Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda)

11. juuli 2013*

Liikmesriigi kohustuste rikkumine — Transport — Ühenduse raudteede arendamine — Direktiiv 91/440/EMÜ — Artikli 6 lõige 3 ja II lisa — Direktiiv 2001/14/EÜ — Artikli 14 lõige 2 — Sellise asutuse sõltumatus, kellele on usaldatud olulisimate ülesannete täitmine

Kohtuasjas C-412/11,

mille ese on ELTL artikli 258 alusel 5. augustil 2011 esitatud liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi,

Euroopa Komisjon, esindajad: J.-P. Keppenne ja H. Støvlbæk, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

hageja,

versus

Luksemburgi Suurhertsogiriik, esindaja: C. Schiltz,

kostja,

EUROOPA KOHUS (esimene koda),

koosseisus: koja president A. Tizzano, kohtunikud A. Borg Barthet (ettekandja), E. Levits, J.-J. Kasel ja M. Berger,

kohtujurist: N. Jääskinen,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

olles 13. detsembri 2012. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Euroopa Komisjon palub oma hagiavalduses Euroopa Kohtul tuvastada, et kuna Luksemburgi Suurhertsogiriik ei ole võtnud vajalikke meetmeid tagamaks, et üksus, kellele on usaldatud nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (EÜT L 237, lk 25; ELT eriväljaanne 07/01, lk 341), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri

* Kohtumenetluse keel: prantsuse.

2007. aasta direktiiviga 2007/58/EÜ (ELT L 315, lk 44) (edaspidi „direktiiv 91/440”), artikli 6 lõikes 3 ja II lisas ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise ja raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta (EÜT L 75, lk 29; ELT eriväljaanne 07/07, lk 404), mida on muudetud direktiiviga 2007/58/EÜ, artikli 14 lõikes 2 viidatud olulisimate ülesannete täitmine, oleks sõltumatu ettevõtjast, kes osutab raudteeveoteenuseid, siis on Luksemburgi Suurhertsogiriik rikkunud nendest sätetest tulenevaid kohustusi.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

2 Selleks et muuta raudteetransport dünaamilisemaks, avades selle järk-järgult konkurentsile Euroopa tasandil, võeti 2001. aasta veebruaris vastu kolm direktiivi: Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/12/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440 (EÜT L 75, lk 1; ELT eriväljaanne 07/05, lk 376), Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/13/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta (EÜT L 75, lk 26; ELT eriväljaanne 07/05, lk 401), ja direktiiv 2001/14 (edaspidi ühiselt „esimene raudteepakett”).

Direktiiv 91/440

3 Direktiivi 91/440 artikli 6 lõige 3 sätestas:

„Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks, et II lisas loetletud olulisimad ülesanded, millega määratletakse infrastruktuuri võrdne ja mittediskrimineeriv kasutamine, antakse organitele või äriühingutele, kes ise raudteeveoteenuseid ei osuta. Sõltumata organisatsioonilistest struktuuridest tuleb tõendada, et see eesmärk on saavutatud.

Liikmesriigid võivad siiski määrata raudtee-ettevõtjatele või muudele organitele maksude kogumise ja vastutuse raudteeinfrastruktuuri majandamise, näiteks investeeringute, hoolduse ja rahastamise eest.”

4 Direktiivi II lisa oli sõnastatud nii:

„Artikli 6 lõikes 3 nimetatud olulisimate ülesannete loetelu:

— ettevalmistustööd ja otsuste tegemine seoses raudtee-ettevõtete litsentseerimisega, sealhulgas üksiklitsentside andmine,

— otsuste tegemine seoses liinide eraldamisega, sealhulgas nii kasutatavuse määratlemine ja hindamine kui ka individuaalsete rongiliinide eraldamine,

— otsuste tegemine seoses infrastruktuuri kasutusmaksuga,

— järelevalve teatavate teenuste osutamiseks vajalike avaliku teenindamise kohustuste üle.”

Direktiiv 2001/14

5 Direktiivi 2001/14 artikli 14 lõiked 1 ja 2 sätestasid:

„1. Liikmesriigid võivad kehtestada infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise raamistiku, rikkumata seejuures raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja sõltumatust, mis on ette nähtud direktiivi 91/440[…] artikliga 4. Ette nähakse konkreetsed läbilaskevõimsuse jaotamise eeskirjad. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja viib läbi läbilaskevõimsuse jaotamise menetlused. Eelkõige tagab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, et infrastruktuuri läbilaskevõimsust jaotatakse ausalt ja diskrimineerimata ning vastavalt ühenduse õigusele.

2. Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei ole õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas kõikidest raudtee-ettevõtjatest sõltumatu, teostab lõikes 1 nimetatud ja käesolevas peatükis kirjeldatud funktsioone õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas kõikidest raudtee-ettevõtjatest sõltumatu jaotamisorgan."

6 Kõnealuse direktiivi artikkel 29 nägi ette:

„1. Tehnilisest rikkest või õnnetusest tingitud rongiliikluse häirete puhul peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võtma kõik vajalikud meetmed tavapärase olukorra taastamiseks. Selleks koostab ta situatsiooniplaani, milles loetletakse erinevad riigiasutused, keda tuleb tõsiste vahejuhtumite või rongiliikluse tõsiste häirete puhul teavitada.

2. Eriolukorras ning infrastruktuuri ajutise kasutamiskõlbmatuseni viivast rikkest tuleneval äärmisel vajadusel võib jaotatud rongiliine eelneva hoiatuseta ära võtta, kuni see on süsteemi parandamiseks vajalik.

Kui ta seda vajalikuks peab, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja nõuda, et raudtee-ettevõtjad teeksid talle kättesaadavaks vahendid, mida ta peab tavapärase olukorra võimalikult kiireks taastamiseks kõige sobilikumaks.

3. Liikmesriigid võivad nõuda, et raudtee-ettevõtjad võtaksid osa iseenda ohutusnormidele ja -eeskirjadele vastavuse tagamisest ja järelevalvest."

Luksemburgi õigus

7 Loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire (22. juuli 2009. aasta raudteeohutuse seadus) (*Mémorial* A 2009, lk 2465), millega loodi Administration des Chemins de Fer (raudteede amet, edaspidi „ACF"), näeb ette, et läbilaskevõimsuse jaotamist (liinide eraldamine) ja tasude kehtestamist puudutavate olulisimate ülesannete eest vastutab ACF.

8 Loi du 11 juin 1999 relative à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation (11. juuni 1999. aasta seadus raudteeinfrastruktuuri ja selle kasutamise kohta) (*Mémorial* A-1999, lk 1794), mida on muudetud 3. augusti 2010. aasta seadusega (*Mémorial* A-2010, lk 2194), sätestab:

„Raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise ülesanne on usaldatud jaotamisorganile, mille funktsioone teostab [ACF]."

9 23. detsembri 2010. aasta võrguaruande (edaspidi „võrguaruanne”) punkt 4.8.2 „Liikluse juhtimine häirete korral” näeb ette:

„Reguleerimistegevust viib ellu Société nationale des chemins de fer luxembourgeois’ (Luksemburgi riiklik raudtee-ettevõtja) (edaspidi „CFL”) võrgu haldamise osakond. Selle põhimõtted ja protseduurid on kohaldatavad kogu liikluse suhtes, kui liiklus ei suuda algselt kavandatud sõiduplaanist kinni pidada. Hilinemise korra uut rongiliini sama päeva jooksul ei eraldata, välja arvatud erandjuhtudel. Mitte mingil juhul ei eralda seda uut rongiliini võrgu haldamise osakond. Vajaduse korral tegutseb ta üksnes vahendaja rollis, kui infrastruktuuri kasutaja on esitanud ACF-ile uue taotluse.”

10 Võrguaruande punkt 4.8.3 on sõnastatud järgmiselt:

„Juhul, kui häired ja vastavad korrigeerivad meetmed puudutavaid vaid ühte raudtee-ettevõtjat, sekkumata teiste raudtee-ettevõtjate poolt reserveeritud infrastruktuuri läbilaskevõimsustesse, siis võetakse korrigeerivad meetmed asjaomase raudtee-ettevõtjaga konsulteerides.

Kui häired ja vastavad korrigeerivad meetmed puudutavad rohkem raudtee-ettevõtjaid, määrab [ACF] korrigeerivad meetmed kindlaks nii kiiresti kui võimalik ja kõikide puudutatud raudtee-ettevõtjatega läbi rääkides.”

11 Võrguaruande punkt 4.8.4 näeb ette:

„Tehnilisest rikkest või õnnetusest tingitud rongiliikluse ettenägematute häirete puhul peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võtma kõik vajalikud meetmed tavapärase olukorra taastamiseks. Eelkõige peab ta kohaldama häirete ja õnnetuste puhul ette nähtud RGE [Tehnilise käitamise üldmäärus] protseduure.

Eriolukorras ja äärmisel vajadusel, eelkõige õnnetuse korral, häirete korral, mis muudavad infrastruktuuri ajutiselt kasutamatuks või mis tahes muude asjaolude korral, mis takistavad infrastruktuuri kasutamist tavapärastel ohutustingimustel, võib eraldatud rongiliinid kaotada ilma ette teatamata vajaliku aja jooksul, mis kulub rajatiste töökorda seadmiseks või liikluse seiskumise põhjustanud asjaolu kõrvaldamiseks.

[ACF] eraldab alternatiivsed läbilaskevõimsused, mis vastavad parimal võimalikul viisil asjaomaste raudtee-ettevõtjate eripäradele.

Infrastruktuuriettevõtja võib, kui ta seda vajalikuks peab, nõuda raudtee-ettevõtjatelt, et nad annaksid tema kasutusse vahendid, mis tunduvad talle sobivaimad, et taastada tavapärane olukord võimalikult kiiresti, või rakendaksid ise omi hädaabi ja taastamisvahendeid. Sellega kaasnevad kulud kannab häire tekkimise eest vastutav isik.”

Kohtueelne menetlus

12 Komisjon palus 26. juunil 2008 Luksemburgi Suurhertsogiriigil märgukirjaga viia oma õigusaktid kooskõlla esimesse raudteepaketti kuuluvate direktiividega. Liikmesriik vastas sellele märgukirjale 27. augusti 2008. aasta kirjaga.

13 Komisjon esitas 9. oktoobri 2009. aasta kirjaga Luksemburgi Suurhertsogiriigile põhjendatud arvamuse, milles väitis, et meetmed, mis võeti selleks, et tagada direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 ja II lisa ning direktiivi 2001/14 artikli 14 lõike 2 ülevõtmine, on ebapiisavad osas, mis puudutab olulisimaid ülesandeid täitvate organite sõltumatust. Põhjendatud arvamuses heitis komisjon sellele liikmesriigile ette ka asjaolu, et viimane ei ole võtnud vajalikke meetmeid, täitmaks direktiivi 2001/14 artiklis 11 ja

direktiivi 91/440 artikli 10 lõikes 7 sätestatud kohustusi seoses raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamisega. Samuti olevat Luksemburgi Suurhertsogiriik rikkunud direktiivi 2001/14 artikli 30 lõigetega 1, 4 ja 5 liikmesriikidele pandud kohustusi seoses raudtee reguleeriva organiga.

14 Luksemburgi Suurhertsogiriik vastas kõnealusele põhjendatud arvamusele 24. detsembri 2009. aasta ja 29. märtsi 2010. aasta kirjadega, edastades komisjonile suurhertsogi 27. veebruari 2010. aasta määruse teksti raudteevõrgu toimivusskeemi kohta.

15 Komisjon saatis 15. aprillil 2010 Luksemburgi Suurhertsogiriigile teabe saamise nõude, millele liikmesriik vastas 26. aprillil ja 16. augustil 2010.

16 Komisjon esitas 25. novembri 2010. aasta kirjaga Luksemburgi Suurhertsogiriigile täiendava põhjendatud arvamuse, milles ta kitsendas lähtuvalt arengutest, mis olid siseriiklikes õigusnormides aset leidnud alates 9. oktoobri 2009. aasta põhjendatud arvamuse saatmisest, etteheidetava kohustuste rikkumise ulatust direktiivi 91/440 artikli 6 lõikele 3 ja II lisale ning direktiivi 2001/14 artikli 14 lõikele 2, mis puudutavad olulisimaid ülesandeid täitva organi, st ACF-i sõltumatust. Seega kutsus komisjon Luksemburgi Suurhertsogiriiki üles võtma nõutud meetmeid, et täita neid kohustusi kahe kuu jooksul alates täiendava põhjendatud arvamuse kättesaamisest.

17 Luksemburgi Suurhertsogiriik vastas täiendavale põhjendatud arvamusele 3. veebruaril 2011.

18 Kuna komisjon ei jäänud Luksemburgi Suurhertsogiriigi vastusega rahule, otsustas ta esitada käesoleva hagi.

Hagi

Poolte argumendid

19 Komisjon väidab, et direktiivi 91/440 kohaselt peavad eelkõige raudtee läbilaskevõimsuse jaotamise funktsioone tagama sõltumatud organid. Nimelt on direktiivi 91/440 II lisa teises taandes ette nähtud, et olulisimate ülesannete hulka kuulub „otsuste tegemine seoses liinide eraldamisega, sealhulgas nii kasutatavuse määratlemine ja hindamine kui ka individuaalsete rongiliinide eraldamine”. Seega ei tee II lisa vahet rongiliinide eraldamise erinevate liikide vahel. Kuna rongiliinide korraldamine kuulub liikluse reguleerimistegevuse alla ja on sellega otseselt seotud, kuulub see tegevus olulisimate ülesannete hulka ning seega peab seda täitma raudtee-ettevõtjast sõltumatu üksus.

20 Komisjon märgib, et kuigi ACF, kes määrab rongiliine, on tõesti CFL-ist sõltumatu organ, täidab CFL siiski teatavaid olulisimaid ülesandeid rongiliinide eraldamise alal.

21 Luksemburgi Suurhertsogiriigi esitatud andmetele tuginedes järeldab komisjon, et juhul kui rongiliiklus on häiritud, on liinide eraldamine CFL-i, st tema võrgu haldamise osakonna ülesanne, ilma et see CFL-i üksus oleks sõltumatu neist, mis opereerivad raudteetransporditeenuseid.

22 Komisjoni hinnangul ei saa rongiliikluse häirete korral ACF-i poolt kindlaksmääratud tavapärast sõiduplaani enam järgida, arvestades, et plaanis kindlaksmääratud ajad on juba üle läinud ja et oma järge ootavatele ettevõtjatele on vaja määrata uued ajad. Komisjon leiab, et selline uuesti määramine kujutab endast tingimata liinide eraldamist. Luksemburgi õigusnormide kohaselt võib seda teha aga ainult liikluse juhtimise kaudu, millega tegeleb CFL, andes nii CFL-ile raudtee läbilaskevõimsuse jaotamisel rolli, mis on vastuolus direktiivi 2001/14 nõuetega.

23 Komisjon on seisukohal, et liinide eraldamise olulisima ülesande täitmine eeldab, et CFL täidaks esimesest raudteepaketist tulenevaid sõltumatuse nõudeid. CFL-i siseselt ei ole aga ühtki seda sõltumatust tagavat meedet rakendatud, et eraldada õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas üksused, mis täidavad olulisimaid ülesandeid üksustest, mis korraldavad raudteetransporditeenuseid. Need ülesanded tuleks seega üle kanda ACF-ile.

24 Komisjon väidab, et direktiivi 2001/14 artikkel 29 ei ole üldnormi muutev *lex specialis*. Nimelt on vastavalt kõnealuse direktiivi artikli 14 lõikele 2 liine eraldavale organile pandud sõltumatuse kohustus kohaldatav kõikide sama direktiivi artikli 14 lõikes 1 viidatud ja III peatükis kirjeldatud ülesannete suhtes, kaasa arvatud artikkel 29.

25 Oma repliigis väidab komisjon, et muudatused, mis tehti võrguaruandega pärast põhjendatud arvamuses määratud tähtaega, ei ole piisavad, et rikkumist lõpetada.

26 Luksemburgi valitsus väidab oma kostja vastuses, et kuigi kehtivad siseriiklikud õigusnormid olid kooskõlas direktiivi 2001/14 tingimuste ja mõttega, kohandati neid pärast käesoleva hagi esitamist siiski selliselt, et ei jääks vähimatki kahtlust seoses võimaliku vastuoluga liidu õigusega. Nii muudeti võrguaruannet selliselt, et liinide uuesti eraldamine rongiliikluse häirete korral läheks samuti üle ACF-le ja võrgu haldamise osakond ei oleks sellega enam seotud, mis tagab ausa ja mittediskrimineeriva juurdepääsu infrastruktuurile.

27 Kõnealune liikmesriik väidab oma vasturepliigis, et võrguaruannet muudeti veel (jõustus 1. jaanuaril 2012) ja et nüüd vastab see komisjoni nõuetele, nähes ootamatute häirete korral ette, et uued liinid määrab ACF.

Euroopa Kohtu hinnang

28 Komisjon heidab oma ainsa etteheitega Luksemburgi Suurhertsogiriigile ette seda, et viimane on rikkunud kohustusi, mis tulenevad direktiivi 91/440 artikli 6 lõikest 3 koostoimes direktiivi II lisaga ja direktiivi 2001/14 artikli 14 lõikest 2, kuna Luksemburgis, olgugi et ACF on CFL-ist, kes omalt poolt täidab infrastruktuuriettevõtja ülesandeid ja osutab raudteeteenuseid, sõltumatu organ, täidab CFL siiski teatavaid olulisimaid ülesandeid rongiliinide eraldamise alal, kuna liikluse häirete korral eraldab uued rongiliinid CFL-i üks osakond, st võrgu haldamise osakond, mis ei ole temast õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas sõltumatu.

29 Kõigepealt tuleb märkida, et Luksemburgi Suurhertsogiriik väidab, et direktiivi 2001/14 ülevõtmine jõudis täielikult lõpule alates võrguaruande jõustumisest 1. oktoobril 2011 ja muutmisest 1. jaanuaril 2012.

30 Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt tuleb aga liikmesriigi kohustuste rikkumist hinnata vastavalt olukorrale, mis on liikmesriigis põhjendatud arvamuses antud tähtaja lõpul ning Euroopa Kohus ei saa pärast seda tehtud muudatusi arvesse võtta (vt eelkõige 18. novembri 2010. aasta otsus kohtuasjas C-48/10: komisjon *vs*. Hispaania, EKL 2010, lk I-151, punkt 30, ja 5. mai 2011. aasta otsus kohtuasjas C-206/10: komisjon *vs*. Saksamaa, EKL 2011, lk I-3573, punkt 25).

31 Seega, kuna kõnealune võrguaruanne ja selle muudatus võeti vastu peale tähtaja lõppemist, mille komisjon oli oma 25. novembri 2010. aasta täiendavas põhjendatud arvamuses määranud, ei saa Euroopa Kohus seda käesoleva liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi põhjendatuse analüüsimisel arvesse võtta.

32 Sisu osas tuleb meenutada, et direktiiv 91/440 pani alguse raudteetranspordi liberaliseerimisele, mille eesmärk oli tagada raudtee-ettevõtjatele õiglane ja mittediskrimineeriv juurdepääs infrastruktuurile. Sellise juurdepääsu tagamiseks sätestas direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 esimene lõik, et liikmesriigid

peavad võtma vajalikud meetmed selle tagamiseks, et direktiivi II lisas loetletud olulisimad ülesanded antakse organitele või äriühingutele, kes ise raudteeveoteenuseid ei osuta ning et sõltumata organisatsioonilistest struktuuridest tuleb tõendada, et see eesmärk on saavutatud.

33 Direktiivi 91/440 II lisa järgi on artikli 6 lõikes 3 osundatud olulisimate ülesannete hulgas ettevalmistustööd ja otsuste tegemine seoses raudtee-ettevõtjate litsentseerimisega, otsuste tegemine seoses liinide eraldamisega, sealhulgas nii kasutatavuse määratlemine ja hindamine kui ka individuaalsete rongiliinide eraldamine, otsuste tegemine seoses infrastruktuuri kasutusmaksuga ja järelevalve teatavate teenuste osutamiseks vajalike avaliku teenindamise kohustuste üle.

34 Selles osas tuleb meeles pidada, et rongiliikluse häirete või ohu korral tavapäraste liiklustingimuste taastamiseks vajalike meetmete võtmine, sealhulgas rongiliinide kaotamine, ei kuulu rongiliinide eraldamise alla (vt 28. veebruari 2013. aasta otsus kohtuasjas C-473/10: komisjon *vs.* Ungari, punktid 56 ja 59).

35 Nimelt näeb direktiivi 2001/14 artikkel 29 ette võimaluse võtta kõik vajalikud meetmed, et reageerida tehnilisest rikkest või õnnetusest tingitud rongiliikluse häiretele ja tegutseda eriolukorras ning infrastruktuuri ajutise kasutamiskõlbmatuseni viivast rikkest tuleneval äärmisel vajadusel (eespool viidatud kohtuotsus komisjon *vs.* Ungari, punkt 57).

36 Tuleb tõdeda, et see säte käsitleb konkreetseid meetmeid, mida on vaja võtta rongiliikluse häirete korral selleks, et taastada ohutuse tagamiseks tavapärased liiklustingimused, erinevalt direktiivi 2001/14 III peatüki sätetest, mis käsitlevad sõiduplaani kehtestamist ja individuaalsete rongiliinide *ad hoc* eraldamist. Kõnealuse direktiivi artikli 29 alusel võetud meetmeid ei saa seega lugeda meetmeteks, mis puudutavad otseselt läbilaskevõimsuse jaotamise või rongiliinide eraldamise olulisimat ülesannet selle direktiivi artikli 14 lõike 2 tähenduses ehk ülesannet, mille täitmine tuleb anda sõltumatule jaotamisorganile. Eelkõige on tegemist konkreetsete meetmetega, mida tuleb võtta viivitamatult, et lahendada tekkinud olukord ja tagada, et huvitatud isikud saaksid rongiliinide kujul antud läbilaskevõimsusega seonduvaid õigusi vastavalt sõiduplaanile tõhusalt kasutada (eespool viidatud kohtuotsus komisjon *vs.* Ungari, punkt 59).

37 Seega kuulub selliste meetmete võtmine liikluse juhtimise alla ning selle suhtes ei kehti sõltumatuse nõue, mistõttu võib sellise ülesande täitmise anda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale, kes on ka raudtee-ettevõtja.

38 Siiski, nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 24 on välja toonud, viidates vastavalt punktidele 67 ja 44 ettepanekutes, mille ta esitas kohtuasjades, kus tehti eespool viidatud kohtuotsus komisjon *vs.* Ungari ja 11. juuli 2013. aasta otsus kohtuasjas C-627/10: komisjon *vs.* Sloveenia, siis olgugi et rongiliinide kaotamist liiklushäirete korral ei käsitata olulisima üleandena, tuleb nende rongiliinide uuesti eraldamist vaadelda nii, et see kuulub olulisimate ülesannete hulka, mida võib täita ainult sõltumatu infrastruktuuriettevõtja või jaotamisorgan, kuna erinevalt liikluse juhtimisest, mille raames ei tehta otsuseid direktiivi 91/440 II lisa tähenduses, eeldab uute rongiliinide määramine otsuste tegemist seoses rongiliinide eraldamisega.

39 Luksemburgis on konkreetse läbilaskevõimsuse kujul rongiliinidele õiguste määramine olulisim ülesanne, mis on antud eranditult jaotamisorganile, st ACF-ile. Asjaomaste Luksemburgi õigusnormide kohaselt võtab infrastruktuuriettevõtja, st CFL liiklushäire korral, eriolukorras ja äärmisel vajadusel või mis tahes muude asjaolude korral, mis takistavad infrastruktuuri kasutamist tavapärastel ohutustingimustel, meetmed, mis on vajalikud, et tagada tavapärase olukorra taastamine, ning eraldatud rongiliinid võib kaotada vajaliku aja jooksul, mis kulub rajatiste töökorda seadmiseks või liikluse seiskumise põhjustanud asjaolu kõrvaldamiseks. Sellisel juhul peab ACF eraldama uued rongiliinid.

40 Lisaks sellele näeb võrguaruande punkt 4.8.2 ette, et kui liiklus ei suuda algselt kavandatud sõiduplaanist kinni pidada, ei eralda mitte mingil juhul uut rongiliini võrgu haldamise osakond.

41 Seega tuleneb asjaomastest õigusnormidest, et uut rongiliinide eraldamist läbi ei viida ja juhul, kui see osutub vajalikuks, teeb seda ACF.

42 Neil asjaoludel ei saa järeldada, et Luksemburgi raudteealased õigusnormid ei ole kooskõlas direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 3 ja direktiivi 2001/14 artikli 14 lõike 2 nõuetega asjaolu tõttu, et need lubavad võrgu haldamise osakonnal, mis on CFL-i alla kuuluv üksus, võtta liiklushäire või ohu korral tavapärase liikluse taastamiseks vajalikke meetmeid.

43 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb komisjoni hagi rahuldamata jätta.

Kohtukulud

44 Kodukorra artikli 138 lõike 1 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna Luksemburgi Suurhertsogiriik on kohtukulude hüvitamist nõudnud ja komisjon on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb kohtukulud mõista välja komisjonilt.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (esimene koda) otsustab:

1. Jätta hagi rahuldamata.

2. Mõista kohtukulud välja Euroopa Komisjonilt.

Allkirjad