Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (första avdelningen)

den 11 juli 2013*

”Fördragsbrott — Transport — Utveckling av gemenskapens järnvägar — Direktiv 91/440/EEG — Artikel 6.3 och bilaga II — Direktiv 2001/14/EG — Artikel 14.2 — Oberoende för det organ som har anförtrotts utövandet av väsentliga uppgifter”

I mål C-412/11,

angående en talan om fördragsbrott enligt artikel 258 FEUF, som väckts den 5 augusti 2011,

Europeiska kommissionen, företrädd av J.-P. Keppenne och H. Støvlbæk, båda i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

sökande,

mot

Storhertigdömet Luxemburg, företrätt av C. Schiltz, i egenskap av ombud,

svarande,

meddelar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden A. Tizzano samt domarna A. Borg Barthet (referent), E. Levits, J.-J. Kasel och M. Berger,

generaladvokat: N. Jääskinen,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

och efter att den 13 december 2012 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

* Rättegångsspråk: franska.

Dom

1 Europeiska kommissionen har yrkat att domstolen ska fastställa att Storhertigdömet Luxemburg, genom att inte vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att den enhet vilken anförtros utförandet av sådana väsentliga uppgifter som avses i artikel 6.3 i och bilaga II till rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EGT L 237, s. 25; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 45), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 (EUT L 315, s. 44) (nedan kallat direktiv 91/440), samt i artikel 14.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur (EGT L 75, s. 29), i dess lydelse enligt direktiv 2007/58, är oberoende i förhållande till det företag som tillhandahåller järnvägstransporttjänster, har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt nämnda bestämmelser.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

2 I februari 2001 antogs tre direktiv i syfte att ge nytt liv åt järnvägstransporter genom att succesivt konkurrensutsätta den europeiska marknaden för sådana transporter. Dessa direktiv var Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av direktiv 91/440 (EGT L 75, s. 1), Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag (EGT L 75, s. 26) och direktiv 2001/14 (nedan tillsammans kallade det första järnvägspaketet).

Direktiv 91/440

3 I artikel 6.3 i direktiv 91/440 anges följande:

”Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de uppgifter, enligt förteckningen i bilaga II, som ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen är beroende av, anförtros organ eller företag som själva inte tillhandahåller järnvägstransporttjänster. Oberoende av de organisatoriska strukturerna måste det kunna påvisas att detta mål uppnåtts.

Medlemsstaterna får emellertid på järnvägsföretag eller annat organ överlåta uttag av avgifter och ansvar för förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen, exempelvis investeringar, underhåll och finansiering.”

4 Bilaga II till direktiv 91/440 har följande lydelse:

”Förteckning över de väsentliga uppgifter som anges i artikel 6.3:

— Förberedelse och beslutsfattande i samband med tillstånd för järnvägsföretag inbegripet beviljande av individuella tillstånd.

— Beslutsfattande i samband med tilldelning av tåglägen inbegripet både fastställande och bedömning av tillgänglighet samt tilldelning av individuella tåglägen.

— Beslutsfattande i samband med fastställande och uttag av [avgifter för] infrastruktur.

— Kontroll av att skyldigheter avseende allmännyttiga tjänster uppfylls vid tillhandahållandet av vissa tjänster.”

Direktiv 2001/14

5 I artikel 14.1 och 14.2 i direktiv 2001/14 anges följande:

”1. Medlemsstaterna får fastställa ett regelverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet samtidigt som det förvaltningsmässiga oberoende som avses i artikel 4 i direktiv [91/440] respekteras. Särskilda regler för tilldelning av kapacitet skall fastställas. Infrastrukturförvaltaren svarar för kapacitetstilldelningsförfarandet. Han skall särskilt säkerställa att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt och i enlighet med gemenskapslagstiftningen.

2. Om infrastrukturförvaltaren inte är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag, i juridisk mening och med avseende på organisation eller beslutsfattande, skall den tilldelning som avses i punkt 1 och som beskrivs i detta kapitel utföras av ett tilldelningsorgan som är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag i juridisk mening och med avseende på organisation och beslutsfattande.”

6 I artikel 29 i direktiv 2001/14 anges följande:

”1. I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor skall infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa den normala situationen. I detta syfte skall infrastrukturförvaltaren utarbeta en beredskapsplan med en förteckning över alla offentliga organ som skall informeras i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning av tågtrafiken.

2. I en nödsituation och om det är absolut nödvändigt på grund av ett allvarligt fel som gör att infrastrukturen under en period blir oanvändbar får de tåglägen som tilldelats återtas utan förvarning under den tid som behövs för att reparera systemet.

Om infrastrukturförvaltaren anser det nödvändigt får han begära att järnvägsföretagen ger honom tillgång till de resurser som han anser vara mest lämpliga för att återställa den normala situationen så snart som möjligt.

3. Medlemsstaterna får kräva av järnvägsföretag att dessa medverkar till att säkerställa efterlevnad och övervakning i fråga om sitt uppfyllande av säkerhetsstandarder och säkerhetsbestämmelser.”

Luxemburgsk rätt

7 Lag av den 22 juli 2009 om järnvägssäkerhet (loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, *Mémorial* A 2009, s. 2465) syftar bland annat till att inrätta Administration des Chemins de Fer (järnvägsmyndigheten, nedan kallad ACF). I denna lag anges att ACF är ansvarig för de väsentliga uppgifterna kapacitetstilldelning (tilldelning av tåglägen) och uttag av avgifter.

8 I lag av den 11 juni 1999 om järnvägsinfrastruktur (loi du 11 juin 1999 relative à l’infrastructure ferroviaire, *Mémorial* A 1999, s. 1794), i dess lydelse enligt lag av den 3 augusti 2010 (*Mémorial* A 2010, s. 2194), föreskrivs följande:

”Tilldelningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet ska utföras av ett tilldelningsorgan. [ACF] ska vara detta tilldelningsorgan.”

9 I beskrivningen av järnvägsnätet av den 23 december 2010 (nedan kallad referensdokumentet) anges i punkt 4.8.2, med rubriken ”Trafikstyrning vid störningar”, följande:

”Den operativa ledningen utförs av jourtjänsten [på Service Gestion Réseau (avdelningen för förvaltning av järnvägsnätet, nedan kallad SGR) inom Société nationale de chemins de fer luxembourgeois (det nationella luxemburgska järnvägsbolaget, nedan kallat CFL)]. Dess principer och förfaranden ska tillämpas på all trafik när en tågrörelse inte kan ske enligt den ursprungliga tidsplanen. Bortsett från rättelser av misstag ska ett nytt tågläge inte tilldelas ett försenat tåg under samma dag. Jourtjänsten får aldrig tilldela ett sådant nytt tågläge. I förekommande fall är dess roll begränsad till att agera som mellanhand för en ny begäran från [infrastrukturanvändaren] till [ACF]”.

10 Punkt 4.8.3 i referensdokumentet har följande lydelse:

”Om störningen och de motsvarande korrigerande åtgärderna endast berör ett järnvägsföretag utan att inverka på den infrastrukturkapacitet som reserverats av andra järnvägsföretag beslutas om de korrigerande åtgärderna i samråd med det aktuella järnvägsföretaget.

När störningen och de motsvarande korrigerande åtgärderna påverkar mer än ett järnvägsföretag ska [ACF] försöka fastställa de korrigerande åtgärderna så tidigt som möjligt och efter förhandlingar med alla de berörda järnvägsföretagen.”

11 I punkt 8.4.8 i referensdokumentet anges följande:

”I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa den normala situationen. Infrastrukturförvaltaren ska särskilt tillämpa de förfaranden vid tillbud och olyckor som föreskrivs i RGE [Règlement Général de l’Exploitation Technique].

I en nödsituation och om det är absolut nödvändigt, särskilt vid olyckor, på grund av ett fel som gör att infrastrukturen under en period blir oanvändbar eller annan omständighet som hindrar att infrastrukturen används under normala säkerhetsförhållanden får de tåglägen som tilldelats återtas utan förvarning under den tid som behövs för att reparera systemet eller att avlägsna orsaken till trafikstoppet.

[ACF] ska tilldela den alternativa kapacitet som bäst motsvarar de berörda järnvägsföretagens specifikationer.

Om infrastrukturförvaltaren anser det nödvändigt får han begära att järnvägsföretagen ger honom tillgång till de resurser som han anser vara mest lämpliga för att återställa den normala situationen så snart som möjligt, eller använda sina egna resurser för hjälp och avlösning. De kostnader som därmed uppstår ska bäras av den part som är ansvarig för störningen.”

Det administrativa förfarandet

12 Genom skrivelse av den 26 juni 2008 skickade kommissionen en formell underrättelse till Storhertigdömet Luxemburg där medlemsstaten uppmanades att efterkomma direktiven i det första järnvägspaketet. Storhertigdömet Luxemburg besvarade den formella underrättelsen genom en skrivelse av den 27 augusti 2008.

13 Genom skrivelse av den 9 oktober 2009 sände kommissionen ett motiverat yttrande till Storhertigdömet Luxemburg i vilket kommissionen gjorde gällande att de åtgärder som medlemsstaten vidtagit för att införliva artikel 6.3 i direktiv 91/440, och bilaga II till detta direktiv, samt artikel 14.2 i direktiv 2001/14 inte var tillräckliga vad gäller oberoendet för de organ som anförtrotts de väsentliga

uppgifterna. I det motiverade yttrandet hävdade kommissionen även att medlemsstaten inte hade vidtagit de åtgärder som var nödvändiga för att uppfylla de skyldigheter angående fastställande och uttag av avgifter för tillträde till järnvägsinfrastrukturen som anges i artikel 11 i direktiv 2001/14 och artikel 10.7 i direktiv 91/440. Enligt kommissionen hade Storhertigdömet Luxemburg även åsidosatt de skyldigheter avseende järnvägsregleringsorganet som åligger medlemsstaterna enligt artikel 30.1, 30.4 och 30.5 i direktiv 2001/14.

14 Storhertigdömet Luxemburg besvarade det motiverade yttrandet genom skrivelser av den 24 december 2009 och den 29 mars 2010 och tillställde kommissionen texten i den storhertigliga förordningen av den 27 februari 2010 om verksamhetsstyrning för järnvägsnätet genom kvalitetskrav på utförande.

15 Genom skrivelse av den 15 april 2010 skickade kommissionen en begäran om upplysningar till Storhertigdömet Luxemburg, vilken medlemsstaten besvarade den 26 april och 16 augusti 2010.

16 Genom skrivelse av den 25 november 2010 tillställde kommissionen Storhertigdömet Luxemburg ett kompletterande motiverat yttrande. I detta yttrande angav kommissionen att mot bakgrund av utvecklingen av det nationella regelverket efter det att det motiverade yttrandet avsänts den 9 oktober 2009 var omfattningen av det kritiserade fördragsbrottet numera begränsad till artikel 6.3 i och bilaga II till direktiv 91/440 och artikel 14.2 i direktiv 2001/14, angående oberoendet för det organ som har ansvar för väsentliga uppgifter, det vill säga ACF. Kommissionen uppmanade således Storhertigdömet Luxemburg att vidta nödvändiga åtgärder för att uppfylla sina skyldigheter inom två månader från mottagandet av det kompletterande motiverade yttrandet.

17 Storhertigdömet Luxemburg svarade på det kompletterande motiverade yttrandet genom skrivelse av den 3 februari 2011.

18 Kommissionen ansåg inte att Storhertigdömet Luxemburgs svar på det motiverade yttrandet var tillfredsställande och beslutade att väcka förevarande talan.

Prövning av talan

Parternas argument

19 Kommissionen har gjort gällande att enligt direktiv 91/440 ska bland annat tilldelningen av järnvägskapacitet säkerställas av oberoende organ. I andra strecksatsen i bilaga II till samma direktiv anges att bland de väsentliga uppgifterna ingår ”[b]eslutsfattande i samband med tilldelning av tåglägen inbegripet både fastställande och bedömning av tillgänglighet samt tilldelning av individuella tåglägen”. I bilaga II görs det således ingen skillnad mellan de olika sätten att tilldela tåglägen. I den mån planering av tåglägen ingår i den operativa trafikledningen och hänger nära samman med denna, ingår denna ledning i de väsentliga uppgifterna och ska därmed utföras av ett organ som är oberoende i förhållande till järnvägsföretaget.

20 ACF, som utför tilldelningen av tåglägen, är enligt kommissionen förvisso ett oberoende organ i förhållande till CFL, men inte desto mindre innehar CFL uppdraget att utföra vissa väsentliga uppgifter på området för tilldelning av tåglägen.

21 Kommissionen anser att mot bakgrund av de uppgifter som lämnats av Storhertigdömet Luxemburg sköts tilldelningen av tåglägen vid trafikstörningar av en enhet inom CFL, närmare bestämt SGR. Denna del av CFL är emellertid inte oberoende i förhållande till de delar som sköter järnvägstransporttjänster.

22 Kommissionen har påpekat att vid trafikstörningar kan den normala tidtabell som fastställts av ACF inte längre hållas, på grund av att tiderna i tidtabellen redan har passerats, och en ändring av tidtabellerna för de operatörer som väntar på sin tur blir då nödvändig. Kommissionen har gjort gällande att en sådan ändring med nödvändighet utgör en tilldelning av tåglägen. Enligt den luxemburgska lagstiftningen kan en sådan nytilldelning endast genomföras genom trafikstyrning, som utförs av CFL. Detta ger CFL en roll i tilldelningen av järnvägskapacitet i strid med kraven i direktiv 2001/14.

23 Kommissionen anser att det för utförandet av den väsentliga uppgiften tilldelning av tåglägen krävs att CFL iakttar de krav på oberoende som följer av första järnvägspaketet. Någon åtgärd i syfte att trygga detta oberoende har emellertid inte genomförts inom CFL för att i juridisk mening och med avseende på organisation och beslutsfattande skilja de delar som utför de väsentliga uppgifterna från de delar som sköter järnvägstransporttjänsterna. Dessa uppgifter borde således överföras till ACF.

24 Kommissionen har anfört att artikel 29 i direktiv 2001/14 inte utgör *lex specialis* som ska ha företräde framför den generella bestämmelsen. Enligt artikel 14.2 i direktivet ska kravet på oberoende för ett tilldelningsorgan tillämpas för alla de uppgifter som avses i artikel 14.1 och som beskrivs i kapitel III i samma direktiv, i vilket artikel 29 ingår.

25 I sin replik har kommissionen gjort gällande att de ändringar som följer av referensdokumentet, som antogs efter det att den tidsfrist som fastställts i det motiverade yttrandet hade löpt ut, inte räcker för att fördragsbrottet ska upphöra.

26 Storhertigdömet Luxemburg har i sitt svaromål anfört att trots att den gällande nationella lagstiftningen var förenlig med ordalydelsen och andan i direktiv 2001/14, har den likväl, efter det att förevarande talan väckts, anpassats så att det inte längre finns minsta tvivel om någon eventuell oförenlighet med unionsrätten. Referensdokumentet har således ändrats så, att även nytilldelningen av tåglägen vid trafikstörningar har överförts till ACF, och SGR är därmed inte längre inblandat i denna omfördelning, vilket säkerställer ett rättvist och icke–diskriminerande tillträde till infrastrukturen.

27 I sin duplik har Storhertigdömet Luxemburg gjort gällande att referensdokumentet än en gång ändrats (med verkan från och med den 1 januari 2012) och att det hädanefter uppfyller kommissionens krav, genom att det föreskrivs att tilldelningen av nya tåglägen vid oförutsedda trafikstörningar ska utföras av ACF.

Domstolens bedömning

28 Kommissionen har som enda anmärkning kritiserat Storhertigdömet Luxemburg för att ha underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 6.3 i direktiv 91/440, jämförd med bilaga II till detta direktiv, och artikel 14.2 i direktiv 2001/14. Kommissionen har härvid anfört att i Luxemburg är ACF förvisso ett organ som är oberoende i förhållande till CFL, som är infrastrukturförvaltare och ansvarar för driften av järnvägstrafiken, men CFL innehar fortfarande uppdraget att utföra vissa väsentliga uppgifter på området för tilldelning av tåglägen, eftersom omfördelningen av tåglägen vid trafikstörningar har anförtrotts en avdelning inom CFL, nämligen SGR, som inte är oberoende i förhållande till CFL i juridisk mening eller med avseende på organisation och beslutsfattande.

29 Domstolen noterar inledningsvis att Storhertigdömet Luxemburg har gjort gällande att direktiv 91/440 är fullständigt införlivat sedan antagandet av referensdokumentet, vilket trädde i kraft den 1 oktober 2011 och ändrades den 1 januari 2012.

30 Förekomsten av ett fördragsbrott ska emellertid enligt domstolens fasta praxis bedömas mot bakgrund av den situation som rådde i medlemsstaten vid utgången av den frist som har angetts i det motiverade yttrandet, och senare förändringar kan inte beaktas av domstolen (se, bland annat, dom av den 18 november 2010 i mål C-48/10, kommissionen mot Spanien, REU 2010, s. I-151, punkt 30, och av den 5 maj 2011 i mål C-206/10, kommissionen mot Tyskland, REU 2011, s. I-3573, punkt 25).

31 Eftersom referensdokumentet, och ändringen av detta, antogs efter den frist som kommissionen hade angett i det kompletterande motiverade yttrandet av den 25 november 2010, kan det inte beaktas av domstolen vid prövningen av om förevarande fördragsbrottstalan är välgrundad.

32 Vad gäller sakfrågan erinrar domstolen om att direktiv 91/440 inledde liberaliseringen av järnvägstransporter och syftar till att säkerställa ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastruktur för järnvägsföretag. För att säkerställa ett sådant tillträde fastställs i artikel 6.3 första stycket i direktiv 91/440 att medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de väsentliga uppgifter som anges i förteckningen i bilaga II till direktivet anförtros organ eller företag som själva inte tillhandahåller järnvägstransporttjänster. Oberoende av de organisatoriska strukturerna måste det kunna påvisas att detta mål uppnåtts.

33 Enligt bilaga II i direktiv 91/440 omfattar väsentliga uppgifter i den mening som avses i artikel 6.3 förberedelse och beslutsfattande i samband med tillstånd för järnvägsföretag, beslutsfattande i samband med tilldelning av tåglägen inbegripet både fastställande och bedömning av tillgänglighet samt tilldelning av individuella tåglägen, beslutsfattande i samband med fastställande och uttag av avgifter för infrastruktur och kontroll av att skyldigheter avseende allmännyttiga tjänster uppfylls vid tillhandahållandet av vissa tjänster.

34 Domstolen erinrar härvidlag om att vidtagandet av nödvändiga åtgärder för att i händelse av trafikstörning eller fara återställa normal tågtrafik (inbegripet återtagande av tåglägen) inte innebär en tilldelning av tåglägen (se dom av den 28 februari 2013 i mål C-473/10, kommissionen mot Ungern, punkterna 56 och 59).

35 I artikel 29 i direktiv 2001/14 föreskrivs nämligen att det är möjligt att vidta nödvändiga åtgärder i händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor, liksom i en nödsituation och om det är absolut nödvändigt på grund av ett fel som gör att infrastrukturen under en period blir oanvändbar (domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Ungern, punkt 57).

36 Domstolen konstaterar att denna bestämmelse avser särskilda åtgärder som är nödvändiga vid störningar i tågtrafiken för att av säkerhetsskäl återställa normal tågtrafik, till skillnad från andra bestämmelser i kapitel III i direktiv 2001/14, vilka gäller upprättande av tågplanen och *ad hoc*–tilldelning av individuella tåglägen. De åtgärder som vidtas med stöd av artikel 29 i direktiv 2001/14 kan således inte anses direkt röra den väsentliga uppgiften tilldelning av tåglägen i den mening som avses i artikel 14.2 i detta direktiv, en uppgift som måste anförtros ett oberoende tilldelningsorgan. Det rör sig snarare om tillfälliga åtgärder som skyndsamt måste vidtas för att hantera en viss situation och säkerställa att rätten till tillgång till kapacitet i form av tåglägen faktiskt kan utövas i enlighet med tågplanen av den som tilldelats denna rätt (domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Ungern, punkt 59).

37 Vidtagandet av sådana åtgärder ingår således i trafikstyrningen och omfattas inte av kravet på oberoende, varför en infrastrukturförvaltare som samtidigt är ett järnvägsföretag kan anförtros sådana uppgifter.

38 Som generaladvokaten har påpekat i punkt 24 i sitt förslag till avgörande, i vilken det hänvisas till punkt 67 i dennes förslag till avgörande i det ovannämnda målet kommissionen mot Ungern, och till punkt 44 i dennes förslag till avgörande i mål C-627/10, kommissionen mot Slovenien (dom av den 11 juli 2013, , gäller emellertid att även om återtagandet av tåglägen i samband med trafikstörningar

inte är att anse som en väsentlig uppgift borde dock en omfördelning av dessa tåglägen betraktas som en av de väsentliga uppgifter som endast kan utföras av en oberoende infrastrukturförvaltare eller ett tilldelningsorgan. Skälet till detta är att till skillnad från trafikstyrning, som inte innebär beslutsfattande i den mening som avses i bilaga II till direktiv 91/440, kräver nytilldelningen av tåglägen att beslut fattas om tilldelning av tåglägen.

39 I förevarande fall är tilldelningen i Luxemburg av rätten till en viss kapacitet i form av tåglägen en väsentlig uppgift som uteslutande anförtros ett tilldelningsorgan, närmare bestämt ACF. Enligt de tillämpliga luxemburgska bestämmelserna ska vid trafikstörningar, fara eller om det är absolut nödvändigt, eller vid andra omständigheter som förhindrar att infrastrukturen används under normala säkerhetsförhållanden, infrastrukturförvaltaren, det vill säga CFL, vidta nödvändiga åtgärder för att återställa normala förhållanden. Tilldelade tåglägen kan även återtas under den tid som behövs för att reparera systemet eller att avlägsna orsaken till trafikstoppet. I dessa fall ankommer det på ACF att göra en ny fördelning av tåglägen.

40 Det anges även i punkt 4.8.2 i referensdokumentet att när ett tåg inte kan hålla den ursprungliga tidsplanen får SGR:s jourtjänst inte i något fall tilldela ett nytt tågläge.

41 Av dessa bestämmelser framgår således att någon ny tilldelning av tåglägen inte genomförs, och att om en sådan skulle visa sig vara nödvändig kommer den att utföras av ACF.

42 Under dessa förhållanden kan det inte anses att de luxemburgska järnvägsbestämmelserna inte är förenliga med kraven i artikel 6.3 i direktiv 91/440 och artikel 14.2 i direktiv 2001/14, för att de tillåter SGR, som är en enhet som ingår i CFL, att vid trafikstörningar och fara vidta nödvändiga åtgärder för att återställa normala driftsförhållanden.

43 Mot bakgrund av det ovan anförda ska kommissionens talan ogillas.

Rättegångskostnader

44 Enligt artikel 138.1 i rättegångsreglerna ska tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Storhertigdömet Luxemburg har yrkat att kommissionen ska förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom kommissionen har tappat målet, ska Storhertigdömet Luxemburg yrkande bifallas.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (första avdelningen) följande:

1) Talan ogillas.

2) Europeiska kommissionen ska ersätta rättegångskostnaderna.

Underskrifter