ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)
της 13ης Δεκεμβρίου 2001 *

Στην υπόθεση C-372/00,

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

προσφεύγουσα,

κατά

Ιρλανδίας, εκπροσωπούμενης από τον D. J. O'Hagan, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθής,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

που έχει ως αντικείμενο να αναγνωριστεί ότι η Ιρλανδία, 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,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους P. Jann, πρόεδρο τμήματος, L. Sevón (εισηγητή) και M. Wathelet, 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 25ης Οκτωβρίου 2001,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 10 Οκτωβρίου 2000, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων άσκησε, δυνάμει του άρθρου 226 ΕΚ, προσφυγή με την οποία ζητεί να αναγνωριστεί ότι η Ιρλανδία, 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, 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 30 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την οδηγία αυτή και ότι 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 που προβλέπεται στο άρθρο 226, πρώτο εδάφιο, ΕΚ, η Επιτροπή, αφού παρέσχε στην Ιρλανδία τη δυνατότητα να υποβάλει τις παρατηρήσεις της, απηύθυνε με έγγραφο της 27ης Ιανουαρίου 2000 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 το από 14 Απριλίου 2000 έγγραφο, η Ιρλανδία εξήγησε ότι η οδηγία επρόκειτο να μεταφερθεί στο εσωτερικό δίκαιο το αργότερο στις 31 Αυγούστου 2000. Εντούτοις, δεδομένου ότι η οδηγία δεν είχε μεταφερθεί στο εσωτερικό δίκαιο κατά την ως άνω ημερομηνία, η Επιτροπή άσκησε την υπό κρίση προσφυγή.

7 Η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ιρλανδία, παραλείποντας να θεσπίσει τα αναγκαία μέτρα για τη μεταφορά της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 10, πρώτο εδάφιο, ΕΚ και 249, τρίτο εδάφιο, ΕΚ, καθώς και από την οδηγία.

8 Η Ιρλανδία αναγνωρίζει ότι δεν μετέφερε την οδηγία στο εσωτερικό δίκαιο εντός της προθεσμίας που είχε ταχθεί με την οδηγία.

9 Η Ιρλανδική Κυβέρνηση προβάλλει εντούτοις ότι κανένα τρένο μεγάλης ταχύτητας δεν λειτουργεί επί του παρόντος στην Ιρλανδία, ούτε πρόκειται να λειτουργήσει στο προβλεπόμενο μέλλον. Εξάλλου, οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) που προβλέπονται στο κεφάλαιο II της οδηγίας δεν έχουν εισέτι εγκριθεί ή οριστικοποιηθεί.

10 Συναφώς, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η Ιρλανδία δεν έχει εισέτι μεταφέρει στο εσωτερικό της δίκαιο την οδηγία, όπως η Ιρλανδική Κυβέρνηση έχει αναγνωρίσει.

11 Όπως επισημαίνει ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 6 των προτάσεών του, δεν ασκεί επιρροή το γεγονός ότι κανένα τρένο μεγάλης ταχύτητας δεν έχει τεθεί σε λειτουργία στην Ιρλανδία. Πράγματι, 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 (απόφαση της 16ης Νοεμβρίου 2000, C-214/98, Επιτροπή κατά Ελλάδος, Συλλογή 2000, σ. I-9601, σκέψη 22).

12 Πράγματι, όλα τα υποκείμενα δικαίου στην Ιρλανδία, 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.

13 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 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).

14 Όσον αφορά τις ΤΠΔ, 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.

15 Κατά συνέπεια, το γεγονός ότι οι ΤΠΔ δεν έχουν εισέτι καταρτιστεί δεν ασκεί επιρροή προκειμένου να εκτιμηθεί η ύπαρξη παραβάσεως από την Ιρλανδία.

16 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.

17 Κατά συνέπεια, επιβάλλεται να αναγνωριστεί ότι η Ιρλανδία, 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

18 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι η Επιτροπή ζήτησε την καταδίκη της Ιρλανδίας στα δικαστικά έξοδα και η τελευταία ηττήθηκε, η Ιρλανδία πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα)

αποφασίζει:

1) **Η Ιρλανδία, 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 την Ιρλανδία στα δικαστικά έξοδα.**

Jann Sevón Wathelet

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 13 Δεκεμβρίου 2001.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος του πρώτου τμήματος

P. Jann