DOMSTOLENS DOM (första avdelningen)
den 30 maj 2002 *

I mål C-441/00,

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av M. Wolfcarius, i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

sökande,

mot

Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland, företrätt av R. Magrill, i egenskap av ombud, biträdd av R. Anderson, barrister, med delgivningsadress i Luxemburg,

svarande,

angående en talan om fastställelse av att Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (EGT L 235, s. 6) genom att inte anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet,

* Rättegångsspråk: engelska.

meddelar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden P. Jann samt domarna M. Wathelet och A. Rosas (referent),

generaladvokat: L.A. Geelhoed,

justitiesekreterare: R. Grass,

med hänsyn till referentens rapport,

och efter att den 21 mars 2002 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Europeiska gemenskapernas kommission har, genom ansökan som inkom till domstolens kansli den 29 november 2000, med stöd av artikel 226 EG väckt talan om fastställelse av att Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (EGT L 235, s. 6, nedan kallat direktivet) genom att inte anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet.

2 Direktivet har till syfte att bland annat främja samtrafikförmågan och driftskompatibiliteten hos de nationella näten för höghastighetståg liksom tillgången till dessa nät.

3 I artikel 23.1 i direktivet föreskrivs att medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet och omedelbart, senast 30 månader efter det att direktivet har trätt i kraft, underrätta kommissionen om detta.

4 I artikel 25 i direktivet föreskrivs att direktivet "träder i kraft tjugoen dagar efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*". Direktivet offentliggjordes den 17 september 1996 och trädde således i kraft den 8 oktober 1996, varför tidsfristen för införlivande löpte ut den 8 april 1999.

5 Efter det att kommissionen i enlighet med det i artikel 226 första stycket EG angivna förfarandet hade givit Förenade kungariket tillfälle att inkomma med ett yttrande, riktade den, i en skrivelse av den 31 januari 2000, ett motiverat yttrande till denna medlemsstat och uppmanade den att inom två månader från delgivningen av detta yttrande vidta nödvändiga åtgärder för att uppfylla de skyldigheter som följer av nämnda direktiv.

6 I sitt svar av den 5 april 2000 uppgav Förenade kungariket att det förelegat praktiska problem i samband med lagstiftningsarbetet och förklarade att de bestämmelser som är nödvändiga för att fullständigt följa direktivet förmodligen skulle kunna antas före utgången av år 2000.

7 Under dessa omständigheter väckte kommissionen förevarande talan.

8 Kommissionen har hävdat att Förenade kungariket inte har vidtagit de åtgärder som är nödvändiga för att införliva direktivet. Den har i detta avseende erinrat om de skyldigheter som åvilar medlemsstaterna i enlighet med artiklarna 10 första stycket EG och 249 tredje stycket EG.

9 Förenade kungariket har medgivit att direktivet enbart delvis har införlivats inom den i direktivet angivna fristen.

10 Förenade kungariket har emellertid gjort gällande att det försenade införlivandet av vissa bestämmelser i direktivet till viss del beror på att den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 21 i direktivet inte har fastställt de tekniska specifikationerna för driftskompatibiliteten (TSD), vilka enligt Förenade kungariket utgör en väsentlig del av direktivet. Följaktligen har de delar av direktivet som rör TSD inte kunnat träda i kraft.

11 Förenade kungariket har härvidlag anfört att enligt Transport Act 2000, som trädde i kraft den 1 februari 2001, ges den nationella myndigheten behörighet att anta bestämmelser för att verkställa TSD så snart dessa har fastställts och trätt i kraft i enlighet med gemenskapsförfarandena. Dessa bestämmelser måste antas både för Storbritannien och, genom en separat rättshandling, för Nordirland. Bestämmelserna skulle träda i kraft senast i slutet av juni 2001, vilket, enligt kommissionens beräkning, var den tidpunkt då TSD tidigast hade kunnat fastställas.

12 Förenade kungariket har medgivit att direktivet inte har införlivats i Nordirland, och särskilt inte de bestämmelser som rör frågan om att utse anmälda organ. Förenade kungariket har gjort gällande att det för närvarande inte finns något järnvägssystem för höghastighetståg i drift och att ett sådant system knappast kan förväntas komma till stånd inom en överskådlig framtid. Direktivet har således en mycket begränsad praktisk verkan, och såvitt avser Nordirland har det ingen verkan alls. Avsikten var dock att bestämmelser för att införliva direktivet i Nordirland skulle ha antagits senast i slutet av juni 2001. Direktivet skulle därigenom vara genomfört i hela Förenade kungariket.

13 Domstolen konstaterar att direktivet inte fullständigt har införlivats i Förenade kungariket inom den i direktivet angivna fristen, vilket medgivits av Förenade kungarikets regering.

14 I enlighet med vad domstolen tidigare funnit, framgår det inte av direktivets lydelse, särskilt inte av dess artikel 23, att det är en förutsättning för att direktivet skall införlivas att TSD först har utarbetats. Härav följer att den omständigheten att TSD ännu inte har antagits saknar relevans vid bedömningen av huruvida en medlemsstat har gjort sig skyldig till fördragsbrott (dom av den 13 december 2001 i mål C-372/00, kommissionen mot Irland, REG 2001, s. I-10303, punkterna 14 och 15).

15 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 6 i sitt förslag till avgörande, är det inte heller relevant att det i Nordirland inte finns något höghastighetståg i drift. Domstolen har i detta avseende tidigare funnit att den omständigheten att en viss verksamhet som avses i ett direktiv inte förekommer i en viss medlemsstat inte kan befria denna stat från skyldigheten att anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att säkerställa ett korrekt införlivande av samtliga bestämmelser i detta direktiv (se dom av den 16 november 2000 i mål C-214/98, kommissionen mot Grekland, REG 2000, s. I-9601, punkt 22, och domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Irland, punkt 11).

16 Samtliga rättssubjekt i Förenade kungariket bör nämligen, i likhet med övriga rättssubjekt i gemenskapen, få kännedom om vilka rättigheter och skyldigheter de har för det fall ett järnvägssystem för höghastighetståg skulle komma att byggas och drivas i denna medlemsstat.

17 Det är endast om det är meningslöst att införliva ett direktiv av geografiska skäl som införlivandet blir onödigt (se, för ett liknande resonemang, dom av den 7 juli 1987 i mål 420/85, kommissionen mot Italien, REG 1987, s. 2983, punkt 5). Så är inte fallet för ön Irland, vilket framgår av karta nr 3.7 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (EGT L 228, s. 1).

18 Eftersom direktivet inte har införlivats inom den föreskrivna fristen, skall kommissionens talan anses välgrundad.

19 Det skall således fastställas att Förenade kungariket har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt nämnda direktiv genom att inte inom den föreskrivna fristen anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet.

Rättegångskostnader

20 Enligt artikel 69.2 i rättegångsreglerna skall tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Kommissionen har yrkat att Förenade kungariket skall förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom Förenade kungariket har tappat målet, skall kommissionens yrkande bifallas.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

följande dom:

1) **Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg genom att inte inom den föreskrivna fristen anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa nämnda direktiv.**

2) **Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland skall ersätta rättegångskostnaderna.**

Jann Wathelet Rosas

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 30 maj 2002.

R. Grass

Justitiesekreterare

P. Jann

Ordförande på första avdelningen