Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

11 luglio 2013 *

«Inadempimento di uno Stato — Trasporto — Sviluppo delle ferrovie comunitarie — Direttiva 91/440/CEE — Articolo 6, paragrafo 3, e allegato II — Direttiva 2001/14/CE — Articolo 14, paragrafo 2 — Indipendenza dell'organismo cui è affidato l'esercizio delle funzioni essenziali»

Nella causa C-412/11,

avente ad oggetto il ricorso per inadempimento, ai sensi dell'articolo 258 TFUE, proposto il 5 agosto 2011,

Commissione europea, rappresentata da J.-P. Keppenne e H. Støvlbæk, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

Granducato di Lussemburgo, rappresentato da C. Schiltz, in qualità di agente,

convenuto,

LA CORTE (Prima Sezione),

composta da A. Tizzano, presidente di sezione, A. Borg Barthet (relatore), E. Levits, J.-J. Kasel e M. Berger, giudici,

avvocato generale: N. Jääskinen

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 13 dicembre 2012,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con il suo ricorso per inadempimento, la Commissione chiede alla Corte di dichiarare che, non avendo adottato tutte le misure necessarie per garantire che l'ente cui è affidato l'esercizio di una funzione essenziale, di cui all'articolo 6, paragrafo 3, e all'allegato II della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del

* Lingua processuale: il francese.

29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 237, pag. 25), come modificata dalla direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007 (GU L 315, pag. 44; in prosieguo: la «direttiva 91/440»), nonché all'articolo 14, paragrafo 2, della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (GU L 75, pag. 29), come modificata dalla direttiva 2007/58, sia indipendente dall'impresa che presta i servizi di trasporto ferroviario, il Granducato di Lussemburgo ha violato gli obblighi ad esso incombenti ai sensi di tali disposizioni.

Contesto normativo

Il diritto dell'Unione

2 Nel mese di febbraio 2001 sono state adottate tre direttive per dare nuovo impulso al trasporto ferroviario, aprendolo progressivamente alla concorrenza a livello europeo, vale a dire la direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440 (GU L 75, pag. 1), la direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie (GU L 75, pag. 26), e la direttiva 2001/14 (in prosieguo, congiuntamente: il «primo pacchetto ferroviario»).

La direttiva 91/440

3 L'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 91/440 così disponeva:

«Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le funzioni essenziali che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, elencate all'allegato II, siano attribuite a enti o società che non prestano a loro volta servizi di trasporto ferroviario. Indipendentemente dalle strutture organizzative è necessario provare che il presente obiettivo è stato realizzato.

Gli Stati membri possono tuttavia incaricare le imprese ferroviarie o qualsiasi altro organismo della riscossione dei diritti e attribuire loro la responsabilità di gestione dell'infrastruttura ferroviaria, ad esempio investimenti, manutenzione e finanziamento».

4 L'allegato II di detta direttiva era così formulato:

«Elenco delle funzioni essenziali di cui all'articolo 6, paragrafo 3:

— preparazione e adozione delle decisioni relative alle licenze delle imprese ferroviarie, compresa la concessione di licenze individuali,

— adozione di decisioni relative all'assegnazione delle linee ferroviarie, comprese la definizione e la valutazione della disponibilità, nonché l'assegnazione di singole linee ferroviarie,

— adozione di decisioni relative all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura,

— controllo del rispetto degli obblighi di servizio pubblico previsti nella prestazione di taluni servizi».

La direttiva 2001/14

5 L'articolo 14, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2001/14 così prevedeva:

«1. Gli Stati membri possono istituire un quadro per l'assegnazione della capacità di infrastruttura rispettando tuttavia l'indipendenza di gestione di cui all'articolo 4 della direttiva [91/440]. Devono essere stabilite regole specifiche per l'assegnazione della capacità. Il gestore dell'infrastruttura svolge le procedure di assegnazione della capacità. In particolare, egli assicura che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo non discriminatorio e nel rispetto del diritto comunitario.

2. Se il gestore dell'infrastruttura non è indipendente dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, le funzioni di cui al paragrafo 1 e descritte nel presente capo sono svolte da un organismo preposto all'assegnazione della capacità indipendente dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo e decisionale».

6 L'articolo 29 della direttiva in parola così recitava:

«1. Nell'eventualità di perturbazioni della circolazione dei treni a causa di problemi tecnici o incidenti, il gestore dell'infrastruttura deve adottare tutte le misure necessarie per il ripristino della normalità. A tal fine egli elabora un piano d'intervento che elenca i vari organismi pubblici da informare in caso di incidenti gravi o serie perturbazioni della circolazione dei treni.

2. In caso di emergenza e se assolutamente necessario a causa di un guasto che rende l'infrastruttura temporaneamente inutilizzabile, le linee ferroviarie assegnate possono essere ritirate senza preavviso per tutto il tempo necessario per la riparazione degli impianti.

Il gestore dell'infrastruttura può, se lo ritiene necessario, richiedere alle imprese ferroviarie di mettere a sua disposizione le risorse che egli ritiene più appropriate al fine di ripristinare al più presto la normalità.

3. Gli Stati membri possono esigere che le imprese ferroviarie concorrano al controllo dell'applicazione degli standard e delle norme di sicurezza e dell'osservanza, da parte delle stesse, degli standard e delle norme di sicurezza».

Il diritto lussemburghese

7 La legge del 22 luglio 2009 sulla sicurezza ferroviaria (*Mémorial* A 2009, pag. 2465), diretta, segnatamente, alla costituzione dell'amministrazione delle ferrovie (in prosieguo: l'«ACF»), dispone che questa è responsabile delle funzioni essenziali di attribuzione della capacità (assegnazione delle linee ferroviarie) e di imposizione dei diritti di utilizzo.

8 La legge dell'11 giugno 1999 relativa all'accesso all'infrastruttura ferroviaria e al suo utilizzo (*Mémorial* A 1999, pag. 1794), come modificata dalla legge del 3 agosto 2010 (*Mémorial* A 2010, pag. 2194), così dispone:

«La missione di ripartizione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria è affidata a un organismo preposto all'assegnazione la cui funzione è assunta dall'[ACF]».

9 Il document de référence du réseau del 23 dicembre 2010 (prospetto informativo della rete; in prosieguo: il «DRR»), al suo punto 4.8.2, intitolato «Gestione del traffico in caso di perturbazioni», così prevede:

«La direzione operativa è assicurata dalla sezione permanente [del service de gestion du réseau (servizio di gestione della rete; in prosieguo: l'"SGR") della Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (Società nazionale delle ferrovie lussemburghesi; in prosieguo: le "CFL")]. I suoi principi e le sue procedure si applicano a tutte le corse nel caso in cui l'orario di circolazione originariamente previsto non possa essere rispettato. Salvo il caso di errore, per una corsa in ritardo non viene assegnata una nuova linea nell'ambito della medesima giornata. In nessun caso la Sezione permanente potrà assegnare tale nuova linea. All'occorrenza, il suo ruolo sarà limitato alla funzione di intermediazione per un nuovo ordine dell'UI [utente dell'infrastruttura] presentato all'[ACF]».

10 Il punto 4.8.3 del DRR è formulato come segue:

«Se la perturbazione e le relative misure correttive riguardano soltanto un'impresa ferroviaria senza interferire con le capacità di infrastruttura riservate alle altre imprese ferroviarie, le misure correttive saranno di conseguenza stabilite in consultazione con l'impresa ferroviaria in questione.

Qualora la perturbazione e le relative misure correttive riguardino più di un'impresa ferroviaria, l'[ACF] deve determinare le misure correttive al più presto e negoziando con tutte le imprese ferroviarie coinvolte».

11 Il punto 4.8.4 del DRR così prevede:

«Nell'eventualità di perturbazioni impreviste della circolazione dei treni a causa di problemi tecnici o incidenti, il gestore dell'infrastruttura deve adottare tutte le misure necessarie per il ripristino della normalità. In particolare deve applicare le procedure dell'RGE [Règlement Général de l'Exploitation Technique (Regolamento Generale del Funzionamento Tecnico)] previste per i casi di guasti ed incidenti.

In caso di emergenza e se assolutamente necessario, in particolare a causa di incidenti, guasti che rendano l'infrastruttura temporaneamente inutilizzabile o altri eventi che impediscano l'utilizzo dell'infrastruttura in condizioni normali di sicurezza, le linee ferroviarie assegnate possono essere ritirate senza preavviso per tutto il tempo necessario per la riparazione degli impianti o per la rimozione del fatto generatore dell'arresto della circolazione.

L'[ACF] deve assegnare capacità alternative che soddisfino nel miglior modo possibile le caratteristiche delle imprese ferroviarie in questione.

Il gestore dell'infrastruttura può, se lo ritiene necessario, richiedere alle imprese ferroviarie di mettere a sua disposizione le risorse che egli ritiene più appropriate al fine di ripristinare al più presto la normalità o di attivare i loro mezzi di soccorso e sgombero. Le relative spese sono a carico della parte responsabile della perturbazione».

Procedimento precontenzioso

12 Il 26 giugno 2008 la Commissione ha inviato al Granducato di Lussemburgo una lettera di diffida, invitandolo a conformarsi alle direttive del primo pacchetto ferroviario. Tale Stato membro ha risposto a siffatta diffida con lettera del 27 agosto 2008.

13 Con lettera del 9 ottobre 2009, la Commissione ha trasmesso al Granducato di Lussemburgo un parere motivato nel quale rilevava l'insufficienza delle misure adottate per garantire il recepimento dell'articolo 6, paragrafo 3, e dell'allegato II della direttiva 91/440, nonché dell'articolo 14, paragrafo 2, della direttiva 2001/14, quanto all'indipendenza delle istanze cui sono affidate le funzioni essenziali. In tale parere motivato, la Commissione contestava parimenti a tale Stato membro di non aver adottato le misure necessarie per conformarsi ai suoi obblighi in materia di imposizione dei diritti di accesso alle infrastrutture ferroviarie di cui all'articolo 11 della direttiva 2001/14 nonché all'articolo 10, paragrafo 7, della direttiva 91/440. Il Granducato di Lussemburgo avrebbe violato altresì gli obblighi che incombono agli Stati membri, in forza dell'articolo 30, paragrafi 1, 4 e 5, della direttiva 2001/14, quanto all'organismo di regolamentazione ferroviario.

14 Con lettere del 24 dicembre 2009 e del 29 marzo 2010, il Granducato di Lussemburgo ha risposto al suddetto parere motivato trasmettendo alla Commissione il testo del regolamento granducale del 27 febbraio 2010, relativo al sistema di prestazioni della rete ferroviaria.

15 Con lettera del 15 aprile 2010, la Commissione ha inviato al Granducato di Lussemburgo una richiesta d'informazioni, cui quest'ultima ha risposto il 26 aprile ed il 16 agosto 2010.

16 Con lettera del 25 novembre 2010, la Commissione ha trasmesso al Granducato di Lussemburgo un parere motivato complementare con il quale, in considerazione dell'evoluzione del quadro normativo nazionale successiva all'invio del parere motivato del 9 ottobre 2009, ha circoscritto la portata dell'inadempimento contestato all'articolo 6, paragrafo 3, e all'allegato II della direttiva 91/440, nonché all'articolo 14, paragrafo 2, della direttiva 2001/14, relativi all'indipendenza dell'organismo responsabile delle funzioni essenziali, ovvero l'ACF. La Commissione ha quindi invitato il Granducato di Lussemburgo ad adottare le misure richieste per conformarsi ai suoi obblighi entro un termine di due mesi dal ricevimento di tale parere motivato complementare.

17 Con lettera del 3 febbraio 2011, il Granducato di Lussemburgo ha risposto al parere motivato complementare.

18 Non essendo rimasta soddisfatta dalla risposta fornita dal Granducato di Lussemburgo, la Commissione ha deciso di proporre il presente ricorso.

Sul ricorso

Argomenti delle parti

19 La Commissione sostiene che la direttiva 91/440 impone che le funzioni di ripartizione della capacità ferroviaria, tra l'altro, siano attribuite a organismi indipendenti. Infatti, l'allegato II, secondo trattino, di tale direttiva indica come funzione essenziale l'«adozione di decisioni relative all'assegnazione delle linee ferroviarie, comprese la definizione e la valutazione della disponibilità, nonché l'assegnazione di singole linee ferroviarie». L'allegato II, pertanto, non traccerebbe alcuna differenziazione tra le diverse tipologie di assegnazione delle linee ferroviarie. Nei limiti in cui l'organizzazione delle linee ferroviarie rientra nella direzione operativa del traffico ed è ad essa strettamente connessa, tale direzione sarebbe inclusa tra le funzioni essenziali e dovrebbe quindi essere affidata ad un ente indipendente dall'impresa ferroviaria.

20 Secondo la Commissione, sebbene l'ACF, che si occupa dell'assegnazione delle linee ferroviarie, sia effettivamente un organismo indipendente dalle CFL, ciò non toglie che queste ultime sarebbero incaricate di talune funzioni essenziali in materia di assegnazione delle linee ferroviarie.

21 La Commissione ritiene, alla luce delle indicazioni fornite dal Granducato di Lussemburgo, che in caso di perturbazioni del traffico l'assegnazione delle linee ferroviarie resti di competenza delle CFL, e cioè dell'SGR, senza che quest'ultimo sia indipendente dalle parti che prestano servizi di trasporto ferroviario.

22 La Commissione ritiene che, in caso di perturbazioni del traffico, l'orario normale fissato dall'ACF non possa più essere rispettato, dato l'avvenuto superamento dei tempi stabiliti nel medesimo, e diventi necessaria una riassegnazione degli orari per gli operatori che attendono il loro turno. Essa considera che siffatta nuova attribuzione costituisce necessariamente un'assegnazione di linee ferroviarie. Orbene, secondo la normativa lussemburghese, tale nuova attribuzione potrebbe essere effettuata unicamente mediante la gestione del traffico, operata dalle CFL, così attribuendo loro un ruolo nell'assegnazione della capacità ferroviaria, in contrasto con i requisiti posti dalla direttiva 2001/14.

23 La Commissione ritiene che l'esercizio della funzione essenziale di assegnazione delle linee ferroviarie imponga alle CFL di conformarsi ai requisiti di indipendenza del primo pacchetto ferroviario. Orbene, all'interno delle CFL non è stata attuata alcuna misura atta ad assicurare tale indipendenza per separare sul piano giuridico, organizzativo e decisionale le parti che si occupano delle funzioni essenziali e quelle che gestiscono i servizi di trasporto ferroviario. Tali funzioni dovrebbero pertanto essere trasferite all'ACF.

24 La Commissione sostiene che l'articolo 29 della direttiva 2001/14 non rappresenta una lex specialis che deroga alla regola generale. Infatti, ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 2, di detta direttiva, l'obbligo di indipendenza che s'impone all'organismo di ripartizione sarebbe applicabile a tutte le funzioni indicate al paragrafo 1 di tale articolo 14 e descritte al capo III della medesima direttiva, ivi compreso al suo articolo 29.

25 Nella sua replica, la Commissione sostiene che le modifiche apportate dal DRR, adottato posteriormente al termine stabilito nel parere motivato, non sono sufficienti a porre fine all'inadempimento.

26 Nel suo controricorso, il Granducato di Lussemburgo ritiene che la normativa nazionale in vigore, benché fosse conforme allo spirito e alla lettera della direttiva 2001/14, sia stata comunque adattata, successivamente alla proposizione del presente ricorso, in modo da non lasciar sussistere il minimo dubbio riguardo a un'eventuale non conformità con il diritto dell'Unione. Il DRR sarebbe stato infatti modificato in modo da trasferire all'ACF anche la riassegnazione delle linee ferroviarie, in caso di perturbazioni, venendo quindi meno l'implicazione dell'SGR, il che garantisce un accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura.

27 Nella sua controreplica, detto Stato membro rileva che il DRR è stato nuovamente modificato, con effetto dal 1º gennaio 2012, e ora soddisfa i requisiti della Commissione prevedendo che, in caso di perturbazioni impreviste, l'ACF provvede all'assegnazione di nuove linee ferroviarie.

Giudizio della Corte

28 Con la sua unica censura, la Commissione contesta al Granducato di Lussemburgo di aver violato gli obblighi ad esso incombenti ai sensi degli articoli 6, paragrafo 3, della direttiva 91/440, in combinato disposto con l'allegato II della medesima, e dell'articolo 14, paragrafo 2, della direttiva 2001/14, in quanto, in Lussemburgo, benché l'ACF sia un organismo indipendente dalle CFL che, dal canto loro, assicurano le funzioni di gestore dell'infrastruttura nonché la prestazione dei servizi ferroviari, a queste continuano nondimeno ad essere assegnate talune funzioni essenziali in materia di assegnazione delle linee ferroviarie dato che, in caso di perturbazioni del traffico, la riassegnazione delle linee ferroviarie è affidata ad un servizio che fa parte delle CFL, vale a dire l'SGR, che non è indipendente dalle medesime sul piano giuridico, organizzativo e decisionale.

29 In via preliminare, occorre rilevare che il Granducato di Lussemburgo fa valere che il recepimento della direttiva 2001/14 è stato portato pienamente a compimento a partire dall'adozione del DRR entrato in vigore il 1° ottobre 2011 e modificato il 1° gennaio 2012.

30 Orbene, secondo una costante giurisprudenza della Corte, la sussistenza di un inadempimento dev'essere valutata in relazione alla situazione dello Stato membro quale si presentava alla scadenza del termine stabilito nel parere motivato e la Corte non può tener conto dei mutamenti successivi (v., segnatamente, sentenze del 18 novembre 2010, Commissione/Spagna, C-48/10, Racc. pag. I-151, punto 30, e del 5 maggio 2011, Commissione/Germania, C-206/10, Racc. pag. I-3573, punto 25).

31 Di conseguenza, essendo stati adottati successivamente alla scadenza del termine impartito dalla Commissione nel suo parere motivato complementare del 25 novembre 2010, detto DRR e la sua modifica non possono essere presi in considerazione nell'ambito dell'esame da parte della Corte della fondatezza del presente ricorso per inadempimento.

32 Nel merito, occorre ricordare che la direttiva 91/440 ha avviato la liberalizzazione del trasporto ferroviario al fine di garantire un accesso equo e non discriminatorio delle imprese ferroviarie all'infrastruttura. Per garantire un accesso siffatto, l'articolo 6, paragrafo 3, primo comma, della direttiva 91/440 ha stabilito che gli Stati membri devono adottare le misure necessarie a garantire che le funzioni essenziali elencate all'allegato II di detta direttiva siano attribuite a enti o società che non prestano a loro volta servizi di trasporto ferroviario e, ciò in modo probante, indipendentemente dalle strutture organizzative previste.

33 Ai sensi dell'allegato II della direttiva 91/440, fra le funzioni essenziali contemplate dall'articolo 6, paragrafo 3, della medesima figurano la preparazione e l'adozione delle decisioni relative alle licenze delle imprese ferroviarie, l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle linee ferroviarie, comprese la definizione e la valutazione della disponibilità delle medesime, nonché l'assegnazione di singole linee ferroviarie, l'adozione di decisioni relative all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ed il controllo del rispetto degli obblighi di servizio pubblico previsti nella prestazione di taluni servizi.

34 A tal proposito si deve ricordare che, in caso di perturbazione del traffico o di pericolo, l'adozione di misure necessarie per ristabilire le condizioni normali della circolazione, compresa la soppressione di linee ferroviarie, non rientra nell'assegnazione di linee ferroviarie (v. sentenza del 28 febbraio 2013, Commissione/Ungheria, C-473/10, punti 56 e 59).

35 Infatti, l'articolo 29 della direttiva 2001/14 prevede la possibilità di adottare tutte le misure necessarie per risolvere una situazione di perturbazione della circolazione a causa di problemi tecnici o incidenti, nonché in caso di emergenza e se assolutamente necessario a causa di un guasto che rende l'infrastruttura temporaneamente inutilizzabile (sentenza Commissione/Ungheria, cit., punto 57).

36 È giocoforza constatare che detta disposizione si riferisce a misure particolari e necessarie da adottare in caso di perturbazione della circolazione dei treni al fine di ripristinare, per ragioni di sicurezza, condizioni normali di circolazione, contrariamente alle disposizioni del capo III della direttiva 2001/14 che riguardano l'introduzione dello schema dell'orario e l'assegnazione delle linee ferroviarie individuali ad hoc. Le misure adottate in virtù dell'articolo 29 di tale direttiva non possono quindi essere considerate come riguardanti direttamente la funzione essenziale di assegnazione delle linee ferroviarie ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 2, di detta direttiva, funzione che deve essere affidata ad un organismo di ripartizione indipendente. Si tratta piuttosto di misure puntuali che devono essere adottate in caso di urgenza per far fronte ad una situazione particolare e garantire che i diritti alla capacità in forma di linee ferroviarie possano essere effettivamente esercitati da parte del beneficiario, conformemente all'orario di servizio (sentenza Commissione/Ungheria, cit., punto 59).

37 Di conseguenza, l'adozione di misure siffatte rientra nella gestione del traffico e non è assoggettata al requisito di indipendenza, per cui ad un gestore dell'infrastruttura che sia anche un'impresa ferroviaria possono essere affidate simili funzioni.

38 Tuttavia, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 24 delle sue conclusioni, che rinvia, rispettivamente, ai paragrafi 67 e 44 delle conclusioni presentate nelle cause che hanno dato luogo alle sentenze Commissione/Ungheria, precitata, e dell'11 luglio 2013, Commissione/Slovenia (C-627/10), sebbene il ritiro di linee ferroviarie in caso di perturbazione del traffico non debba essere considerata come funzione essenziale, la riassegnazione delle medesime, dal canto suo, dev'essere considerata come facente parte delle funzioni essenziali che possono essere esercitate soltanto da un gestore indipendente o da un organismo preposto all'assegnazione della capacità, dal momento che, diversamente dalla gestione del traffico che non implica l'adozione di decisioni ai sensi dell'allegato II della direttiva 91/440, la nuova assegnazione di linee ferroviarie comporta l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle linee ferroviarie.

39 Nella fattispecie, in Lussemburgo, l'assegnazione di diritti ad una capacità determinata in forma di linee ferroviarie è una funzione essenziale attribuita a titolo esclusivo ad un organismo di ripartizione, ovvero all'ACF. In virtù delle disposizioni pertinenti della normativa lussemburghese, in caso di perturbazione del traffico, di emergenza e se assolutamente necessario, o a causa di altri eventi che impediscano l'utilizzo dell'infrastruttura in condizioni normali di sicurezza, il gestore dell'infrastruttura, ovvero le CFL, deve adottare tutte le misure necessarie per garantire il ripristino della normalità e le linee ferroviarie assegnate possono essere ritirate per tutto il tempo necessario per la riparazione degli impianti o per la rimozione del fatto generatore dell'arresto della circolazione. In tal caso, spetta all'ACF procedere ad una nuova assegnazione di linee ferroviarie.

40 Inoltre, il punto 4.8.2 del DRR precisa che, qualora l'orario di circolazione originariamente previsto non possa essere rispettato, in nessun caso la permanenza dell'SGR potrà assegnare una nuova linea ferroviaria.

41 Risulta pertanto da tale normativa che una nuova assegnazione di linee ferroviarie non sarà realizzata e, nel caso in cui tale eventualità risultasse necessaria, essa sarà effettuata dall'ACF.

42 Ciò premesso, non si può ritenere che la normativa lussemburghese in materia ferroviaria non sia conforme ai requisiti degli articoli 6, paragrafo 3, della direttiva 91/440 e 14, paragrafo 2, della direttiva 2001/14, in quanto essa consente all'SGR, ente che fa parte delle CFL, di adottare le misure necessarie per il ripristino della circolazione normale, in caso di perturbazione del traffico o di pericolo.

43 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre respingere il ricorso proposto dalla Commissione.

Sulle spese

44 A norma dell'articolo 138, paragrafo 1, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché il Granducato di Lussemburgo ne ha fatto domanda, la Commissione, rimasta soccombente, dev'essere condannata alle spese.

Per questi motivi, la Corte (Prima Sezione) dichiara e statuisce:

1) Il ricorso è respinto.

2) La Commissione europea è condannata alle spese.

Firme