ARREST VAN HET HOF (Eerste kamer)

11 juli 2013 *

„Niet-nakoming — Vervoer — Ontwikkeling van spoorwegen in de Gemeenschap — Richtlijn 91/440/EEG — Artikel 6, lid 3, en bijlage II — Richtlijn 2001/14/EG — Artikel 14, lid 2 — Onafhankelijkheid van orgaan waaraan uitoefening van essentiële taken is toevertrouwd”

In zaak C-412/11,

betreffende een beroep wegens niet-nakoming krachtens artikel 258 VWEU, ingesteld op 5 augustus 2011,

Europese Commissie, vertegenwoordigd door J.-P. Keppenne en H. Støvlbæk als gemachtigden, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg,

verzoekster,

tegen

Groothertogdom Luxemburg, vertegenwoordigd door C. Schiltz als gemachtigde,

verweerder,

wijst

HET HOF (Eerste kamer),

samengesteld als volgt: A. Tizzano, kamerpresident, A. Borg Barthet (rapporteur), E. Levits, J.-J. Kasel en M. Berger, rechters,

advocaat-generaal: N. Jääskinen,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 13 december 2012,

het navolgende

* Procestaal: Frans.

Arrest

1 De Europese Commissie verzoekt het Hof vast te stellen dat het Groothertogdom Luxemburg, door niet alle maatregelen te treffen die noodzakelijk zijn om ervoor te zorgen dat de eenheid waaraan de uitoefening is toevertrouwd van een essentiële taak als bedoeld in artikel 6, lid 3, en bijlage II van richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (PB L 237, blz. 25), zoals gewijzigd bij richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 (PB L 315, blz. 44, hierna: „richtlijn 91/440"), en in artikel 14, lid 2, van richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (PB L 75, blz. 29), zoals gewijzigd bij richtlijn 2007/58, onafhankelijk is van de onderneming die de spoorvervoersdiensten verricht, niet heeft voldaan aan de krachtens die bepalingen op haar rustende verplichtingen.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

2 In februari 2001 zijn drie richtlijnen vastgesteld om het spoorvervoer nieuw leven in te blazen door het geleidelijk voor mededinging open te stellen op Europees niveau, te weten richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van richtlijn 91/440 (PB L 75, blz. 1), richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen (PB L 75, blz. 26), en richtlijn 2001/14 (hierna samen: „eerste spoorwegpakket").

Richtlijn 91/440

3 Artikel 6, lid 3, van richtlijn 91/440 bepaalde:

„De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de in bijlage II vermelde taken die voor billijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur bepalend zijn, worden toevertrouwd aan instanties of ondernemingen die zelf geen spoorvervoersdiensten verlenen. Aangetoond moet worden dat deze doelstelling is bereikt, ongeacht de organisatiestructuur.

De lidstaten kunnen de spoorwegondernemingen of elke andere instantie evenwel belasten met de inning van de gebruiksrechten en de verantwoordelijkheid voor het beheer van de spoorweginfrastructuur zoals investeringen, onderhoud en financiering."

4 Bijlage II bij deze richtlijn luidde als volgt:

„Lijst van essentiële taken als bedoeld in artikel 6, lid 3:

— voorbereiding en besluitvorming inzake het verlenen van vergunningen aan spoorwegondernemingen, waaronder het verlenen van afzonderlijke vergunningen;

— besluitvorming inzake infrastructuurcapaciteitstoewijzing, waaronder zowel de omschrijving als de beoordeling van de beschikbaarheid en de infrastructuurcapaciteitstoewijzing voor afzonderlijke spoorwegtrajecten;

— besluitvorming inzake de heffingen voor het gebruik van de infrastructuur;

— toezicht op de naleving van de verplichting tot verlening van bepaalde openbare diensten."

Richtlijn 2001/14

5 Artikel 14, leden 1 en 2, van deze richtlijn bevatte de volgende bepalingen:

„1. De lidstaten kunnen voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit een kader creëren, waarbij de onafhankelijkheid van de beheerder, bedoeld in artikel 4 van richtlijn [91/440], geëerbiedigd moet worden. Er worden specifieke regels voor de capaciteitstoewijzing opgesteld. De infrastructuurbeheerder zorgt voor de afwikkeling van de capaciteitstoewijzingsprocedures. Hij draagt er met name zorg voor dat de infrastructuurcapaciteit op een billijke, niet-discriminerende wijze en overeenkomstig het gemeenschapsrecht wordt toegewezen.

2. Indien de infrastructuurbeheerder in juridisch of organisatorisch opzicht, of wat de besluitvorming betreft, niet onafhankelijk is van een spoorwegonderneming, worden de in lid 1 bedoelde en in dit hoofdstuk omschreven taken uitgeoefend door een toewijzende instantie die in juridisch en organisatorisch opzicht en wat de besluitvorming betreft, onafhankelijk is van een spoorwegonderneming."

6 Artikel 29 van deze richtlijn luidde als volgt:

„1. Bij verstoring van het treinverkeer ten gevolge van een technisch defect of een ongeval moet de infrastructuurbeheerder alle nodige stappen zetten om de normale toestand te herstellen. Daartoe stelt hij een noodplan op met vermelding van de diverse overheidsorganen die bij ernstige ongevallen of ernstige verstoring van het treinverkeer op de hoogte moeten worden gebracht.

2. In geval van nood en indien absoluut noodzakelijk ten gevolge van een storing die de infrastructuur tijdelijk onbruikbaar maakt, mogen de toegewezen paden zonder waarschuwing zo lang worden ingetrokken als nodig is om het systeem te herstellen.

Indien hij zulks noodzakelijk acht, mag de infrastructuurbeheerder van de spoorwegondernemingen eisen hem de middelen ter beschikking te stellen die hij het meest geschikt acht om de normale toestand zo snel mogelijk te herstellen.

3. De lidstaten kunnen eisen dat spoorwegondernemingen zelf betrokken worden bij de handhaving en controle van de inachtneming van veiligheidsnormen en andere voorschriften."

Luxemburgs recht

7 De Loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire (wet van 22 juli 2009 op de spoorwegveiligheid) (*Mémorial A* 2009, blz. 2465), waarbij onder meer de administration des chemins de fer (spoorwegadministratie; hierna: „ACF") is opgericht, bepaalt dat deze laatste belast is met de essentiële taken inzake de capaciteitstoewijzing (toewijzing van treinpaden) en tarifering.

8 De Loi du 11 juin 1999 relative à l'infrastructure ferroviaire (wet van 11 juni 1999 op de spoorweginfrastructuur) (*Mémorial A* 1999, blz. 1794), zoals gewijzigd bij wet van 3 augustus 2010 (*Mémorial A* 2010, blz. 2194), bepaalt het volgende:

„De toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit wordt toevertrouwd aan een toewijzingsorgaan waarvan de functie wordt waargenomen door de [ACF]."

9 Het document de référence du réseau (referentiedocument voor het spoorwegnet) van 23 december 2010 (hierna: „DRR") bepaalt in punt 4.8.2 onder het opschrift „Beheer van het verkeer in geval van verstoringen":

„De operationele regulering wordt uitgevoerd door de permanentie [van de beheersdienst van het net (hierna: ‚SGR') van de Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (hierna: ‚CFL')]. Haar beginselen en procedures zijn toepasselijk op alle verkeer wanneer voor een traject de aanvankelijk vastgestelde tijden niet kunnen worden geëerbiedigd. Behalve in geval van onduidelijkheid wordt voor een trein met vertraging geen nieuw treinpad toegekend in de loop van dezelfde dag. In geen geval zal de permanentie dat nieuwe pad toewijzen. In voorkomend geval fungeert zij enkel als tussenschakel voor een nieuwe bestelling van de UI [infrastructuurgebruiker] bij de [ACF]."

10 Punt 4.8.3 van het DRR bepaalt het volgende:

„Wanneer de verstoring en de betrokken corrigerende maatregelen slechts één spoorwegonderneming treffen zonder dat de door de andere spoorwegondernemingen gereserveerde infrastructuurcapaciteit wordt geraakt, worden de corrigerende maatregelen vastgesteld in overleg met de betrokken spoorwegonderneming.

Wanneer de verstoring en de betrokken corrigerende maatregelen meer dan één spoorwegonderneming treffen, zal de [ACF] zo snel mogelijk in overleg met alle betrokken spoorwegondernemingen correctieve maatregelen trachten vast te stellen."

11 Punt 4.8.4. van het DRR luidt:

„Bij plotselinge verstoring van het treinverkeer ten gevolge van een technisch defect of een ongeval moet de infrastructuurbeheerder alle nodige stappen zetten om de normale toestand te herstellen. Inzonderheid past hij de procedures van het RGE [Règlement Général de l'Exploitation Technique] toe in geval van incidenten en ongevallen.

In dringende gevallen kunnen, wanneer dit absoluut noodzakelijk is, onder meer bij ongevallen, gebreken waardoor de infrastructuur tijdelijk onbruikbaar is of in alle andere gevallen waarin de infrastructuur niet onder normale veiligheidsvoorwaarden kan worden gebruikt, de toegekende treinpaden onaangekondigd worden ingetrokken voor de tijd die nodig is om de installaties te herstellen of de oorzaak van de stillegging op te heffen.

De [ACF] zal alternatieve capaciteiten toewijzen die het best beantwoorden aan de specifieke behoeften van de betrokken spoorwegondernemingen.

De infrastructuurbeheerder kan, indien hij dit noodzakelijk acht, van de spoorwegondernemingen verlangen dat zij hem de middelen ter beschikking stellen die hij het meest geschikt acht om de normale toestand zo snel mogelijk te herstellen, of zijn eigen hulp- en bergingsmiddelen inzetten. De hieruit voortvloeiende kosten komen voor rekening van de veroorzaker van de verstoring."

Precontentieuze procedure

12 Op 26 juni 2008 heeft de Commissie het Groothertogdom Luxemburg aangemaand zich te voegen naar de richtlijnen van het eerste spoorwegpakket. Deze lidstaat heeft die aanmaning bij brief van 27 augustus 2008 beantwoord.

13 Bij brief van 9 oktober 2009 heeft de Commissie het Groothertogdom Luxemburg een met redenen omkleed advies doen toekomen waarin zij te kennen gaf dat de maatregelen die het had getroffen om uitvoering te geven aan artikel 6, lid 3, en bijlage II van richtlijn 91/440 en artikel 14, lid 2, van richtlijn

2001/14 ontoereikend waren op het punt van de onafhankelijkheid van de instanties waaraan essentiële taken waren toevertrouwd. In dit met redenen omkleed advies verweet de Commissie die lidstaat mede dat hij niet de maatregelen had getroffen die noodzakelijk waren om te voldoen aan zijn verplichtingen op het gebied van de rechten voor toegang tot de spoorweginfrastructuur bedoeld in artikel 11 van richtlijn 2001/14 en artikel 10, lid 7, van richtlijn 91/440. Evenmin zou het Groothertogdom Luxemburg hebben voldaan aan de verplichtingen die op de lidstaten rusten ingevolge artikel 30, leden 1, 4 en 5, van richtlijn 2001/14, betreffende het controlerend orgaan voor de spoorwegen.

14 Bij brieven van 24 december 2009 en 29 maart 2010 heeft het Groothertogdom Luxemburg genoemd met redenen omkleed advies beantwoord door de Commissie de tekst mee te delen van het règlement grand-ducal van 27 februari 2010, betreffende het systeem ter verbetering van de prestaties van het spoorwegnet.

15 In een brief van 15 april 2010 heeft de Commissie het Groothertogdom Luxemburg verzocht om informatie, waarop dit laatste heeft geantwoord op 26 april et 16 augustus 2010.

16 Op 25 november 2010 heeft de Commissie het Groothertogdom Luxemburg een aanvullend met redenen omkleed advies gestuurd waarin zij de verweten niet-nakoming, gelet op de ontwikkeling van het nationale rechtskader sinds het toesturen van het met redenen omkleed advies van 9 oktober 2009, heeft beperkt tot artikel 6, lid 3, en bijlage II van richtlijn 91/440 en artikel 14, lid 2, van richtlijn 2001/14, betreffende de onafhankelijkheid van het orgaan waaraan de essentiële taken zijn toevertrouwd, te weten de ACF. De Commissie heeft het Groothertogdom Luxemburg dan ook uitgenodigd de maatregelen te treffen die noodzakelijk waren om aan zijn verplichtingen te voldoen binnen een termijn van twee maanden te rekenen vanaf de ontvangst van dit aanvullende met redenen omkleed advies.

17 Op 3 februari 2011 heeft het Groothertogdom Luxemburg geantwoord op het aanvullende met redenen omkleed advies.

18 De Commissie kon geen genoegen nemen met het antwoord van het Groothertogdom Luxemburg en heeft het onderhavige beroep ingesteld.

Het beroep

Argumenten van partijen

19 De Commissie zet uiteen dat op grond van richtlijn 91/440 onder meer de toewijzing van spoorwegcapaciteit door onafhankelijke organen dient te geschieden. Volgens bijlage II, tweede streepje, bij deze richtlijn is immers een van de essentiële taken de „besluitvorming inzake infrastructuurcapaciteitstoewijzing, waaronder zowel de omschrijving als de beoordeling van de beschikbaarheid en de infrastructuurcapaciteitstoewijzing voor afzonderlijke spoorwegtrajecten”. Bijlage II maakt dus geen onderscheid tussen de verschillende soorten toewijzingen van trajecten. Voor zover de organisatie van trajecten valt onder de operationele regulering van het verkeer en met deze laatste nauw samenhangt, moet die regulering worden geacht te behoren tot de essentiële functies en moet zij dus worden toevertrouwd aan een eenheid die onafhankelijk is van de spoorwegonderneming.

20 Volgens de Commissie is de ACF, die de trajecten toewijst, weliswaar onafhankelijk van de CFL, maar is niettemin deze laatste belast met een aantal van de voornaamste taken bij de toewijzing van trajecten.

21 De Commissie is op grond van de door de Luxemburgse regering verschafte gegevens van oordeel dat in geval van verkeersverstoringen de toewijzing van treinpaden tot de taken van een dienst van de CFL behoort, te weten de SGR, zonder dat deze laatste onafhankelijk is van de onderdelen die spoorwegvervoersdiensten beheren.

22 De Commissie zet uiteen dat in geval van verkeersverstoringen de door de ACF vastgestelde normale dienstregeling niet meer kan worden toegepast aangezien de in de dienstregeling vastgelegde vertrek- en aankomsttijden reeds overschreden zijn en de dienstregeling moet worden aangepast voor de exploitanten die op hun beurt wachten. Volgens de Commissie vormt deze aanpassing noodzakelijkerwijs toewijzing van treinpaden. Volgens de Luxemburgse regelgeving mag deze laatste uitsluitend worden uitgevoerd door de – onder de CFL vallende – verkeersleiding, waardoor de CFL een rol krijgt toegewezen bij de toekenning van infrastructuurcapaciteit, in strijd met de vereisten van richtlijn 2001/14.

23 De Commissie is van oordeel dat de CFL zich voor de uitoefening van de essentiële taak van toekenning van infrastructuurcapaciteit aan het vereiste van onafhankelijkheid van het eerste spoorwegpakket moeten onderwerpen. Er is echter ter verzekering van die onafhankelijkheid binnen de CFL geen enkele maatregel getroffen om de partijen die de essentiële taken verrichten juridisch, organisatorisch en voor de besluitvorming te scheiden van de partijen die de spoorwegvervoerdiensten beheren. Die taken moeten dus worden overgedragen aan de ACF.

24 De Commissie merkt op dat artikel 29 van richtlijn 2001/14 geen lex specialis vormt die afwijkt van de algemene regel. Volgens artikel 14, lid 2, van deze richtlijn geldt de op het toewijzende organisme rustende onafhankelijkheidsplicht voor alle functies die zijn vermeld in lid 1, van dat artikel 14 en worden omschreven in hoofdstuk III van deze richtlijn, artikel 29 daaronder begrepen.

25 In repliek geeft de Commissie te kennen dat de bij het DRR aangebrachte wijzigingen, die dateren van na de in het met redenen omkleed advies gestelde termijn, niet volstaan om aan de niet-nakoming een einde te maken.

26 Het Groothertogdom Luxemburg zet in zijn verweerschrift uiteen dat, ofschoon de geldende regelgeving strookte met de bewoordingen en de geest van richtlijn 2001/14, zij niettemin naar aanleiding van het onderhavige beroep is aangepast om ook maar de geringste twijfel over een eventuele onverenigbaarheid met het recht van de Unie weg te nemen. Zo is het DRR gewijzigd in dier voege dat de nieuwe toekenning van treinpaden in geval van verstoringen eveneens aan de ACF wordt overgedragen. De SGR is er dus niet meer bij betrokken, hetgeen een billijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur waarborgt.

27 In dupliek geeft het Groothertogdom Luxemburg te kennen dat het DRR – per 1 januari 2012 – opnieuw is gewijzigd en thans aan de door de Commissie gestelde eisen voldoet doordat is bepaald dat in geval van onvoorziene verstoringen nieuwe treinpaden worden toegekend door de ACF.

Beoordeling door het Hof

28 Met haar enige grief verwijt de Commissie het Groothertogdom Luxemburg dat het de verplichtingen niet is nagekomen die op hem rusten krachtens artikel 6, lid 3, van richtlijn 91/440, gelezen in samenhang met bijlage II bij deze richtlijn, en artikel 14, lid 2, van richtlijn 2001/14, aangezien in Luxemburg de ACF weliswaar onafhankelijk is van de CFL, die is belast met het beheer van de infrastructuur en de exploitatie van de spoorwegdiensten, maar laatstgenoemde niettemin belast blijft met bepaalde essentiële taken op het gebied van de toewijzing van treinpaden daar in geval van verstoringen van het treinverkeer de paden opnieuw worden toegewezen door een dienst die deel uitmaakt van de CFL, te weten de SGR, die niet onafhankelijk is van de CFL in juridisch en organisatorisch opzicht en wat de besluitvorming betreft.

29 Om te beginnen zij erop gewezen dat het Groothertogdom Luxemburg aanvoert dat de tenuitvoerlegging van richtlijn 2001/14 geheel is voltooid sinds de vaststelling van het DRR, dat in werking is getreden op 1 oktober 2011 en op 1 januari 2012 is gewijzigd.

30 Volgens vaste rechtspraak moet het bestaan van een niet-nakoming worden beoordeeld naar de situatie waarin de lidstaat zich bevond aan het einde van de in het met redenen omklede advies gestelde termijn en kan het Hof met sindsdien opgetreden wijzigingen geen rekening houden (zie onder meer arresten van 18 november 2010, Commissie/Spanje, C-48/10, Jurispr. blz. I-151, punt 30, en 5 mei 2011, Commissie/Duitsland, C-206/10, Jurispr. blz. I-3573, punt 25).

31 Aangezien het DRR en de wijziging ervan dateren van na ommekomst van de door de Commissie in haar aanvullende met redenen omkleed advies van 25 november 2010 gestelde termijn, kan het Hof er in het kader van het onderzoek van de gegrondheid van het onderhavige beroep wegens niet-nakoming geen rekening mee houden.

32 Ten gronde zij in herinnering gebracht dat richtlijn 91/440 de aanzet heeft gegeven tot de liberalisering van het spoorwegvervoer door een billijke en niet-discriminerende toegang van de spoorwegondernemingen tot de infrastructuur voorop te stellen. Om een dergelijke toegang te waarborgen, is in artikel 6, lid 3, eerste alinea, van richtlijn 91/440 bepaald dat de lidstaten de nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de in bijlage II bij deze richtlijn vermelde essentiële taken worden toevertrouwd aan instanties of ondernemingen die zelf geen spoorvervoersdiensten verlenen, en dat aangetoond moet worden dat deze doelstelling is bereikt, ongeacht de organisatiestructuur.

33 In bijlage II bij richtlijn 91/440 worden als essentiële taken in de zin van artikel 6, lid 3, van deze richtlijn aangemerkt de voorbereiding en besluitvorming inzake het verlenen van vergunningen aan spoorwegondernemingen, besluitvorming inzake infrastructuurcapaciteitstoewijzing, waaronder zowel de omschrijving als de beoordeling van de beschikbaarheid en de infrastructuurcapaciteitstoewijzing voor afzonderlijke spoorwegtrajecten, besluitvorming inzake de heffingen voor het gebruik van de infrastructuur, en toezicht op de naleving van de verplichting tot verlening van bepaalde openbare diensten.

34 Dienaangaande zij in herinnering gebracht dat in geval van verkeersstoringen of gevaar het treffen van de maatregelen die noodzakelijk zijn om de normale verkeersomstandigheden te herstellen, de intrekking van treinpaden daaronder begrepen, niet onder de toewijzing van treinpaden valt (zie arrest van 28 februari 2013, Commissie/Hongarije, C-473/10, punten 56 en 59).

35 Op grond van artikel 29 van richtlijn 2001/14 kunnen immers maatregelen worden getroffen bij verstoring van het treinverkeer ten gevolge van een technisch defect of een ongeval alsook in geval van nood en indien absoluut noodzakelijk ten gevolge van een storing die de infrastructuur tijdelijk onbruikbaar maakt (arrest Commissie/Hongarije, reeds aangehaald, punt 57).

36 Geconstateerd moet worden dat deze bepaling doelt op bijzondere maatregelen die in geval van verkeersstoringen noodzakelijk zijn om, op veiligheidsgronden, de normale verkeersomstandigheden te herstellen, terwijl de overige bepalingen van hoofdstuk III de vaststelling van de dienstregeling en de adhoc-toewijzing van individuele treinpaden betreffen. De krachtens artikel 29 van richtlijn 2001/14 getroffen maatregelen kunnen dus niet worden geacht rechtstreeks betrekking te hebben op de essentiële taak van capaciteitstoewijzing of toewijzing van treinpaden in de zin van artikel 14, lid 2, van deze richtlijn, een aan een onafhankelijke toewijzende instantie toe te vertrouwen functie. Het betreft hier veeleer gerichte maatregelen die dringend moeten worden getroffen indien zich een bijzondere situatie voordoet en waarmee moet worden gewaarborgd dat de rechten op infrastructuurcapaciteit in de vorm van treinpaden door de rechthebbende daadwerkelijk kunnen worden uitgeoefend overeenkomstig de dienstregeling (arrest Commissie/Hongarije, reeds aangehaald, punt 59).

37 Het treffen van dergelijke maatregelen valt dus onder het beheer van het treinverkeer en is niet onderworpen aan het onafhankelijkheidsvereiste, zodat aan een infrastructuurbeheerder die tevens spoorwegonderneming is een dergelijk taak kan worden toevertrouwd.

38 Zoals de advocaat-generaal echter opmerkt in punt 24 van zijn conclusie, waarin wordt verwezen naar respectievelijk de punten 67 en 44 van de conclusie die hij heeft genomen in de zaken waarin het arrest Commissie/Hongarije, reeds aangehaald, en het arrest van 11 juli 2013, Commissie/Slovenië (C-627/10), zijn gewezen, wordt de intrekking van treinpaden in geval van verkeersstoringen weliswaar niet beschouwd als een essentiële taak, maar moet de nieuwe toewijzing van paden wel worden gezien als deel uitmakend van de essentiële taken, die slechts kunnen worden uitgeoefend door een onafhankelijke beheerder of een toewijzend orgaan. Anders dan het verkeersbeheer, waarvoor geen beslissingen in de zin van bijlage II bij richtlijn 91/440 hoeven te worden genomen, moeten voor de nieuwe toewijzing van treinpaden immers beslissingen houdende capaciteitstoekenning worden genomen.

39 In casu is in Luxemburg de toewijzing van specifieke capaciteit in de vorm van treinpaden een essentiële taak die exclusief aan een toewijzend orgaan, te weten de ACF, is toegewezen. Ingevolge de relevante Luxemburgse voorschriften treft de infrastructuurbeheerder, te weten de CFL, in geval van verkeersstoringen, spoedeisendheid of absolute noodzaak of in iedere andere situatie waarin de infrastructuur niet onder normale veiligheidsvoorwaarden kan worden gebruikt, de maatregelen die noodzakelijk zijn om voor het herstel van de normale toestand te zorgen. Zo kunnen toegekende treinpaden worden ingetrokken gedurende de tijd die noodzakelijk is om de installaties te herstellen of om de oorzaak van de stillegging van het verkeer weg te nemen. In dat geval dient de ACF opnieuw treinpaden toe te wijzen.

40 Bovendien preciseert punt 4.8.2 van het DRR dat wanneer in een bepaald geval de dienstregeling niet in acht kan worden genomen, de permanentie van de SGR in geen geval een nieuw pad toekent.

41 Bedoelde regeling toont dus aan dat geen nieuwe paden worden toegewezen en dat die toewijzing, indien de noodzaak zich voordoet, door de ACF zal geschieden.

42 In die omstandigheden kan niet worden geconcludeerd dat de Luxemburgse spoorwegwetgeving niet voldoet aan de vereisten van artikel 6, lid 3, van richtlijn 91/440 en artikel 14, lid 2, van richtlijn 2001/14 op grond dat de SGR, een eenheid die een onderdeel van de CFL vormt, op grond van die bepalingen in geval van verkeersstoringen of gevaar de maatregelen mag treffen die noodzakelijk zijn om het normale treinverkeer te herstellen.

43 Uit een en ander volgt dat het beroep van de Commissie moet worden verworpen.

Kosten

44 Volgens artikel 138, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering wordt de in het ongelijk gestelde partij in de kosten verwezen, voor zover dat is gevorderd. Aangezien de Commissie in het ongelijk is gesteld, dient zij overeenkomstig de vordering van het Groothertogdom Luxemburg in de kosten te worden verwezen.

Het Hof (Eerste kamer) verklaart:

1) Het beroep wordt verworpen.

2) De Europese Commissie wordt in de kosten verwezen.

ondertekeningen