

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda)  
de 16 de septiembre de 2004\*

En el asunto C-227/01,

que tiene por objeto un recurso por incumplimiento con arreglo al artículo 226 CE,

presentado en el Tribunal de Justicia el 7 de junio de 2001,

**Comisión de las Comunidades Europeas**, representada por el Sr. G. Valero Jordana, en calidad de agente, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

contra

**Reino de España**, representado por el Sr. S. Ortiz Vaamonde, en calidad de agente, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandada,

\* Lengua de procedimiento: español.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda),

integrado por el Sr. C.W.A. Timmermans, Presidente de Sala, y los Sres. C. Gulmann, J.N. Cunha Rodrigues y R. Schintgen (Ponente), y la Sra. F. Macken, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Poiares Maduro;  
Secretaria: Sra. M. Música Arzamendi, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y después de celebrada la vista el 19 de febrero de 2004;

consideradas las observaciones escritas presentadas por las partes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 24 de marzo de 2004;

dicta la siguiente

**Sentencia**

1 Mediante su recurso, la Comisión de las Comunidades Europeas solicita al Tribunal de Justicia que declare que el Reino de España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 2, 3, 5, apartado 2, y 6, apartado 2, de la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio

ambiente (DO L 175, p. 40; EE 15/06, p. 9), al no haber sometido a evaluación el impacto ambiental del «proyecto de línea Valencia-Tarragona, tramo Las Palmas-Oropesa. Plataforma», que forma parte del proyecto denominado «Corredor del Mediterráneo».

## **Marco jurídico**

### *Normativa comunitaria*

- 2 La Directiva 85/337 tiene por objeto, conforme a sus considerandos primero y sexto, prevenir las contaminaciones y demás daños al medio ambiente, sometiendo determinados proyectos públicos y privados a una evaluación previa de sus repercusiones sobre el medio ambiente.
  
- 3 Como se desprende de su quinto considerando, dicha Directiva establece con este objetivo principios generales de evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente a fin de completar y coordinar los procedimientos de autorización de los proyectos públicos y privados que puedan tener un impacto importante sobre el medio ambiente.
  
- 4 Según los considerandos octavo y undécimo de la Directiva 85/337, los proyectos que pertenecen a determinadas clases tienen repercusiones notables sobre el medio ambiente y deben, en principio, someterse a una evaluación sistemática para proteger la salud humana, contribuir mediante un mejor entorno a la calidad de vida, velar por el mantenimiento de la diversidad de especies y conservar la capacidad de reproducción del ecosistema como recurso fundamental de la vida.

5 Las disposiciones de la Directiva 85/337 controvertidas en el presente asunto, en su redacción anterior a la Directiva 97/11/CE del Consejo, de 3 de marzo de 1997, por la que se modifica dicha Directiva (DO L 73, p. 5), son las que exponen a continuación.

6 El artículo 1 de la Directiva 85/337 está redactado como sigue:

«1. La presente Directiva se aplica a la evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente de los proyectos públicos y privados que puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente.

2. Con arreglo a la presente Directiva, se entenderá por:

proyecto:

- la realización de trabajos de construcción o de otras instalaciones u obras,
- otras intervenciones en el medio natural o el paisaje, [...]»

7 Con arreglo al artículo 2 de dicha Directiva:

«1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones necesarias para que, antes de concederse la autorización, los proyectos que puedan tener repercusiones

importantes sobre el medio ambiente, en particular debido a su naturaleza, sus dimensiones o su localización, se sometan a una evaluación en lo que se refiere a sus repercusiones.

Estos proyectos se definen en el artículo 4.

[...]

3. En casos excepcionales, los Estados miembros podrán exceptuar de la aplicación de lo dispuesto en la presente Directiva todo o parte de un proyecto específico. En tal caso, los Estados miembros:

- a) examinarán la conveniencia de otra forma de evaluación y si procede poner a disposición del público las informaciones así recogidas;
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
- b) pondrán a disposición del público interesado las informaciones relativas a dicha exención y las razones por las cuales ha sido concedida;

- c) informarán a la Comisión, previamente a la concesión de la autorización, sobre los motivos que justifican la exención concedida y le proporcionarán las informaciones que ponen, eventualmente, a disposición de sus propios nacionales.

La Comisión transmitirá inmediatamente los documentos recibidos a los demás Estados miembros.

[...]»

8 El artículo 3 de dicha Directiva dispone:

«La evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente identificará, describirá y evaluará de forma apropiada, en función de cada caso particular y de conformidad con los artículos 4 a 11, los efectos directos e indirectos de un proyecto sobre los factores siguientes:

- el hombre, la fauna y la flora,
- el suelo, el agua, el aire, el clima y el paisaje,
- la interacción entre los factores mencionados en los guiones primero y segundo,
- los bienes materiales y el patrimonio cultural.»

- 9 El artículo 4 de la Directiva 85/337, al que se remite el artículo 2, apartado 1, párrafo segundo, de ésta, dispone:

«1. Sin perjuicio del apartado 3 del artículo 2, los proyectos pertenecientes a las clases enumeradas en el Anexo I se someterán a una evaluación, de conformidad con los artículos 5 a 10.

2. Los proyectos pertenecientes a las clases enumeradas en el Anexo II se someterán a una evaluación, de conformidad con los artículos 5 a 10, cuando los Estados miembros consideren que sus características [lo exigen].

[...]»

- 10 El anexo I de dicha Directiva menciona, en su punto 7, entre otros proyectos, la «construcción de vías para el tráfico a gran distancia de los ferrocarriles».
- 11 El anexo II, punto 12, de dicha Directiva hace referencia, en particular, a la «modificación de los proyectos que figuran en el Anexo I».

12 Según el artículo 5, apartados 1 y 2, de la Directiva 85/337:

«1. En el caso de proyectos que, en aplicación del artículo 4, deban someterse a una evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente, de conformidad con los artículos 5 a 10, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que el maestro de obras proporcione, de forma apropiada, las informaciones especificadas en el Anexo III, en la medida en que:

- a) los Estados miembros consideren que dichas informaciones son apropiadas en una determinada fase del procedimiento de autorización y según las características específicas de un proyecto determinado o de un tipo de proyecto y de los elementos del medio ambiente que puedan ser afectados;
  
- b) los Estados miembros consideren que se puede, razonablemente, exigir a un maestro de obras que reúna los datos teniendo en cuenta, entre otras cosas, los conocimientos y métodos de evaluación existentes.

2. Las informaciones que el maestro de obras deberá proporcionar, de conformidad con el apartado 1, contendrán al menos:

- una descripción del proyecto que incluya informaciones relativas a su emplazamiento, concepción y dimensiones,



- una descripción de las medidas previstas para evitar y reducir los efectos negativos importantes y, si fuere posible, remediarlos,
  
- los datos necesarios para identificar y evaluar los efectos principales que el proyecto pueda tener sobre el medio ambiente,
  
- un resumen no técnico de las informaciones mencionadas en los guiones primero, segundo y tercero.»

<sup>13</sup> Con arreglo al artículo 6, apartado 2, de la misma Directiva:

«Los Estados miembros procurarán:

- que toda solicitud de autorización así como las informaciones recogidas en virtud del artículo 5 sean disponibles al público,
  
- que el público interesado tenga la posibilidad de expresar su opinión antes de iniciarse el proyecto.»

14 El artículo 12 de la Directiva 85/337 establece:

«1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para cumplir la presente Directiva en un plazo de tres años a partir de su notificación.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.»

15 Dicha Directiva se notificó a los Estados miembros el 3 de julio de 1985.

### *Normativa nacional*

16 La normativa española que adaptó el Derecho interno al anexo I, punto 7, de la Directiva 85/337 menciona, entre los proyectos que han de someterse obligatoriamente a un procedimiento de evaluación del impacto sobre el medio ambiente, las «líneas de ferrocarril de largo recorrido, que supongan nuevo trazado».

## **Procedimiento administrativo previo**

- 17 A raíz de una denuncia recibida en mayo de 1999 y tras un intercambio de correspondencia entre la Comisión y las autoridades españolas, dicha institución, al considerar que dichas autoridades habían realizado una aplicación incorrecta de la Directiva 85/337, por no haber sometido a un estudio previo de evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente el «proyecto de línea Valencia-Tarragona, tramo Las Palmas-Oropesa. Plataforma», que forma parte del proyecto denominado «Corredor del Mediterráneo», requirió al Reino de España, mediante escrito de 13 de abril de 2000, para que presentara sus observaciones en un plazo de dos meses.
- 18 Al no quedar satisfecha con las explicaciones facilitadas por el Gobierno español, la Comisión remitió al Reino de España, el 26 de septiembre de 2000, un dictamen motivado en el que le instaba a adoptar, en un plazo de dos meses a partir de la notificación de dicho dictamen, las medidas necesarias para darle cumplimiento.
- 19 Puesto que el Gobierno español respondió al dictamen motivado mediante un escrito de 2 de enero de 2001 en el que reiteraba su argumentación anterior, la Comisión decidió interponer el presente recurso.

## **Sobre el recurso**

- 20 La Comisión imputa al Reino de España haber incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 2, 3, 5, apartado 2, y 6, apartado 2, de la Directiva 85/337, al no haber sometido a evaluación el impacto ambiental del «proyecto de línea Valencia-Tarragona, tramo Las Palmas-Oropesa. Plataforma»,

que forma parte del proyecto denominado «Corredor del Mediterráneo» que comunica el Levante español con Cataluña y la frontera francesa.

### *Sobre la admisibilidad*

- 21 En la vista, el Gobierno español negó la admisibilidad del recurso, alegando que la demanda se basaba en un motivo diferente del invocado durante el procedimiento administrativo previo.
- 22 Dicho Gobierno afirma que, durante el procedimiento administrativo previo, el objeto del litigio se circunscribía claramente al tramo de 13,2 km de longitud de la línea de ferrocarril que une las localidades de Las Palmas y Oropesa. Añade que, en esa fase del procedimiento, la Comisión reprochaba al Gobierno español, en concreto, haber incumplido los requisitos de la Directiva 85/337 por lo que respecta a una parte de dicho tramo, de 7,64 km de longitud, en la que el trazado se desplaza un máximo de 800 metros hacia el oeste, para rodear la localidad de Benicasim. En cambio, ni en el escrito de requerimiento ni en el dictamen motivado se refería la Comisión al desdoblamiento de las vías férreas en la parte restante del tramo de 13,2 km de longitud y, en particular, en ningún momento sostuvo que el desdoblamiento de una vía de ferrocarril existente estuviera comprendida en el ámbito de aplicación de dicha Directiva.
- 23 Ahora bien, según el Gobierno español, en su recurso la Comisión insiste en que se declare que tal desdoblamiento de las vías de una línea ferroviaria preexistente está sujeta a lo dispuesto en la citada Directiva. Además, dicha institución se refiere a toda la línea Valencia-Tarragona, de 251 km de longitud.

- 24 En estas circunstancias, a juicio del Gobierno español, se ha ampliado manifiestamente el objeto del litigio.
- 25 Es preciso señalar de entrada que, en el presente caso, no se discute la conformidad a Derecho del dictamen motivado y del procedimiento que lo precedió. Sin embargo, el Gobierno español alega que la imputación formulada en el recurso difiere de la que contenían el escrito de requerimiento y el dictamen motivado.
- 26 A este respecto, según jurisprudencia reiterada, el objeto de un recurso interpuesto al amparo del artículo 226 CE está circunscrito por el procedimiento administrativo previsto por dicha disposición y, en consecuencia, el dictamen motivado y el recurso han de fundarse en idénticas imputaciones (véase, en particular, la sentencia de 11 de julio de 2002, Comisión/España, C-139/00, Rec. p. I-6407, apartado 18).
- 27 En el presente caso, sin embargo, no cabe sostener que se ha ampliado o modificado el objeto del litigio, tal y como había quedado definido en el procedimiento administrativo previo.
- 28 En efecto, por un lado, en respuesta a una pregunta del Tribunal de Justicia, la Comisión confirmó que el objeto del presente recurso se limita al tramo de 13,2 km de longitud entre Las Palmas y Oropesa y que, contrariamente a lo que afirma el Gobierno español, no se extiende en modo alguno a todo el trazado, de 251 km, de la línea Valencia-Tarragona.

- 29 Por otro lado, tanto el escrito de requerimiento como el dictamen motivado remitidos por la Comisión al Reino de España hacen referencia, al igual que el recurso, al «tramo Las Palmas-Oropesa», cuya longitud, de 13,2 km, no discute el Gobierno demandado. Además, el escrito de contestación presentado por el Gobierno español muestra sin ambigüedad que éste no se ha confundido en modo alguno sobre el alcance del litigio, puesto que en dicho escrito el propio Gobierno considera que el proyecto controvertido se refiere al tramo de 13,2 km que une las localidades de Las Palmas y Oropesa, en el que la línea de ferrocarril existente se desdobra y se adapta a una velocidad que puede alcanzar los 220 km/h y del cual 7,64 km constituyen un nuevo trazado para rodear la localidad de Benicasim.
- 30 En consecuencia, es admisible el presente recurso.

### *Sobre el fondo*

#### Alegaciones de las partes

- 31 En apoyo de su recurso, la Comisión señala que ha quedado acreditado que el «proyecto de línea Valencia-Tarragona, tramo Las Palmas-Oropesa. Plataforma», que forma parte del proyecto denominado «Corredor del Mediterráneo», no fue sometido al procedimiento de evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente previsto en la Directiva 85/337.
- 32 Según la Comisión, tal evaluación era obligatoria en el presente caso, puesto que se trata de uno de los proyectos mencionados en el punto 7 del anexo I de dicha Directiva, a la que remite su artículo 4, apartado 1.

- 33 La Comisión deduce de lo anterior que, en lo que se refiere al proyecto controvertido, se aplicó incorrectamente la Directiva 85/337 y que, por consiguiente, el Reino de España ha infringido los artículos 2, 3, 5, apartado 2, y 6, apartado 2, de dicha Directiva.
- 34 A juicio de la Comisión, no cabe acoger ninguna de las razones invocadas por el Gobierno español para justificar su proceder en el presente caso.
- 35 Por tanto, continúa la Comisión, la argumentación expuesta por el referido Gobierno colisiona con la letra de la Directiva 85/337 y, en concreto, con el propio tenor del punto 7 de su anexo I, además de ser incompatible con el espíritu y la finalidad de dicha Directiva.
- 36 El Gobierno español admite que el proyecto de que se trata no fue formalmente sometido al procedimiento de evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente previsto en la Directiva 85/337, pero considera que este procedimiento no era necesario en el presente caso.
- 37 A su juicio, dicha Directiva no era aplicable, puesto que las obras acometidas se habían limitado a mejorar una línea de ferrocarril ya existente mediante el desdoblamiento de la única vía inicial, lo que ni constituye la construcción de una nueva línea ferroviaria ni requiere un nuevo trazado de larga distancia.

- 38 Corroborra este punto de vista, según el Gobierno español, el tenor de la normativa que adapta el Derecho interno español al anexo I, punto 7, de la Directiva 85/337, normativa nacional cuya compatibilidad con lo dispuesto en la mencionada Directiva nunca fue discutida por la Comisión. Por lo demás, respecto al tenor de dicho punto 7, la versión en lengua inglesa contiene también el término «líneas» («lines») y no el término «vías».
- 39 Dicho Gobierno añade que el proyecto de que se trata no está destinado al tráfico a gran distancia, en el sentido del citado punto 7, dado que enlaza dos localidades separadas tan sólo por 13,2 km.
- 40 Más aún, según el Gobierno español, el desdoblamiento de las vías no produce en la práctica repercusiones sobre el medio ambiente que se añadan a las de la construcción de la línea inicial y, en cualquier caso, la Comisión no ha presentado pruebas de la existencia de tales repercusiones.
- 41 Con carácter subsidiario, el Gobierno español añade que el contenido esencial de los requisitos de la Directiva se ha respetado en el presente caso, ya que la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Benicasim, que tuvo lugar en 1992, estuvo precedida por la realización de un estudio de impacto sometido al trámite de información pública y por una declaración de impacto ambiental. Puesto que la referida revisión tuvo precisamente por objeto la reserva de suelo para la construcción del desvío de la localidad de Benicasim, no se precisó un nuevo estudio sobre la repercusión de las obras acometidas.



- 42 Por último, las autoridades nacionales competentes actuaron de buena fe en el presente caso y mostraron su cooperación al acatar las tesis de la Comisión en relación con la parte del proyecto que aún lo permitía, puesto que sometieron a un trámite de información pública, antes de finalizar las obras, la «modificación nº 3» de dicho proyecto, que se refiere esencialmente a la construcción de un viaducto de 754,5 metros de longitud.

### Apreciación del Tribunal de Justicia

- 43 Para apreciar el fundamento del recurso de la Comisión, es preciso, habida cuenta de la argumentación del Gobierno demandado, determinar en primer lugar si la Directiva 85/337 y, más concretamente, la obligación que establece de realizar una evaluación de las repercusiones medioambientales pueden aplicarse al proyecto controvertido y, de ser así, en segundo lugar, si el referido proyecto se realizó cumpliendo las normas recogidas en dicha Directiva.
- 44 Respecto a la primera cuestión, no cabe acoger la alegación formulada por el Gobierno español, según la cual el punto 7 del anexo I de dicha Directiva sólo contempla la construcción de una línea nueva, entendida como un nuevo trayecto de ferrocarril entre dos localidades, y no se aplica, en consecuencia, a un desdoblamiento de vías preexistentes.
- 45 En efecto, sin que sea necesario, en el marco del presente recurso, pronunciarse sobre la cuestión de si todas las versiones lingüísticas del punto 7 del anexo I de la

Directiva 85/337 utilizan un término equivalente al término «vías», ni sobre la compatibilidad con esta Directiva de la normativa española, adoptada para aplicar dicha disposición, en la medida en que utiliza el término «líneas», se desprende de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia que la necesidad de una interpretación uniforme del Derecho comunitario requiere, en caso de discrepancia entre las distintas versiones lingüísticas de una disposición, que ésta sea interpretada en función del sistema general y de la finalidad de la normativa de la que forma parte (véase, en particular, la sentencia de 24 de octubre de 1996, Kraaijeveld y otros, C-72/95, Rec. p. I-5403, apartado 28).

46 Pues bien, en lo que se refiere a la Directiva 85/337, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que del texto de esta Directiva se puede deducir que su ámbito de aplicación es extenso y su objetivo muy amplio (sentencia Kraaijeveld y otros, antes citada, apartados 31 y 39).

47 Como se desprende, más concretamente, de los artículos 1, apartado 1, y 2, apartado 1, así como de los considerandos primero, quinto, sexto, octavo y undécimo de la mencionada Directiva, el objetivo esencial de ésta es que, antes de concederse una autorización, los proyectos que puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente, en particular debido a su naturaleza, sus dimensiones o su localización, se sometan obligatoriamente a una evaluación en lo que se refiere a sus repercusiones (véase, en este sentido, la sentencia de 19 de septiembre de 2000, Linster, C-287/98, Rec. p. I-6917, apartado 52).

48 Estas consideraciones son suficientes, de por sí, para que el punto 7 del anexo I, de la Directiva 85/337 deba entenderse en el sentido de que incluye el desdoblamiento de una vía férrea ya existente.

- 49 Un proyecto de esta naturaleza puede tener, en efecto, una repercusión importante sobre el medio ambiente en el sentido de la mencionada Directiva, toda vez que puede afectar de modo prolongado, por ejemplo, a la fauna y la flora, a la composición de los suelos o también al paisaje, y tener, en especial, un impacto sonoro significativo, de manera que debe incluirse en el ámbito de aplicación de dicha Directiva. El objetivo perseguido por la Directiva 85/337 se pondría gravemente en peligro si este tipo de proyecto de construcción de una vía férrea nueva, incluso paralela a una vía preexistente, pudiera sustraerse de la obligación de realizar una evaluación de sus repercusiones sobre el medio ambiente. Por lo tanto, un proyecto de esta naturaleza no puede ser analizado como si fuera una mera modificación de un proyecto anterior, en el sentido del punto 12 del anexo II de dicha Directiva.
- 50 Por otra parte, esta conclusión se impone con mayor razón cuando, como en el presente caso, la realización del proyecto de que se trata implica un nuevo trazado de las vías, aun cuando éste sólo afecta a una parte de dicho proyecto. En efecto, tal proyecto de construcción puede tener, por naturaleza, repercusiones importantes sobre el medio ambiente a efectos de la Directiva 85/337.
- 51 Carece asimismo de fundamento la alegación del Gobierno español de que no concurren las condiciones para aplicar el punto 7 del anexo I de dicha Directiva, dado que el proyecto de que se trata no afecta al tráfico a gran distancia en el sentido de esta disposición sino únicamente a un tramo de 13,2 km entre localidades vecinas.
- 52 En efecto, como ha alegado acertadamente la Comisión, el proyecto controvertido forma parte de una línea ferroviaria de 251 km de longitud entre Valencia y Tarragona, que está comprendida en el proyecto denominado «Corredor del Mediterráneo», que comunica el Levante español con Cataluña y la frontera francesa.

- 53 Si se admitiera la alegación del Gobierno español, el efecto útil de la Directiva 85/337 podría quedar gravemente comprometido, puesto que bastaría con que las autoridades nacionales en cuestión fraccionaran un proyecto de una larga distancia en tramos sucesivos de pequeña importancia para que tanto el proyecto considerado en su globalidad como los tramos surgidos de dicho fraccionamiento pudieran eludir lo dispuesto en dicha Directiva.
- 54 A la vista de todas estas consideraciones, el proyecto objeto del recurso de la Comisión, que se refiere a la realización de una vía férrea adicional de 13,2 km de longitud, cuyo trazado es nuevo en un tramo de 7,64 km con el fin de rodear la localidad de Benicasim y que forma parte de una línea de ferrocarril de 251 km, está comprendido en una de las clases enumeradas en el anexo I de la Directiva 85/337, para las que, en principio, es obligatoria una evaluación sistemática en virtud de los artículos 4, apartado 1, y 5, apartado 1, de dicha Directiva.
- 55 Respecto a la cuestión de si el mencionado proyecto se realizó cumpliendo las normas recogidas en la Directiva 85/337, es preciso recordar, en primer lugar, que el Gobierno español admite que dicho proyecto, como tal, no se sometió a los requisitos de la referida Directiva en materia de evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente. Además, este Gobierno no alega que los requisitos establecidos en el artículo 2, apartado 3, de la citada Directiva concurren en el presente caso.
- 56 En segundo lugar, por lo que respecta a la alegación del Gobierno español de que la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Benicasim de 1992 estuvo precedida por la realización de un estudio de impacto sometido al trámite de información pública y por una declaración de impacto ambiental, es preciso señalar

que, aun suponiendo que dicho Plan incluyera todas las indicaciones necesarias para cumplir los requisitos mínimos establecidos por la Directiva 85/337, no puede, en ningún caso, considerarse suficiente, toda vez que, como ha sostenido la Comisión sin ser realmente contradicha al respecto por el Gobierno demandado, sólo se refiere al territorio del municipio de Benicasim y, más concretamente, al que rodea esta localidad, mientras que ha quedado acreditado que el proyecto controvertido es más amplio. De ello se desprende que, al menos en relación con la parte restante de este proyecto, no se aplicó correctamente lo dispuesto en dicha Directiva.

57 Además, también carece de fundamento la afirmación del Gobierno español de que las autoridades competentes se atuvieron a los requisitos de la referida Directiva en lo que se refiere a la «modificación nº 3» del proyecto. Por un lado, según el Gobierno demandado, el anuncio de información pública sólo se publicó después de haber comenzado la ejecución del proyecto. Este proceder es manifiestamente contrario a lo dispuesto en el artículo 6, apartado 2, de la Directiva 85/337, según el cual el público interesado debe tener la posibilidad de expresar su opinión antes de iniciarse el proyecto. Por consiguiente, el hecho, invocado por el Gobierno español, de que el trámite de información pública tuvo lugar antes de finalizar las obras carece totalmente de relevancia. Por otro lado, dicho trámite sólo afectó a una parte del tramo de 13,2 km de que se trata, a saber, la «modificación nº 3», relativa, esencialmente, a la construcción de un viaducto de alrededor de 750 metros de longitud.

58 Por otra parte, la circunstancia de que las autoridades nacionales actuaran de buena fe carece asimismo de relevancia. En efecto, conforme a reiterada jurisprudencia, el recurso por incumplimiento tiene carácter objetivo y el hecho de que el incumplimiento imputado sea el resultado de una interpretación incorrecta de las disposiciones comunitarias por un Estado miembro no es óbice para que el Tribunal de Justicia declare que existe tal incumplimiento (véase la sentencia de 17 de noviembre de 1993, Comisión/España, C-73/92, Rec. p. I-5997, apartado 19).

59 Por último, en lo que se refiere a la alegación del Gobierno español de que la Comisión no ha motivado válidamente el incumplimiento imputado, toda vez que no ha aportado pruebas de que el desdoblamiento de una vía existente tiene, en la práctica, repercusiones sobre el medio ambiente que superan a las producidas por la construcción de la línea inicial, basta recordar que el criterio pertinente que se ha de observar en relación con la aplicación de la Directiva 85/337 se basa en la importante repercusión sobre el medio ambiente que «pueda» tener un proyecto determinado (véase, a este respecto, el artículo 1, apartado 1, así como los considerandos quinto y sexto de dicha Directiva). En estas circunstancias, no corresponde a la Comisión determinar los efectos negativos concretos que un proyecto tiene efectivamente sobre el medio ambiente. En cambio, en el presente caso la Comisión ha probado de modo suficiente en Derecho que el proyecto de que se trata está comprendido en el ámbito de aplicación de una de las disposiciones del anexo I de la citada Directiva, de modo que debe someterse obligatoriamente a una evaluación de sus repercusiones sobre el medio ambiente. Por lo demás, es indiscutible que un proyecto de este tipo puede crear nuevas perturbaciones importantes, siquiera sea por la adaptación de la línea de ferrocarril para que se pueda alcanzar una velocidad de 220 km/h.

60 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede considerar fundado el recurso de la Comisión.

61 En consecuencia, es preciso señalar que el Reino de España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 2, 3, 5, apartado 2, y 6, apartado 2, de la Directiva 85/337, al no haber sometido a evaluación el impacto ambiental del «proyecto de línea Valencia-Tarragona, tramo Las Palmas-Oropesa. Plataforma», que forma parte del proyecto denominado «Corredor del Mediterráneo».

## **Costas**

- 62 A tenor del artículo 69, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Dado que la Comisión ha pedido que se condene al Reino de España y han sido desestimados los motivos formulados por éste, procede condenarlo en costas.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Segunda) decide:

- 1) **Declarar que el Reino de España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 2, 3, 5, apartado 2, y 6, apartado 2, de la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, al no haber sometido a evaluación el impacto ambiental del «proyecto de línea Valencia-Tarragona, tramo Las Palmas-Oropesa. Plataforma», que forma parte del proyecto denominado «Corredor del Mediterráneo».**
  
- 2) **Condenar en costas al Reino de España.**

Firmas.