SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)
de 30 de mayo de 2002 *

En el asunto C-441/00,

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por la Sra. M. Wolfcarius, en calidad de agente, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

contra

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, representado por la Sra. R. Magrill, en calidad de agente, asistida por el Sr. R. Anderson, Barrister, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandada,

que tiene por objeto que se declare que el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad (DO L 235, p. 6), al no haber adoptado las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en dicha Directiva,

* Lengua de procedimiento: inglés.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por los Sres. P. Jann, Presidente de Sala, y M. Wathelet y A. Rosas (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. L.A. Geelhoed;
Secretario: Sr. R. Grass;

visto el informe del Juez Ponente;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 21 de marzo de 2002;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 29 de noviembre de 2000, la Comisión de las Comunidades Europeas interpuso un recurso, con arreglo al artículo 226 CE, con objeto de que se declare que el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad (DO L 235, p. 6; en lo sucesivo, «Directiva»), al no haber adoptado las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la citada Directiva.

2 La finalidad principal de la Directiva es favorecer la interconexión y la interoperabilidad de las redes nacionales de trenes de alta velocidad, así como el acceso a dichas redes.

3 El artículo 23, apartado 1, de la Directiva establece que los Estados miembros adoptarán, a más tardar treinta meses después de la entrada en vigor de ésta, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la propia Directiva y que informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

4 El artículo 25 de la Directiva dispone que «entrará en vigor el vigésimo primer día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*». Por consiguiente, dado que la citada Directiva fue publicada el 17 de septiembre de 1996, entró en vigor el 8 de octubre de 1996 y el plazo para la adaptación del Derecho interno a la misma expiraba el 8 de abril de 1999.

5 Conforme al procedimiento previsto en el artículo 226 CE, párrafo primero, la Comisión, después de haber requerido al Reino Unido para que presentara sus observaciones, dirigió un dictamen motivado al citado Estado miembro, mediante escrito de 31 de enero de 2000, en el cual le instaba a adoptar las medidas necesarias para cumplir sus obligaciones derivadas de la Directiva en un plazo de dos meses contados a partir de la notificación del referido dictamen.

6 En su respuesta de 5 de abril de 2000, el Reino Unido invocó la existencia de problemas legislativos de orden práctico y explicó que podría adoptar las disposiciones necesarias para atenerse plenamente a la Directiva antes de finalizar el año 2000.

7 En estas circunstancias, la Comisión interpuso el presente recurso.

8 La Comisión sostiene que el Reino Unido no ha adoptado las medidas necesarias para adaptar su Derecho interno a la Directiva. A este respecto, recuerda las obligaciones que incumben a los Estados miembros en virtud de los artículos 10 CE, párrafo primero, y 249 CE, párrafo tercero.

9 El Reino Unido reconoce que el Derecho interno se ha adaptado sólo parcialmente a la Directiva dentro del plazo por ésta señalado.

10 Sin embargo, el Reino Unido alega que la adaptación tardía de determinadas disposiciones de la Directiva se debe, en parte, al hecho de que el Comité creado con arreglo al artículo 21 de la Directiva no ha aprobado las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI) que, en su opinión, forman parte de la Directiva. Por consiguiente, las partes de la Directiva relativas a las ETI aún no han podido surtir efectos.

11 A este respecto, el Reino Unido expone que la Transport Act 2000 (Ley de 2000 relativa a los transportes), que entró en vigor el 1 de febrero de 2001, confiere a la autoridad nacional competente la facultad de adoptar los reglamentos que permitirán dar efectos a las ETI en cuanto sean adoptadas y surtirán efectos conforme a los procedimientos comunitarios. Estos reglamentos serán adoptados tanto por Gran Bretaña como, por acto separado, por Irlanda del Norte. Entrarán en vigor, a más tardar, a fines del mes de junio de 2001, que, según las previsiones de la Comisión, es el plazo más breve en el que las ETI podrán ser adoptadas.

12 El Reino Unido reconoce que no se ha adaptado el Derecho interno de Irlanda del Norte a la Directiva, en particular, en lo que respecta a sus disposiciones que establecen la designación de organismos notificados. Sin embargo, alega que ningún sistema ferroviario de alta velocidad funciona actualmente en Irlanda del Norte ni tampoco se espera que dicho sistema exista en un futuro previsible. Por lo tanto, la Directiva tiene un alcance muy limitado o nulo en Irlanda del Norte. No obstante, está previsto adoptar, a más tardar a fines de junio de 2001, los reglamentos que adaptan el Derecho interno a la Directiva en Irlanda del Norte. La Directiva será así aplicada en su totalidad en todo el Reino Unido.

13 Es preciso hacer constar que el Derecho interno no ha sido totalmente adaptado a la Directiva en el Reino Unido dentro del plazo señalado, como ha reconocido el Gobierno del Reino Unido.

14 Por lo que atañe a las ETI, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que, de los propios términos de la Directiva y, en particular, de su artículo 23, no se deduce que su elaboración sea un requisito previo para la adaptación del Derecho interno a la Directiva. De ello se desprende que el hecho de que aún no se hayan adoptado las ETI carece de pertinencia para apreciar la existencia de un incumplimiento por parte de un Estado miembro (sentencia de 13 de diciembre de 2001, Comisión/Irlanda, C-372/00, Rec. p. I-10303, apartados 14 y 15).

15 Asimismo, como señaló el Abogado General en el punto 6 de sus conclusiones, carece de relevancia que en Irlanda del Norte no esté en funcionamiento ningún tren de alta velocidad. A este respecto, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que la inexistencia en un Estado miembro de determinada actividad contemplada por una directiva no puede dispensar a dicho Estado de su obligación de adoptar las medidas legales o reglamentarias que garanticen una adecuada adaptación del Derecho interno a todas las disposiciones de dicha directiva (véanse las sentencias de 16 de noviembre de 2000, Comisión/Grecia, C-214/98, Rec. p. I-9601, apartado 22, y Comisión/Irlanda, antes citada, apartado 11).

16 En efecto, es preciso que todos los sujetos jurídicos del Reino Unido, al igual que los demás sujetos jurídicos de la Comunidad, sepan cuáles son sus derechos y obligaciones cuando, llegado el caso, se establezca y se explote en el citado Estado miembro un sistema ferroviario de alta velocidad.

17 Tan sólo deja de ser obligatoria la adaptación del Derecho interno a una directiva cuando ésta carezca de objeto por razones geográficas (véase, en este sentido, la sentencia de 7 de julio de 1987, Comisión/Italia, 420/85, Rec. p. 2983, apartado 5). No es esto lo que ocurre en el caso de la isla de Irlanda, según se desprende del mapa 3.7 que figura en el anexo I de la Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO L 228, p. 1).

18 Al no haberse efectuado la adaptación del Derecho interno a la Directiva dentro del plazo señalado, debe considerarse fundado el recurso interpuesto por la Comisión.

19 Por consiguiente, procede declarar que el Reino Unido ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva al no haber adoptado, dentro del plazo señalado, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la citada Directiva.

Costas

20 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. La Comisión ha pedido que se condene en costas al Reino Unido y al haber sido desestimados los motivos formulados por éste, procede condenarlo en costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)

decide:

1) **Declarar que el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, al no haber adoptado, dentro del plazo señalado, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en dicha Directiva.**

2) **Condenar en costas al Reino de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.**

Jann Wathelet Rosas

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 30 de mayo de 2002.

El Secretario

R. Grass

El Presidente de la Sala Primera

P. Jann