CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE L.A. GEELHOED

presentate il 21 marzo 2002 [1]

1. Nella presente causa la Commissione delle Comunità europee chiede alla Corte di dichiarare che il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, non avendo adottato i provvedimenti legislativi, amministrativi e regolamentari necessari per l'attuazione della direttiva del Consiglio 23 luglio 1996, 96/48/CE, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità [2], è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti ai sensi della direttiva.

2. Il 17 settembre 1996 la direttiva è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*. Ai sensi del combinato disposto degli artt. 23, n. 1, e 25 di tale direttiva, essa è entrata in vigore l'8 ottobre 1996 e il termine per la trasposizione è spirato l'8 aprile 1999.

3. La direttiva ha, in particolare, lo scopo di favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali di treni ad alta velocità nonché l'accesso a tali reti.

4. Il governo del Regno Unito riconosce di non aver trasposto la direttiva entro il termine previsto. Tuttavia esso obietta che si è data parziale esecuzione alla direttiva entro il termine per la trasposizione. Al riguardo tale governo sostiene che la tardiva attuazione è in parte attribuibile al fatto che il comitato istituito a norma dell'art. 21 della direttiva non ha ancora stabilito le specifiche tecniche di interoperabilità (STI), ragion per cui non si può ancora dare esecuzione ad alcune parti della direttiva. Tale governo afferma inoltre che nell'isola d'Irlanda non è operativo alcun treno ad alta velocità, né lo sarà in un

1 — Lingua originale: l'olandese.

2 — GU L 235, pag. 6.

futuro prevedibile. La direttiva avrebbe pertanto in Irlanda del Nord un'importanza molto limitata o nessun significato pratico.

5. Si deve in proposito osservare che la Corte in merito alle STI ha già statuito che non risulta dai termini della direttiva e, in particolare, dall'art. 23 che la loro elaborazione fosse un presupposto per la trasposizione della direttiva. Ne consegue che il fatto che le STI non sono ancora state adottate è ininfluente per valutare l'esistenza di un'inadempimento da parte di uno Stato membro [3].

6. Neppure è rilevante che in uno Stato membro ancora non sia operativo alcun treno ad alta velocità. La Corte ha ricordato in proposito nella sentenza Commissione/Irlanda che l'inesistenza, in un determinato Stato membro, d'una particolare attività presa in considerazione da una direttiva non può esonerare questo Stato dall'obbligo che gli incombe di adottare provvedimenti legislativi o regolamentari che assicurino un'adeguata trasposizione dell'insieme delle disposizioni di tale direttiva. Solo laddove la trasposizione di una direttiva sia priva d'oggetto per ragioni geografiche essa non si impone. Tale non è comunque il caso in Irlanda del Nord, come risulta dalla carta 3.15 che compare nell'allegato I della decisione del Parlamento europeo e del Consiglio 23 luglio 1996, n. 1692/96/CE, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti [4].

3 — Sentenza 13 dicembre 2001, causa C-372/00, Commissione/Irlanda (Racc. pag. I-10303, punti 14 e 15).

4 — GU L 228, pag. 1. V. sentenza Commissione/Irlanda (citata alla nota 3), punti 11-13.

Conclusione

7. Alla luce di quanto precede suggerisco alla Corte di:

a) dichiarare che, non avendo adottato i provvedimenti legislativi, amministrativi e regolamentari necessari per attuare la direttiva del Consiglio 23 luglio 1996, 96/48/CE, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza di tale direttiva;

b) condannare, ai sensi dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura, il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord alle spese del procedimento.