# CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL SR. L.A. GEELHOED

presentadas el 21 de marzo de 2002 [1]

1. En el presente asunto la Comisión de las Comunidades Europeas solicita al Tribunal de Justicia que declare que el Reino Unido ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, [2] al no haber adoptado las disposiciones legislativas, reglamentarias y administrativas necesarias para adaptarse a dicha Directiva.

2. La Directiva se publicó el 17 de septiembre de 1996 en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*. Conforme al artículo 23, apartado 1, en relación con el artículo 25 de la Directiva, ésta entró en vigor el 8 de octubre de 1996 y el plazo de adaptación del Derecho interno a la Directiva expiró el 8 de abril de 1999.

3. La Directiva tiene por objeto, en particular, fomentar la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales de trenes de alta velocidad, así como el acceso a dichas redes.

4. El Gobierno del Reino Unido reconoce que no adaptó el Derecho interno a la Directiva dentro del plazo señalado. Indica que, no obstante, antes de que finalizara el plazo de adaptación, la normativa nacional se adecuaba, en parte, a la Directiva. A este respecto, dicho Gobierno señala que la adaptación tardía se debe, en parte, a que el Comité creado con arreglo al artículo 21 de la Directiva aún no ha aprobado las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI), por lo que no podían ejecutarse determinadas partes de la Directiva. Añade que en la isla irlandesa no hay en funcionamiento ningún tren de alta velocidad, ni

1 — Lengua original: neerlandés.
2 — DO L 235, p. 6.

está previsto que exista en un futuro próximo. Por ese motivo, la Directiva tiene poca o ninguna relevancia práctica en Irlanda del Norte.

5. A este respecto, cabe señalar que, por lo que atañe a las ETI, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que, de los propios términos de la Directiva y, en particular, de su artículo 23, no se deduce que su elaboración sea un requisito previo para la adaptación del Derecho interno a la Directiva. De ello se desprende que el hecho de que aún no se hayan adoptado las ETI carece de pertinencia para apreciar la existencia de un incumplimiento por parte de un Estado miembro. [3]

6. También carece de relevancia que en un Estado miembro no esté en funcionamiento ningún tren de alta velocidad. En la sentencia Comisión/Irlanda, el Tribunal de Justicia ha recordado que la inexistencia en un Estado miembro de determinada actividad contemplada por una directiva no puede dispensar a dicho Estado de su obligación de adoptar las medidas legales o reglamentarias que garanticen una adecuada adaptación del Derecho interno a todas las disposiciones de dicha directiva. Tan sólo deja de ser obligatoria la adaptación del Derecho interno a una directiva cuando ésta carece de objeto por razones geográficas. No es esto lo que ocurre en Irlanda del Norte, según se desprende del mapa 3.15 que figura en el anexo I de la Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. [4]

3 — Sentencia de 13 de diciembre de 2001, Comisión/Irlanda (C-372/00, Rec. p. I-10303), apartados 14 y 15.

4 — DO L 228, p. 1. Véase la sentencia Comisión/Irlanda, citada en la nota 3, apartados 11 a 13.

## Conclusión

7. Habida cuenta de los hechos y circunstancias que acabo de exponer, propongo al Tribunal de Justicia que:

1) Declare que el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, al no haber adoptado todas las medidas legales, reglamentarias y administrativas necesarias para atenerse a la misma.

2) Con arreglo al artículo 69, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de Irlanda deberá cargar con las costas procesales.