FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT L.A. GEELHOED

fremsat den 21. marts 2002 [1]

1. I den foreliggende sag har Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber nedlagt påstand om, at det fastslås, at Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog [2], da det ikke har vedtaget de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme direktivet.

2. Direktivet blev offentliggjort den 17. september 1996 i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*. I henhold til direktivets artikel 23, stk. 1, sammenholdt med artikel 25, trådte det i kraft den 8. oktober 1996, og fristen for gennemførelse udløb den 8. april 1999.

3. Direktivet har bl.a. til formål at fremme sammenkobling og interoperabilitet mellem de nationale jernbanenet for højhastighedstog samt adgangen til disse net.

4. Det Forenede Kongeriges regering erkender, at direktivet ikke var gennemført inden for fristen. Sagsøgte gør gældende, at direktivet ikke desto mindre var delvist gennemført inden for den fastsatte frist. Det anføres i denne forbindelse, at den forsinkede gennemførelse af visse af direktivets bestemmelser til dels skyldtes, at det udvalg, der er nedsat i medfør af direktivets artikel 21, endnu ikke har udarbejdet de tekniske specifikationer for interoperabilitet (herefter »TSI«), hvorfor visse dele af direktivet endnu ikke har kunnet træde i kraft. Det Forenede Kongeriges regering har anført, at der ikke er noget jernbanesystem for højhastighedstog i drift på øen Irland, og at et sådant system ikke kan

1 — Originalsprog: nederlandsk.
2 — EFT L 235, s. 6.

forventes sat i drift inden for en overskuelig fremtid. Direktivet har således en meget begrænset — for ikke at sige ingen — praktisk betydning i Nordirland.

5. Det bemærkes herved, at Domstolen med hensyn til TSI allerede har fastslået, at det ikke fremgår af direktivets ordlyd og navnlig ikke af dets artikel 23, at udarbejdelse heraf er en forudgående betingelse for direktivets gennemførelse. Det følger heraf, at det forhold, at der endnu ikke er blevet vedtaget TSI, ikke er relevant for vurderingen af, om en medlemsstat har begået traktatbrud [3].

6. Det er ligeledes uden betydning, at der ikke er noget højhastighedstog i drift i Irland. Domstolen har i dommen i sagen Kommissionen mod Irland udtalt, at det forhold, at der i en medlemsstat ikke findes en aktivitet, der er omfattet af direktivet, ikke kan fritage vedkommende stat for forpligtelsen til ved lov eller administrativt at træffe foranstaltninger til sikring af, at dette direktivs bestemmelser gennemføres korrekt. Det er kun, når gennemførelsen af et direktiv af geografiske grunde ikke har nogen genstand, at det ikke finder anvendelse. Som det fremgår af kort 3.15, der findes i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, er dette ikke tilfældet for Nordirland [4].

3 — Dom af 13.12.2001, sag C-372/00, Kommissionen mod Irland, Sml. I, s. 10303, præmis 14 og 15.

4 — EFT L 228, s. 1. Jf. dommen i sagen Kommissionen mod Irland, nævnt i fodnote 3, præmis 11-13.

Forslag til afgørelse

7. På denne baggrund foreslår jeg Domstolen at fastslå følgende:

1) Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, da det ikke har vedtaget de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at gennemføre direktivet.

2) Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland betaler sagens omkostninger i henhold til procesreglementets artikel 69, stk. 2.