Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)

11 päivänä heinäkuuta 2013*

Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen — Liikenne — Yhteisön rautateiden kehittäminen — Direktiivi 91/440/ETY — 6 artiklan 3 kohta ja liite II — Direktiivi 2001/14/EY — 14 artiklan 2 kohta — Elimen, jonka tehtäväksi olennaiset toiminnot on annettu, riippumattomuus

Asiassa C-412/11,

jossa on kyse SEUT 258 artiklaan perustavasta jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevasta kanteesta, joka on nostettu 5.8.2011,

Euroopan komissio, asiamiehinään J.-P. Keppenne ja H. Støvlbæk, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

Luxemburgin suurherttuakunta, asiamiehenään C. Schiltz,

vastaajana,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Tizzano sekä tuomarit A. Borg Barthet (esittelevä tuomari), E. Levits, J.-J. Kasel ja M. Berger,

julkisasiamies: N. Jääskinen,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

kuultuaan julkisasiamiehen 13.12.2012 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Euroopan komissio vaatii kanteellaan unionin tuomioistuinta toteamaan, että Luxemburgin suurherttuakunta ei ole noudattanut yhteisön rautateiden kehittämisestä 29.7.1991 annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY (EYVL L 237, s. 25), sellaisena kuin se on muutettuna 23.10.2007 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2007/58/EY (EUVL L 315, s. 44; jäljempänä direktiivi

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

91/440), 6 artiklan 3 kohdan ja liitteen II eikä rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä 26.2.2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY (EYVL L 75, s. 29), sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2007/58, 14 artiklan 2 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole toteuttanut tarvittavia toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että yksikkö, jonka tehtäväksi mainituissa säännöksissä tarkoitettu olennainen toiminto annetaan, on rautatieliikennettä harjoittavasta yrityksestä riippumaton.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

2 Helmikuussa 2001 annettiin kolme direktiiviä, joilla pyrittiin tehostamaan rautatieliikennettä avaamalla se vaiheittain kilpailulle Euroopassa, eli direktiivin 91/440 muuttamisesta 26.2.2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/12/EY (EYVL L 75, s. 1), rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY muuttamisesta 26.2.2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/13/EY (EYVL L 75, s. 26) ja direktiivi 2001/14 (jäljempänä yhdessä ensimmäinen rautatiepaketti).

Direktiivi 91/440

3 Direktiivin 91/440 6 artiklan 3 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että infrastruktuurin yhtäläisten ja ketään syrjimättömien käyttömahdollisuuksien kannalta olennaiset, liitteessä II luetellut toiminnot annetaan tehtäväksi sellaisille elimille tai yrityksille, jotka eivät itse harjoita rautatieliikennettä. Organisatorisista rakenteista riippumatta on voitava osoittaa, että tämä tavoite on saavutettu.

Jäsenvaltiot voivat kuitenkin antaa rautatieyritykselle tai muulle elimelle tehtäväksi maksujen perimisen ja vastuun rautateiden infrastruktuurin hoidosta, kuten investoinn[eista], kunnossapido[sta] ja rahoitukse[sta].”

4 Kyseisen direktiivin liitteessä II säädettiin seuraavaa:

”Luettelo 6 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista olennaisista toiminnoista:

— rautatieyritysten toimilupien myöntämistä koskeva valmistelu ja päätöksenteko, mukaan lukien yksittäisten toimilupien myöntäminen;

— reittien jakamista koskeva päätöksenteko, johon sisältyy saatavuuden määrittely ja arviointi sekä yksittäisten junareittien jakaminen;

— infrastruktuurimaksuja koskeva päätöksenteko;

— tiettyjen palvelujen tarjoamise[ksi edellytettyjen] julkisen palvelun velvoitteiden noudattamisen seuranta.”

Direktiivi 2001/14

5 Direktiivin 2001/14 14 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”1. Jäsenvaltiot voivat vahvistaa periaatteet infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiselle rajoittamatta kuitenkaan hallinnon riippumattomuutta, josta säädetään direktiivin [91/440] 4 artiklassa. Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä on laadittava erityissäännöt. [Rataverkon haltijan] on huolehdittava kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyistä. [Rataverkon haltijan] on erityisesti varmistettava, että infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeudet myönnetään oikeudenmukaisin ja ketään syrjimättömin perustein ja yhteisön lainsäädännön mukaisesti.

2. Jos [rataverkon haltija] ei ole oikeudelliselta muodoltaan, organisaatioltaan tai päätöksenteoltaan rautatieyrityksestä riippumaton, 1 kohdassa tarkoitetut ja tässä luvussa esitetyt toiminnot suorittaa käyttöoikeuden myöntävä elin, joka on oikeudelliselta muodoltaan, organisaatioltaan ja päätöksenteoltaan rautatieyrityksestä riippumaton.”

6 Mainitun direktiivin 29 artiklassa säädettiin seuraavaa:

”1. Jos junaliikenteessä esiintyy teknisistä ongelmista tai onnettomuudesta johtuvia häiriöitä, [rataverkon haltijan] on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tilanteen palauttamiseksi ennalleen. Tätä varten sen on laadittava varotoimia koskeva suunnitelma, jossa luetellaan ne viranomaiset, joille on ilmoitettava vakavista onnettomuuksista tai vakavista häiriöistä junaliikenteessä.

2. Hätätilanteissa ja jos se on infrastruktuurin käytön tilapäisesti estävän häiriön vuoksi ehdottoman välttämätöntä, reitit, joihin on myönnetty käyttöoikeus, voidaan ilman varoitusta poistaa käytöstä järjestelmän korjaamiseen tarvittavaksi ajaksi.

Jos [rataverkon haltija] pitää sitä tarpeellisena, se voi vaatia rautatieyrityksiä antamaan sen käyttöön resurssit, joita se pitää kaikkein asianmukaisimpina tilanteen palauttamiseksi ennalleen mahdollisimman nopeasti.

3. Jäsenvaltiot voivat vaatia rautatieyrityksiä osallistumaan sen varmistamiseen, että turvallisuusstandardit ja lainsäädäntö pannaan täytäntöön ja sen noudattamista valvotaan kyseisten yritysten itsensä osalta.”

Luxemburgin oikeus

7 Rautatieturvallisuudesta 22.7.2009 annetussa laissa (loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire; Mémorial A 2009, s. 2465), jolla muun muassa perustettiin rautatiehallinto (administration des chemins de fer, jäljempänä ACF), säädetään, että ACF vastaa kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä (reittien jakaminen) ja hinnoittelua koskevista olennaisista toiminnoista.

8 Rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeudesta ja sen käytöstä 11.6.1999 annetussa laissa (loi du 11 juin 1999 relative à l’accès à l’infrastructure ferroviaire et à son utilisation; Mémorial A 1999, s. 1794), sellaisena kuin se on muutettuna 3.8.2010 annetulla lailla (Mémorial A 2010, s. 2194), säädetään seuraavaa:

”Rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeuden myöntämistä koskeva tehtävä annetaan käyttöoikeuden myöntävälle elimelle, jonka toimintoja hoitaa [ACF].”

9 Verkkoselostuksen, joka on annettu 23.12.2010, 4.8.2 kohdassa, jonka otsikko on ”Liikenteenohjaus häiriötilanteissa”, todetaan seuraavaa:

”Operatiivisesta liikenteenohjauksesta vastaa Luxemburgin kansallisen rautatieyhtiön (Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, jäljempänä CFL) [verkonohjausyksikön] valvomo. Sen periaatteita ja menettelytapoja sovelletaan kaikkeen liikenteeseen, jos liikennöinnissä ei voida noudattaa alkuperäistä aikataulua. Uusia reittejä ei epäselviä tapauksia lukuun ottamatta myönnetä myöhässä olevalle liikenteelle saman päivän aikana. Valvomo ei myönnä missään tilanteessa uutta reittiä. Sen tehtävänä on ainoastaan välittää tarvittaessa infrastruktuurin käyttäjän uusi hakemus ACF:lle.”

10 Verkkoselostuksen 4.8.3 kohdassa todetaan seuraavaa:

”Jos häiriö ja sen korjaustoimenpiteet vaikuttavat vain yhteen rautatieyritykseen mutta eivät muille rautatieyrityksille varattuihin infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuksiin, kyseessä olevaa rautatieyritystä on kuultava, kun korjaustoimenpiteistä päätetään.

Jos häiriö ja sen korjaustoimenpiteet vaikuttavat useampaan kuin yhteen rautatieyritykseen, ACF:n on pyrittävä määrittämään korjaustoimenpiteet mahdollisimman aikaisin ja yhteistyössä kaikkien asianomaisten rautatieyritysten kanssa.”

11 Verkkoselostuksen 4.8.4 kohdassa todetaan seuraavaa:

”Jos junaliikenteessä esiintyy teknisistä ongelmista tai onnettomuudesta johtuvia ennakoimattomia häiriöitä, rataverkon haltijan on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tilanteen palauttamiseksi ennalleen. Sen on sovellettava erityisesti häiriö- ja onnettomuustapauksia varten säädettyjä liikennöinnin yleisen teknisen säännöstön [(Règlement Général de l’Exploitation Technique)] mukaisia menettelyjä.

Hätätilanteissa, joita ovat erityisesti onnettomuustilanteet, ja jos se on infrastruktuurin käytön tilapäisesti estävän häiriön tai minkä tahansa muun seikan, joka estää infrastruktuurin käytön turvallisuuden kannalta normaaleissa olosuhteissa, vuoksi ehdottoman välttämätöntä, reitit, joihin on myönnetty käyttöoikeus, voidaan ilman varoitusta poistaa käytöstä järjestelmän korjaamiseen tarvittavaksi ajaksi tai kunnes liikenteen pysähtymisen aiheuttanut syy poistuu.

[ACF] myöntää kyseessä olevien rautatieyritysten erittelyjä mahdollisimman hyvin vastaavia vaihtoehtoisia käyttöoikeuksia.

Jos rataverkon haltija pitää sitä tarpeellisena, se voi vaatia rautatieyrityksiä antamaan sen käyttöön resurssit, joita se pitää kaikkein asianmukaisimpina tilanteen palauttamiseksi ennalleen mahdollisimman nopeasti, tai ryhtyä omiin pelastustoimenpiteisiin ja junien raiteillepalauttamistoimenpiteisiin. Toimenpiteiden kustannuksista vastaa häiriön aiheuttaja.”

Oikeudenkäyntiä edeltänyt menettely

12 Komissio antoi 26.6.2008 päivätyllä kirjeellä Luxemburgin suurherttuakunnalle virallisen huomautuksen, jossa se kehotti tätä noudattamaan ensimmäisen rautatiepaketin direktiivejä. Kyseinen jäsenvaltio vastasi viralliseen huomautukseen 27.8.2008 päivätyllä kirjeellä.

13 Komissio osoitti Luxemburgin suurherttuakunnalle 9.10.2009 päivätyllä kirjeellä perustellun lausunnon, jossa se totesi, että kyseisen jäsenvaltion toimenpiteet direktiivin 91/440 6 artiklan 3 kohdan ja liitteen II sekä direktiivin 2001/14 14 artiklan 2 kohdan täytäntöönpanon varmistamiseksi olivat riittämättömät niiden elinten, joiden tehtäväksi olennaiset toiminnot on annettu, riippumattomuuden osalta. Komissio moitti perustellussa lausunnossa kyseistä jäsenvaltiota myös siitä, ettei se ollut

ryhtynyt tarpeellisiin toimenpiteisiin direktiivin 2001/14 11 artiklassa ja direktiivin 91/440 10 artiklan 7 kohdassa tarkoitettujen rautatieinfrastruktuurin käytön hinnoittelua koskevien velvoitteidensa noudattamiseksi. Komission mukaan Luxemburgin suurherttuakunta oli myös jättänyt noudattamatta jäsenvaltioille direktiivin 2001/14 30 artiklan 1, 4 ja 5 kohdan perusteella kuuluvia rautatieliikenteen sääntelyelintä koskevia velvoitteita.

14 Luxemburgin suurherttuakunta vastasi mainittuun perusteltuun lausuntoon 24.12.2009 ja 29.3.2010 päivätyillä kirjeillä ja toimitti komissiolle rautatieverkon suorituskyvyn parantamisesta 27.2.2010 annetun suurherttuan asetuksen (règlement grand-ducal du 27 février 2010 relatif au système d'amélioration des performances du réseau ferré) tekstin.

15 Komissio lähetti 15.4.2010 päivätyllä kirjeellä Luxemburgin suurherttuakunnalle tietopyynnön, johon viimeksi mainittu vastasi 26.4. ja 16.8.2010.

16 Komissio osoitti Luxemburgin suurherttuakunnalle 25.11.2010 päivätyllä kirjeellä täydentävän perustellun lausunnon, jossa se rajasi kansalliseen sääntelykehykseen sen jälkeen, kun 9.10.2009 päivätty perusteltu lausunto lähetettiin, tehtyjen muutosten perusteella moititun jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämisen olennaisista toiminnoista vastaavan elimen eli ACF:n riippumattomuutta koskeviin direktiivin 91/440 6 artiklan 3 kohdan ja liitteen II sekä direktiivin 2001/14 14 artiklan 2 kohdan säännöksiin. Niinpä komissio kehotti Luxemburgin suurherttuakuntaa ryhtymään velvollisuuksiensa noudattamisen edellyttämiin toimenpiteisiin kahden kuukauden määräajassa täydentävän perustellun lausunnon vastaanottamisesta.

17 Luxemburgin suurherttuakunta vastasi täydentävään perusteltuun lausuntoon 3.2.2011 päivätyllä kirjeellä.

18 Koska Luxemburgin suurherttuakunnan vastaus ei tyydyttänyt komissiota, komissio päätti nostaa nyt käsiteltävänä olevan kanteen.

Kanne

Asianosaisten lausumat

19 Komission mukaan direktiivissä 91/440 edellytetään, että muun muassa rautatiekapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämisestä vastaavat riippumattomat elimet. Kyseisen direktiivin liitteen II toisen luetelmakohdan mukaan olennaisiin toimintoihin kuuluu ”reittien jakamista koskeva päätöksenteko, johon sisältyy saatavuuden määrittely ja arviointi sekä yksittäisten junareittien jakaminen”. Komission mukaan liitteessä II ei näin ollen tehdä eroa reittien jakamisen eri tapojen välillä. Komission mukaan on niin, että koska reittien järjestäminen on osa operatiivista liikenteenohjausta ja liittyy siihen läheisesti, tällainen ohjaus kuuluu olennaisiin toimintoihin ja siitä vastaavan elimen on oltava rautatieyrityksestä riippumaton.

20 Komissio katsoo, että vaikka reitit jakava ACF onkin CFL:stä riippumaton elin, CFL vastaa kuitenkin tietyistä reittien jakamiseen liittyvistä olennaisista toiminnoista.

21 Komissio katsoo Luxemburgin suurherttuakunnan toimittamien tietojen perusteella, että liikenteen häiriötilanteessa reitit jakaa CFL:ään kuuluva verkonohjausyksikkö, joka ei ole riippumaton rautatieliikennettä harjoittavista osapuolista.

22 Komission mukaan liikenteen häiriötilanteessa ei enää voida noudattaa ACF:n vahvistamaa tavanomaista aikataulua, koska aikataulussa vahvistetut ajankohdat ovat jo menneet ja koska aikataulut on jaettava uudelleen kulkuvuoroaan odottavien liikenteenharjoittajien kesken. Komissio katsoo, että

tällainen aikataulujen uudelleen jakaminen merkitsee väistämättä reittien jakamista. Luxemburgin lainsäädännön mukaan nimittäin aikataulut voidaan jakaa uudelleen ainoastaan liikennettä ohjattaessa, jota CFL tekee, joten se osallistuu rautatiekapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämiseen direktiivin 2001/14 vaatimusten vastaisesti.

23 Komission mukaan reittien jakamiseen liittyvästä olennaisesta toiminnosta vastaaminen edellyttäisi, että CFL:ään sovelletaan ensimmäiseen rautatiepakettiin sisältyviä riippumattomuuden vaatimuksia. CFL:ssä ei kuitenkaan ole toteutettu mitään riippumattomuuden varmistavia toimenpiteitä, joilla voitaisiin erottaa oikeudelliselta muodoltaan, organisaatioltaan ja päätöksenteoltaan toisistaan olennaisista toiminnoista vastaavat osapuolet ja rautatieliikennettä ohjaavat osapuolet. Kyseiset toiminnot olisi näin ollen siirrettävä ACF:lle.

24 Komission mukaan direktiivin 2001/14 29 artikla ei ole erityislaki, jolla poiketaan yleissäännöstä. Kyseisen direktiivin 14 artiklan 2 kohdan mukaan reittien jakamisesta vastaavaa elintä koskevaa riippumattomuusvelvoitetta sovelletaan kaikkiin kyseisen 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin ja saman direktiivin liitteessä III kuvattuihin toimintoihin, mukaan lukien sen 29 artiklassa tarkoitetut toiminnot.

25 Komissio toteaa kantajan vastauskirjelmässään, etteivät muutokset, joita verkkoselostukseen tehtiin perustellussa lausunnossa asetetun määräajan jälkeen, riitä poistamaan jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä.

26 Luxemburgin suurherttuakunta huomauttaa vastineessaan, että vaikka voimassa ollut kansallinen lainsäädäntö oli sen mukaan direktiivin 2001/14 sanamuodon ja hengen mukainen, sitä on kuitenkin muokattu tämän kanteen nostamisen vuoksi siten, ettei sen enää voida epäillä mitenkään olevan ristiriidassa unionin oikeuden kanssa. Niinpä verkkoselostusta on sen mukaan muutettu siten, että reittien uudelleen jakaminen on annettu ACF:n tehtäväksi myös häiriötilanteessa, eikä verkonohjausyksikkö enää osallistu siihen, millä taataan yhtäläinen ja ketään syrjimätön mahdollisuus infrastruktuurin käyttöön.

27 Kyseinen jäsenvaltio väittää vastaajan vastauskirjelmässään, että verkkoselostusta on muutettu uudelleen 1.1.2012 alkaen ja se täyttää nyt komission vaatimukset, sillä siinä vahvistetaan, että ACF jakaa uudet reitit ennakoimattomassa häiriötilanteessa.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

28 Komissio moittii ainoalla kanneperusteellaan Luxemburgin suurherttuakuntaa siitä, ettei se ole noudattanut direktiivin 91/440 6 artiklan 3 kohdan, luettuna yhdessä kyseisen direktiivin liitteen II kanssa, ja direktiivin 2001/14 14 artiklan 2 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska vaikka Luxemburgissa ACF on CFL:stä, joka on rataverkon haltija ja rautatieliikenteen harjoittaja, riippumaton elin, CFL vastaa kuitenkin tietyistä reittien jakamiseen liittyvistä olennaisista toiminnoista, koska liikenteen häiriötilanteessa reittien uudelleen jakaminen on annettu tehtäväksi CFL:ään kuuluvalle verkonohjausyksikölle, joka ei ole CFL:stä oikeudelliselta muodoltaan, organisaatioltaan eikä päätöksenteoltaan riippumaton.

29 Aluksi on todettava, että Luxemburgin suurherttuakunnan mukaan direktiivi 2001/14 on pantu täysimääräisesti täytäntöön 1.10.2011 voimaan tulleella ja 1.1.2012 muutetulla verkkoselostuksella.

30 Vakiintuneessa oikeuskäytännössä on katsottu, että kun arvioidaan sitä, onko jäsenvaltio jättänyt noudattamatta jäsenyysvelvoitteitaan, on otettava huomioon jäsenvaltion tilanne sellaisena kuin se oli perustellussa lausunnossa asetetun määräajan päättyessä, eikä unionin tuomioistuin voi ottaa

huomioon tämän jälkeen tapahtuneita muutoksia (ks. mm. asia C-48/10, komissio v. Espanja, tuomio 18.11.2010, Kok., s. I-151, 30 kohta ja asia C-206/10, komissio v. Saksa, tuomio 5.5.2011, Kok., s. I-3573, 25 kohta).

31 Koska mainitun verkkoselostuksen antaminen ja muuttaminen on toteutettu komission 25.11.2010 päivätyssä täydentävässä perustellussa lausunnossa asettaman määräajan päättymisen jälkeen, niitä ei voida ottaa huomioon, kun unionin tuomioistuin tutkii sitä, onko käsiteltävä jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskeva kanne perusteltu.

32 Asiasisällöstä on huomautettava, että direktiivillä 91/440 on aloitettu rautatieliikenteen vapauttaminen sen varmistamiseksi, että rautatieyrityksillä olisi yhtäläiset ja ketään syrjimättömät infrastruktuurin käyttömahdollisuudet. Tällaisen käyttöoikeuden takaamiseksi direktiivin 91/440 6 artiklan 3 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään, että jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kyseisen direktiivin liitteessä II luetellut toiminnot annetaan tehtäväksi sellaisille elimille tai yrityksille, jotka eivät itse harjoita rautatieliikennettä, mikä on organisatorisista rakenteista riippumatta voitava osoittaa.

33 Direktiivin 91/440 liitteen II sanamuodon mukaan 6 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin olennaisiin toimintoihin kuuluvat rautatieyritysten toimilupien myöntämistä koskeva valmistelu ja päätöksenteko, reittien jakamista koskeva päätöksenteko, johon sisältyy saatavuuden määrittely ja arviointi sekä yksittäisten junareittien jakaminen, infrastruktuurimaksuja koskeva päätöksenteko ja tiettyjen palvelujen tarjoamiseksi edellytettyjen julkisen palvelun velvoitteiden noudattamisen seuranta.

34 Tässä yhteydessä on huomautettava, että liikenteen häiriötilanteissa tai vaaratilanteissa liikenteen normaalien toimintaolosuhteiden palauttamiseksi tarvittavien toimenpiteiden, mukaan lukien reittien käytöstä poistamisen, toteuttaminen ei ole reittien jakamista (ks. asia C-473/10, komissio v. Unkari, tuomio 28.2.2013, 56 ja 59 kohta).

35 Direktiivin 2001/14 29 artiklassa nimittäin säädetään mahdollisuudesta toteuttaa tarvittavia toimenpiteitä, jos liikenteessä esiintyy teknisistä ongelmista tai onnettomuudesta johtuvia häiriöitä tai jos tämä on hätätilanteissa ja infrastruktuurin käytön tilapäisesti estävän häiriön vuoksi ehdottoman välttämätöntä (em. asia komissio v. Unkari, tuomion 57 kohta).

36 On todettava, että kyseinen säännös koskee erityisiä toimenpiteitä, jotka ovat turvallisuussyistä tarpeen, jos junaliikenteessä esiintyy häiriöitä, normaalien toimintaolosuhteiden palauttamiseksi, toisin kuin direktiivin 2001/14 III luvun säännökset, jotka koskevat aikataulujen vahvistamista ja yksittäisten reittien ad hoc -jakamista. Kyseisen direktiivin 29 artiklan nojalla toteutettujen toimenpiteiden ei näin ollen voida katsoa koskevan suoraan saman direktiivin 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua olennaista toimintoa, joka koostuu reittien jakamisesta ja joka on annettava käyttöoikeuden myöntävän riippumattoman elimen tehtäväksi. Kyse on pikemminkin yksittäisistä toimenpiteistä, jotka on toteutettava hätätapauksessa erityisen tilanteen huomioon ottamiseksi ja sen varmistamiseksi, että käyttöoikeuden haltija voi tosiasiallisesti käyttää aikataulun mukaisesti oikeuttaan tietyn kapasiteetin käyttöön reittien muodossa (em. asia komissio v. Unkari, tuomion 59 kohta).

37 Niinpä tällaisten toimenpiteiden toteuttaminen kuuluu liikenteenohjaukseen eikä riippumattomuusedellytys koske sitä, joten tällaisia toimintoja voidaan antaa sellaiselle rataverkon haltijalle, joka on samalla rautatieyritys.

38 Kuten julkisasiamies on esittänyt ratkaisuehdotuksensa 24 kohdassa, jossa puolestaan viitataan hänen edellä mainitussa asiassa komissio vastaan Unkari ja asiassa C-627/10, komissio vastaan Slovenia (tuomio 11.7.2013) antamansa ratkaisuehdotuksen 67 ja 44 kohtaan, on kuitenkin niin, että vaikka reittien käytöstä poistamista liikenteen häiriötilanteessa ei pidetä olennaisena toimintona, niiden uudelleen jakamisen on puolestaan katsottava kuuluvan olennaisiin toimintoihin, joista voi vastata

ainoastaan rataverkon haltija tai riippumaton käyttöoikeuden myöntävä elin, koska toisin kuin liikenteenohjaus, johon ei liity direktiivin 91/440 liitteessä II tarkoitettua päätöksentekoa, reittien uudelleen jakaminen edellyttää reittien myöntämiseen liittyvää päätöksentekoa.

39 Käsiteltävässä asiassa tilanne on se, että Luxemburgissa kapasiteetin käyttöoikeuksien jakaminen reittien muodossa on yksinomaan käyttöoikeuden myöntävän elimen eli ACF:n tehtäväksi annettu olennainen toiminto. Luxemburgin lainsäädännön merkityksellisten säännösten mukaan rataverkon haltija eli CFL voi liikenteen häiriötilanteissa, hätätilanteissa ja ehdottoman välttämättömissä tilanteissa tai minkä tahansa muun seikan estäessä infrastruktuurin käytön turvallisuuden kannalta normaaleissa olosuhteissa toteuttaa toimenpiteet, jotka ovat tarpeellisia varmistamaan tilanteen ennalleen palauttamisen edellyttämät toimenpiteet, ja myös jaetut junavuorot voidaan poistaa käytöstä järjestelmän korjaamiseen tarvittavaksi ajaksi tai kunnes liikenteen pysähtymisen aiheuttanut syy poistuu. Tällaisessa tilanteessa ACF vastaa reittien uudelleen jakamisesta.

40 Verkkoselostuksen 4.8.2 kohdassa täsmennetään lisäksi, ettei verkonohjausyksikön valvomo myönnä uusia reittejä siinä tilanteessa, ettei liikennöinnissä voida noudattaa alkuperäistä aikataulua.

41 Niinpä mainitusta säännöstöstä ilmenee, että reittejä ei jaeta uudelleen ja että jos uudelleen jakaminen on tarpeellista, sen suorittaa ACF.

42 Tässä tilanteessa ei voida katsoa, että Luxemburgin rautatielainsäädäntö ei ole direktiivin 91/440 6 artiklan 3 kohdan ja direktiivin 2001/14 14 artiklan 2 kohdan vaatimusten mukainen siitä syystä, että siinä sallitaan, että CFL:ään kuuluva verkonohjausyksikkö toteuttaa tarpeelliset toimenpiteet tilanteen ennalleen palauttamiseksi liikenteen häiriö- tai vaaratilanteessa.

43 Edellä esitetystä seuraa, että komission kanne on hylättävä.

Oikeudenkäyntikulut

44 Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 138 artiklan 1 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska Luxemburgin suurherttuakunta on vaatinut komission velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut ja koska komissio on hävinnyt asian, komissio on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (ensimmäinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Kanne hylätään.

2) Euroopan komissio velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Allekirjoitukset