ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)
της 30ής Μαΐου 2002 *

Στην υπόθεση C-441/00,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από την M. Wolfcarius, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα,

κατά

Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας, εκπροσωπούμενου από την R. Magrill, επικουρούμενη από τον R. Anderson, barrister, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθού,

που έχει ως αντικείμενο να αναγνωριστεί ότι το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας, παραλείποντας να θεσπίσει τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθεί προς την οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας (ΕΕ L 235, σ. 6), παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την οδηγία αυτή,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους P. Jann, πρόεδρο τμήματος, M. Wathelet και A. Rosas (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: L. A. Geelhoed
γραμματέας: R. Grass

έχοντας υπόψη την έκθεση του εισηγητή δικαστή,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 21ης Μαρτίου 2002,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 29 Νοεμβρίου 2000, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων άσκησε, δυνάμει του άρθρου 226 ΕΚ, προσφυγή με την οποία ζητεί να αναγνωριστεί ότι το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας, παραλείποντας να θεσπίσει τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθεί προς την οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας (ΕΕ L 235, σ. 6, στο εξής: οδηγία), παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την οδηγία αυτή.

2 Η οδηγία έχει ως αντικείμενο, μεταξύ άλλων, το να ευνοηθεί η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων τρένων μεγάλης ταχύτητας, καθώς και η πρόσβαση στα δίκτυα αυτά.

3 Το άρθρο 23, παράγραφος 1, της οδηγίας ορίζει ότι τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ το αργότερο τριάντα μήνες μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την οδηγία αυτή και ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

4 Το άρθρο 25 της οδηγίας ορίζει ότι η οδηγία «αρχίζει να ισχύει είκοσι μία ημέρες μετά τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*». Δεδομένου ότι η οδηγία δημοσιεύθηκε στις 17 Σεπτεμβρίου 1996, η οδηγία αυτή τέθηκε σε ισχύ στις 8 Οκτωβρίου 1996 και η προθεσμία μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο έληξε στις 8 Απριλίου 1999.

5 Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 226, πρώτο εδάφιο, ΕΚ, η Επιτροπή, αφού παρέσχε στο Ηνωμένο Βασίλειο τη δυνατότητα να υποβάλει τις παρατηρήσεις του, με έγγραφο της 31ης Ιανουαρίου 2000, απηύθυνε αιτιολογημένη γνώμη στο εν λόγω κράτος μέλος, καλώντας το να θεσπίσει εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της γνώμης αυτής τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθεί προς τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από την οδηγία.

6 Με την από 5 Απριλίου 2000 απάντησή του, το Ηνωμένο Βασίλειο προέβαλε την ύπαρξη νομοθετικών δυσχερειών πρακτικής φύσεως και εξήγησε ότι πιστεύει πως θα είναι δυνατό να θεσπίσει τις αναγκαίες διατάξεις για να συμμορφωθεί πλήρως προς την οδηγία πριν από το τέλος του 2000.

7 Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή άσκησε την παρούσα προσφυγή.

8 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το Ηνωμένο Βασίλειο δεν έλαβε τα αναγκαία για τη μεταφορά της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο μέτρα. Υπενθυμίζει συναφώς τις υποχρεώσεις που υπέχουν τα κράτη μέλη από τα άρθρα 10, πρώτο εδάφιο, ΕΚ και 249, τρίτο εδάφιο, ΕΚ.

9 Το Ηνωμένο Βασίλειο αναγνωρίζει ότι η οδηγία μεταφέρθηκε μόνον εν μέρει στο εσωτερικό δίκαιο εντός της ταχθείσας από την οδηγία προθεσμίας.

10 Πάντως, το Ηνωμένο Βασίλειο ισχυρίζεται ότι η εκπρόθεσμη μεταφορά ορισμένων διατάξεων της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο οφείλεται, εν μέρει, στο γεγονός ότι η θεσπιζόμενη με το άρθρο 21 της οδηγίας επιτροπή δεν θέσπισε τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), οι οποίες, κατά την άποψή του, αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της οδηγίας. Συνεπώς, τα συναφή με τις ΤΠΔ μέρη της οδηγίας δεν μπορούν ακόμη να τεθούν σε λειτουργία.

11 Συναφώς, το Ηνωμένο Βασίλειο εκθέτει ότι ο Transport Act 2000 (νόμος του 2000 σχετικά με τις μεταφορές), ο οποίος άρχισε να ισχύει την 1η Φεβρουαρίου 2001, χορηγεί στην αρμόδια εθνική αρχή την εξουσία να εκδίδει κανονισμούς που μπορούν να θέσουν σε λειτουργία τις ΤΠΔ από τη στιγμή που οι ΤΠΔ θεσπιστούν και τεθούν σε ισχύ σύμφωνα με τις κοινοτικές διαδικασίες. Οι κανονισμοί αυτοί εκδόθηκαν για τη Μεγάλη Βρετανία και, με χωριστή πράξη, για τη Βόρεια Ιρλανδία. Επρόκειτο να τεθούν σε ισχύ το αργότερο στο τέλος Ιουνίου του 2001 που — σύμφωνα με τις προβλέψεις της Επιτροπής — ήταν η καλύτερη προθεσμία εντός της οποίας μπορούσαν να θεσπιστούν οι ΤΠΔ.

12 Το Ηνωμένο Βασίλειο δέχεται ότι η οδηγία δεν μεταφέρθηκε στο εσωτερικό δίκαιο στη Βόρεια Ιρλανδία, ιδίως όσον αφορά τις διατάξεις της περί καθορισμού των κοινοποιημένων οργανισμών. Ισχυρίζεται πάντως ότι κανένα σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας δεν λειτουργεί σήμερα στη Βόρεια Ιρλανδία και ουδόλως αναμένεται στο εγγύς μέλλον να τεθεί σε λειτουργία ένα τέτοιο σύστημα. Συνεπώς, η οδηγία θα είχε πολύ περιορισμένη, αν όχι μηδαμινή, πρακτική αποτελεσματικότητα στη Βόρεια Ιρλανδία. Παρ' όλ' αυτά, οι κανονισμοί μεταφοράς της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο στη Βόρεια Ιρλανδία προβλεπόταν να εκδοθούν το αργότερο στο τέλος του Ιουνίου του 2001. Έτσι, η οδηγία θα ετίθετο πλήρως σε εφαρμογή σε όλο το Ηνωμένο Βασίλειο.

13 Διαπιστώνεται ότι η οδηγία δεν μεταφέρθηκε πλήρως στο Ηνωμένο Βασίλειο εντός της ταχθείσας από την οδηγία προθεσμίας, όπως αναγνώρισε η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου.

14 Όσον αφορά τις ΤΠΔ, το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει ότι από την οδηγία και ειδικότερα από το άρθρο 23 αυτής δεν προκύπτει ότι η κατάρτισή τους αποτελεί προϋπόθεση για τη μεταφορά της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο. Κατά συνέπεια, το γεγονός ότι οι ΤΠΔ δεν έχουν εισέτι καταρτιστεί δεν ασκεί επιρροή προκειμένου να εκτιμηθεί η ύπαρξη παραβάσεως από κράτος μέλος (απόφαση της 13ης Δεκεμβρίου 2001, C-372/00, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας, Συλλογή 2001, σ. I-10303, σκέψεις 14 και 15).

15 Ομοίως, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στην παράγραφο 6 των προτάσεών του, το γεγονός ότι κανένα τρένο μεγάλης ταχύτητας δεν λειτουργεί στη Βόρεια Ιρλανδία δεν ασκεί επιρροή. Το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει συναφώς ότι η ανυπαρξία εντός συγκεκριμένου κράτους μέλους δραστηριότητας στην οποία αναφέρεται δεδομένη οδηγία δεν μπορεί να απαλλάξει το οικείο κράτος από την υποχρέωσή του να λάβει νομοθετικά ή κανονιστικά μέτρα προκειμένου να διασφαλιστεί η προσήκουσα μεταφορά του συνόλου των διατάξεων της οδηγίας (βλ. αποφάσεις της 16ης Νοεμβρίου 2000, C-214/98, Επιτροπή κατά Ελλάδας, Συλλογή 2000, σ. I-9601, σκέψη 22, και Επιτροπή κατά Ιρλανδίας, προαναφερθείσα, σκέψη 11).

16 Πράγματι, όλα τα υποκείμενα δικαίου στο Ηνωμένο Βασίλειο, όπως ακριβώς και τα άλλα υποκείμενα δικαίου στην Κοινότητα, πρέπει να γνωρίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους σε περίπτωση που ένα σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας δημιουργηθεί και αποτελέσει αντικείμενο εκμεταλλεύσεως στο εν λόγω κράτος μέλος.

17 Η μεταφορά μιας οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο δεν επιβάλλεται μόνον στην περίπτωση που η μεταφορά της δεν έχει νόημα για γεωγραφικούς λόγους (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 7ης Ιουλίου 1987, 420/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1987, σ. 2983, σκέψη 5). Αυτό δεν ισχύει στην περίπτωση της νήσου της Ιρλανδίας, όπως προκύπτει από τον χάρτη 3.7 που περιέχει το παράρτημα Ι της αποφάσεως 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΕΕ L 228, σ. 1).

18 Δεδομένου ότι η μεταφορά της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο δεν έγινε εντός της ταχθείσας προθεσμίας, η προσφυγή που άσκησε η Επιτροπή πρέπει να θεωρηθεί βάσιμη.

19 Κατά συνέπεια, επιβάλλεται να αναγνωριστεί ότι το Ηνωμένο Βασίλειο, παραλείποντας να θεσπίσει εντός της ταχθείσας προθεσμίας τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθεί προς την οδηγία, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την οδηγία αυτή.

Επί των δικαστικών εξόδων

20 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα. Δεδομένου ότι η Επιτροπή διατύπωσε σχετικό αίτημα και το Ηνωμένο Βασίλειο ηττήθηκε, επιβάλλεται να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

αποφασίζει:

1) **Το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας, παραλείποντας να θεσπίσει εντός της ταχθείσας προθεσμίας τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθεί προς την οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την οδηγία αυτή.**

2) **Καταδικάζει το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας στα δικαστικά έξοδα.**

Jann Wathelet Rosas

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 30 Μαΐου 2002.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος του πρώτου τμήματος

P. Jann