SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)
30 maggio 2002 *

Nella causa C-441/00,

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dalla sig.ra M. Wolfcarius, in qualità di agente, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, rappresentato dalla sig.ra R. Magrill, in qualità di agente, assistita dal sig. R. Anderson, barrister, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuto,

avente ad oggetto un ricorso diretto a far dichiarare che il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, non avendo adottato le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla direttiva del Consiglio 23 luglio 1996, 96/48/CE, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (GU L 235, pag. 6), è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti a norma della detta direttiva,

* Lingua processuale: l'inglese.

LA CORTE (Prima Sezione),

composta dai sigg. P. Jann, presidente di sezione, M. Wathelet e A. Rosas (relatore), giudici,

avvocato generale: L.A. Geelhoed
cancelliere: R. Grass

vista la relazione del giudice relatore,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 21 marzo 2002,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con atto introduttivo depositato presso la cancelleria della Corte il 29 novembre 2000, la Commissione delle Comunità europee ha presentato, ai sensi dell'art. 226 CE, un ricorso diretto a far dichiarare che il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, non avendo adottato le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla direttiva del Consiglio 23 luglio 1996, 96/48/CE, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (GU L 235, pag. 6; in prosieguo: la «direttiva»), è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti a norma della detta direttiva.

2 La direttiva ha lo scopo, in particolare, di favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali di treni ad alta velocità nonché l'accesso a tali reti.

3 L'art. 23, n. 1, della direttiva stabilisce che gli Stati membri, non oltre trenta mesi dopo la sua entrata in vigore, adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarvisi e ne informano prontamente la Commissione.

4 L'art. 25 della direttiva dispone che essa «entra in vigore il ventunesimo giorno successivo alla data della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*». Tale direttiva è stata pubblicata il 17 settembre 1996 ed è quindi entrata in vigore l'8 ottobre 1996; il termine per la trasposizione è spirato pertanto l'8 aprile 1999.

5 Ai sensi della procedura prevista dall'art. 226, primo comma, CE, la Commissione, dopo aver invitato il Regno Unito a presentare le sue osservazioni, con lettera in data 31 gennaio 2000, ha inviato a tale Stato membro un parere motivato, invitandolo ad adottare i provvedimenti necessari per conformarsi agli obblighi incombentigli a norma di tale direttiva, entro due mesi a decorrere dalla notifica di tale parere.

6 Nella sua risposta in data 5 aprile 2000 il Regno Unito ha ricordato che esistevano problemi legislativi di ordine pratico e ha spiegato che pensava di riuscire ad adottare le disposizioni necessarie per conformarsi pienamente alla direttiva prima della fine del 2000.

7 Alla luce di quel che precede la Commissione ha presentato il ricorso in esame.

8 La Commissione sostiene che il Regno Unito non ha adottato le misure necessarie per l'attuazione della direttiva. Essa ricorda in proposito gli obblighi incombenti agli Stati membri ai sensi dell'art. 10, primo comma, CE e 249, terzo comma, CE.

9 Il Regno Unito riconosce che la direttiva è stata attuata solo parzialmente entro il termine in essa previsto.

10 Esso sostiene tuttavia che la tardiva attuazione è in parte attribuibile al fatto che il comitato istituito a norma dell'art. 21 della direttiva non ha ancora stabilito le specifiche tecniche di interoperabilità (STI) che, a suo avviso, costituiscono parte integrante della direttiva. Di conseguenza, le parti della direttiva che si riferiscono alle STI non hanno ancora potuto prendere effetto.

11 Al riguardo, il Regno Unito ricorda che il Transport Act 2000 (legge del 2000 relativa ai trasporti), entrato in vigore il 1° febbraio 2001, conferisce all'autorità nazionale competente il potere di adottare i regolamenti che consentiranno alle STI di prendere effetto dal momento in cui queste ultime saranno adottate e entrate in vigore secondo le procedure comunitarie. Tali regolamenti sarebbero adottati tanto riguardo alla Gran Bretagna quanto, con atto separato, riguardo all'Irlanda del Nord. Essi dovrebbero entrare in vigore al più tardi alla fine di giugno 2001, che costituirebbe, secondo le previsioni della Commissione, la data più prossima entro la quale le STI potrebbero essere adottate.

12 Il Regno Unito ammette che la direttiva non è stata attuata in Irlanda del Nord, in particolare per quanto riguarda le disposizioni della stessa che prevedono la designazione di organismi notificati. Esso sostiene tuttavia che nessun sistema ferroviario ad alta velocità vi è attualmente operativo e che in un futuro prossimo non ci si attende affatto che un sistema di questo tipo sia istituito. La direttiva avrebbe pertanto una portata pratica assai limitata, se non inesistente, in Irlanda del Nord. Sarebbe nondimeno prevista l'adozione al massimo entro la fine di giugno 2001 dei regolamenti per l'attuazione della direttiva in Irlanda del Nord. In tal modo la direttiva sarebbe integralmente attuata in tutto il Regno Unito.

13 Occorre constatare che la direttiva non è stata integralmente attuata nel Regno Unito entro il termine in essa previsto, come ha riconosciuto il governo del Regno Unito.

14 Per quanto riguarda le STI, la Corte ha già stabilito che non risulta dai termini della direttiva e, in particolare, dall'art. 23 che la loro elaborazione fosse un presupposto per la trasposizione della direttiva. Ne consegue che il fatto che le STI non sono ancora state adottate è ininfluente per valutare l'esistenza di un inadempimento da parte dell'Irlanda (sentenza 13 dicembre 2001, causa C-372/00, Commissione/Irlanda, Racc. pag. I-10303, punti 14 e 15).

15 Neppure è rilevante, come ha osservato l'avvocato generale al paragrafo 6 delle sue conclusioni, che in Irlanda del Nord non sia operativo alcun treno ad alta velocità. La Corte ha già statuito in proposito che l'inesistenza, in un determinato Stato membro, d'una particolare attività presa in considerazione da una direttiva non può esonerare questo Stato dall'obbligo che gli incombe di adottare provvedimenti legislativi o regolamentari che assicurino un'adeguata trasposizione dell'insieme delle disposizioni di tale direttiva (sentenze 16 novembre 2000, causa C-214/98, Commissione/Grecia, Racc. pag. I-9601, punto 22, e Commissione/Irlanda, citata, punto 11).

16 Occorre infatti che tutti i soggetti di diritto in Regno Unito, al pari degli altri soggetti di diritto nella Comunità, conoscano i loro diritti e i loro obblighi allorché sarà, eventualmente, creato e operante in tale Stato membro un sistema ferroviario ad alta velocità.

17 Solo laddove la trasposizione di una direttiva sia priva d'oggetto per ragioni geografiche essa non si impone (v., in tal senso, sentenza 7 luglio 1987, causa 420/85, Commissione/Italia, Racc. pag. 2983, punto 5). Ciò non è però il caso sull'isola d'Irlanda, come risulta dalla carta 3.7 che compare nell'allegato I della decisione del Parlamento europeo e del Consiglio 23 luglio 1996, n. 1692/96/CE, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 228, pag. 1).

18 Poiché la trasposizione della direttiva non è stata realizzata nel termine prescritto, si deve considerare fondato il ricorso proposto dalla Commissione.

19 Si deve pertanto dichiarare che il Regno Unito, non avendo adottato nel termine prescritto le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi pienamente alla direttiva, è venuto meno agli obblighi che gli incombono in virtù della stessa.

Sulle spese

20 Ai sensi dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Commissione ne ha fatto domanda, il Regno Unito, rimasto soccombente, va condannato alle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Prima Sezione)

dichiara e statuisce:

1) **Il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, non avendo adottato nel termine prescritto le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla direttiva del Consiglio 23 luglio 1996, 96/48/CE, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, è venuto meno agli obblighi che gli incombono in virtù della stessa direttiva.**

2) **Il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord è condannato alle spese.**

Jann Wathelet Rosas

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 30 maggio 2002.

Il cancelliere

R. Grass

Il presidente della Prima Sezione

P. Jann