisko”, stanowiącego część przedsięwzięcia pod nazwą „Korytarz śródziemnomorski”, Królestwo Hiszpanii uchybiło zobowiązaniom, które ciążyą na nim na mocy art. 2, 3, 5 ust. 2 i art. 6 ust. 2 dyrektywy Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne.**

- 2) **Królestwo Hiszpanii zostaje obciążone kosztami postępowania.**

Podpisy