CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL L. A. GEELHOED

van 21 maart 2002 [1]

1. In deze zaak verzoekt de Commissie van de Europese Gemeenschappen het Hof vast te stellen dat het Verenigd Koninkrijk door niet de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke maatregelen te treffen ter uitvoering van richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het transeuropees hogesnelheidsspoorwegsysteem [2], de krachtens de richtlijn op hem rustende verplichtingen niet is nagekomen.

2. Op 17 september 1996 is de richtlijn in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* bekendgemaakt. Overeenkomstig artikel 23, lid 1, juncto artikel 25 van de richtlijn is deze op 8 oktober 1996 in werking getreden en verstreek de omzettingstermijn op 8 april 1999.

3. De richtlijn heeft met name tot doel, de onderlinge koppeling en de interoperabiliteit van de nationale netten voor hogesnelheidstreinen alsmede de toegang tot deze netten te bevorderen.

4. De regering van het Verenigd Koninkrijk erkent dat zij de richtlijn niet binnen de daarin gestelde termijn heeft omgezet. Zij wijst erop dat de richtlijn voor de omzettingstermijn niettemin gedeeltelijk is geïmplementeerd. In dat verband stelt deze regering dat de verlate implementatie voor een deel is te wijten aan het feit dat het comité dat is ingesteld uit hoofde van artikel 21 van de richtlijn de noodzakelijke technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) nog niet heeft vastgesteld, waardoor bepaalde onderdelen van de richtlijn nog niet ten uitvoer gelegd kunnen worden. Voorts stelt zij dat er op het Ierse eiland geen enkele hogesnelheidstrein ope-

1 — Oorspronkelijke taal: Nederlands.
2 — PB L 235, blz. 6.

rationeel is, noch in de voorziene toekomst operationeel zal zijn. De richtlijn zou derhalve in Noord-Ierland van zeer beperkte of geen praktische betekenis zijn.

5. Hieromtrent kan worden opgemerkt dat het Hof in het geval van de TSI's reeds heeft bepaald, dat uit de bewoordingen van de richtlijn en met name uit artikel 23 daarvan, niet volgt dat de uitwerking van de TSI's een noodzakelijke voorwaarde voor de omzetting van de richtlijn is. Daaruit volgt dat het feit dat de TSI's nog niet zijn goedgekeurd, niet relevant is bij de beoordeling of een lidstaat zijn verplichtingen is nagekomen. [3]

6. Evenmin is het relevant dat er in een lidstaat nog geen enkele hogesnelheidstrein operationeel is. Het Hof heeft er in het arrest Commissie/Ierland aan herinnerd, dat het feit dat een bepaalde activiteit waarop een richtlijn betrekking heeft, in een lidstaat nog niet bestaat, deze lidstaat niet kan ontheffen van zijn verplichting wettelijke of bestuursrechtelijke maatregelen te treffen ter verzekering van een adequate omzetting van de bepalingen van die richtlijn. Slechts wanneer de omzetting van een richtlijn om geografische redenen geen feitelijk doel dient, hoeft deze omzetting niet plaats te vinden. Dat is hoe dan ook niet het geval voor Noord-Ierland, zoals blijkt uit kaart 3.15, opgenomen in bijlage I bij beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een transeuropees vervoersnet. [4]

3 — Arrest van 13 december 2001, Commissie/Ierland (C-372/00, Jurispr. blz. I-10303, punten 14 en 15).

4 — PB L 228, blz. 1. Zie arrest Commissie/Ierland, aangehaald in voetnoot 3, punten 11-13.

Conclusie

7. In het licht van het voorgaande geef ik het Hof in overweging:

a) vast te stellen dat het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, door na te laten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke maatregelen te treffen ter uitvoering van richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het transeuropees hogesnelheidsspoorwegsysteem, zijn verplichtingen ingevolge bedoelde richtlijn niet is nagekomen.

b) het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland ingevolge artikel 69, lid 2, van het Reglement voor de procesvoering in de proceskosten te veroordelen.