TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2013. gada 11. jūlijā *

Valsts pienākumu neizpilde — Transports — Kopienas dzelzceļa attīstība — Direktīva 91/440/EEK — 6. panta 3. punkts un II pielikums — Direktīva 2001/14/EK — 14. panta 2. punkts — Iestādes, kam ir uzticēts veikt būtiskās funkcijas, neatkarība

Lieta C-412/11

par prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi atbilstoši LESD 258. pantam, ko 2011. gada 5. augustā cēla

Eiropas Komisija, ko pārstāv *J.-P. Keppenne* un *H. Støvlbæk*, pārstāvji, kas norādīja adresi Luksemburgā,

prasītāja,

pret

Luksemburgas Lielhercogisti, ko pārstāv *C. Schiltz*, pārstāvis,

atbildētāja.

TIESA (pirmā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs A. Ticano [*A. Tizzano*], tiesneši E. Borgs Bartets [*A. Borg Barthet*] (referents), E. Levits, Ž. Ž. Kāzels [*J.-J. Kasel*] un M. Bergere [*M. Berger*],

ģenerāladvokāts N. Jēskinens [*N. Jääskinen*],

sekretārs A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2012. gada 13. decembra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Ar savu prasības pieteikumu Eiropas Komisija lūdz Tiesu konstatēt, ka, neveicot visus pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka iestāde, kurai ir uzticēts veikt būtisku funkciju, kas ir paredzēta Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīvas 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 237,

* Tiesvedības valoda – franču.

25. lpp.), kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Direktīvu 2007/58/EK (OV L 315, 44. lpp.; turpmāk tekstā – "Direktīva 91/440"), 6. panta 3. punktā un II pielikumā, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu (OV L 75, 29. lpp.), kas grozīta ar Direktīvu 2007/58, 14. panta 2. punktā, būtu neatkarīga no uzņēmuma, kas sniedz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, Luksemburgas Lielhercogiste nav izpildījusi šajās tiesību normās paredzētos pienākumus.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

2 2001. gada februārī tika pieņemtas trīs direktīvas, lai no jauna aktivizētu dzelzceļa transportu, pakāpeniski tajā ieviešot konkurenci Eiropas mērogā, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/12/EK, ar ko groza Direktīvu 91/440 (OV L 75, 1. lpp.), Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/13/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu (OV L 75, 26. lpp.), un Direktīva 2001/14 (turpmāk tekstā visas kopā – "pirmā dzelzceļa tiesību aktu pakete").

Direktīva 91/440

3 Direktīvas 91/440 6. panta 3. punktā bija noteikts:

"Dalībvalstis veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to, ka II pielikumā iekļautās funkcijas, kuras nosaka taisnīgu un nediskriminējošu piekļūšanu infrastruktūrai, uztic iestādēm vai sabiedrībām, kas pašas nesniedz nekādus dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus. Neatkarīgi no organizatoriskajām struktūrām jāpierāda, ka šis mērķis ir sasniegts.

Dalībvalstis tomēr var uzdot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai jebkurai citai iestādei iekasēt maksājumus un uzņemties atbildību par dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu, piemēram, investīcijām, uzturēšanu un finansēšanu."

4 Minētās direktīvas II pielikums bija formulēts šādi:

"Direktīvas 6. panta 3. punktā minēto galveno funkciju saraksts:

— dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanas sagatavošana un ar to saistīto lēmumu pieņemšana, tostarp atsevišķu licenču piešķiršana,

— to lēmumu pieņemšana, kas attiecas uz sliežu ceļu piešķīrumu, ieskaitot pieejamības definīciju un vērtējumu, kā arī atsevišķu sliežu ceļu piešķīrumu,

— to lēmumu pieņemšana, kas attiecas uz infrastruktūras maksām,

— tās publisko pakalpojumu saistību izpildes uzraudzība, ko prasa sakarā ar dažu pakalpojumu sniegšanu."

Direktīva 2001/14

5 Direktīvas 2001/14 14. panta 1. un 2. punktā bija noteikts:

"1. Dalībvalstis var izstrādāt vispārīgus dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanas principus, vienlaikus respektējot Direktīvas [91/440] 4. pantā noteikto vadības neatkarību. Ir jāizstrādā konkrēti jaudas iedalīšanas noteikumi. Infrastruktūras pārvaldītājs veic jaudas iedalīšanu. Jo īpaši infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina, ka infrastruktūras jaudu iedala taisnīgi un bez diskriminācijas, un saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem.

2. Ja infrastruktūras pārvaldītājs savas juridiskās formas, uzbūves vai lēmumu pieņemšanas funkciju dēļ ir atkarīgs no kāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, tad 1. punktā minētās un šajā nodaļā aprakstītās funkcijas veic par jaudas iedalīšanu atbildīga iestāde, kas savā juridiskajā formā, uzbūvē un lēmumu pieņemšanā nav atkarīga ne no viena dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma."

6 Minētās direktīvas 29. pantā bija paredzēts:

"1. Gadījumā, ja vilcienu kustībā rodas traucējumi, kurus izraisījusi tehniska kļūme vai negadījums, infrastruktūras pārvaldītājam jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai atjaunotu normālo stāvokli. Tādēļ pārvaldītājs izstrādā ārkārtas rīcības plānu, kurā uzskaita dažādās valsts iestādes, kas jāinformē par nopietniem negadījumiem vai nopietniem vilcienu kustības traucējumiem.

2. Ārkārtas gadījumā un ja tas ir noteikti nepieciešams tādas kļūmes dēļ, kas infrastruktūru uz laiku padara neizmantojamu, iedalītos ceļus var atsaukt bez brīdinājuma uz tik ilgu laiku, cik nepieciešams sistēmas remontam.

Ja infrastruktūras pārvaldītājs to uzskata par vajadzīgu, viņš var prasīt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem darīt viņam pieejamus resursus, ko pārvaldītājs uzskata par vispiemērotākajiem, lai pēc iespējas ātrāk atjaunotu normālo stāvokli.

3. Dalībvalstis var prasīt, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi iesaistās drošības standartu un noteikumu izpildes nodrošināšanā un kontrolē, kas attiecas uz viņu pašu atbilstību šiem standartiem un noteikumiem."

Luksemburgas tiesības

7 2009. gada 22. jūlija Likumā par dzelzceļa drošību (*Mémorial* A 2009, 2465. lpp.), kura mērķis ir izveidot dzelzceļa administrāciju (turpmāk tekstā – "*ACF*"), ir paredzēts, ka pēdējā minētā ir atbildīga par būtiskajām jaudas iedalīšanas (sliežu ceļu piešķiršanas) un maksas noteikšanas funkcijām.

8 1999. gada 11. jūnija Likumā par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un tās izmantošanu (*Mémorial* A 1999, 1794. lpp.), kas grozīts ar 2010. gada 3. augusta likumu (*Mémorial* A 2010, 2194. lpp.), ir noteikts:

"Dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanas uzdevums tiek uzticēts iedalīšanas iestādei, kuras funkcijas uzņemas [*ACF*]."

9 2010. gada 23. decembra tīkla pārskata (turpmāk tekstā – "*DRR*") 4.8.2. punktā ar nosaukumu "Satiksmes vadība traucējumu gadījumā" ir paredzēts:

"Operatīvo regulēšanu īsteno [Luksemburgas dzelzceļa (turpmāk tekstā – "*CFL*") Tīkla pārvaldības dienesta (turpmāk tekstā – "*SGR*")] birojs. Tās principi un procedūras attiecas uz visu satiksmes kustību, ja satiksmes kustība nevar norisināties atbilstoši sākotnēji paredzētajam kustības grafikam.

Izņemot šaubīgus gadījumus, jauns sliežu ceļš netiek piešķirts attiecībā uz novēlotu satiksmes kustību vienā un tajā pašā dienā. Birojs nekādā ziņā nepiešķir šo jauno sliežu ceļu. Attiecīgā gadījumā tā loma ir ierobežota ar starpnieka funkciju jaunam *UI* [infrastruktūras izmantotāja] pasūtījumam, ko pieņem [*ACF*]."

10 *DRR* 4.8.3. punkts ir formulēts šādi:

"Ja traucējumi un atbilstoši koriģējošie pasākumi ietekmē tikai vienu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, neskarot infrastruktūras jaudu, ko rezervējuši citi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, koriģējošie pasākumi tiek noteikti, apspriežoties ar attiecīgo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu.

Ja traucējumi un atbilstoši koriģējošie pasākumi ietekmē vairākus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, [*ACF*] koriģējošos pasākumus mēģina noteikt cik vien iespējams agrāk un apspriežoties ar visiem attiecīgajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem."

11 *DRR* 4.8.4. punktā ir paredzēts:

"Gadījumā, ja vilcienu kustībā rodas traucējumi, kurus ir izraisījusi tehniska kļūme vai negadījums, infrastruktūras pārvaldītājam ir jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai atjaunotu normālo stāvokli. Tas it īpaši piemēro *RGE* [Vispārējos tehniskās ekspluatācijas noteikumos] noteiktās procedūras, kas ir paredzētas saistībā ar negadījumiem un nelaimes gadījumiem.

Ārkārtas gadījumā un ja tas ir noteikti nepieciešams, proti, negadījuma dēļ, bojājuma gadījumā, kura dēļ infrastruktūra tūlītēji kļūst nelietojama, vai jebkura cita apstākļa dēļ, kas liedz infrastruktūru izmantot parastajos drošības apstākļos, piešķirtos sliežu ceļus bez iepriekšēja brīdinājuma var atcelt uz laiku, kāds ir vajadzīgs, lai atjaunotu iekārtu darbību vai lai izzustu apstāklis, kas ir izraisījis satiksmes kustības apstāšanos.

[*ACF*] piešķir alternatīvu jaudu, kas vislabāk atbilst attiecīgo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pazīmēm.

Ja infrastruktūras pārvaldītājs to uzskata par vajadzīgu, tas var pieprasīt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, lai tie nodod tā rīcībā līdzekļus, kas tam šķiet vispiemērotākie, lai cik vien iespējams drīz atjaunotu normālo situāciju, vai izmantot pats savas glābšanas vai pacelšanas iekārtas. Ar to saistītos izdevumus sedz par traucējumiem atbildīgā persona."

Pirmstiesas procedūra

12 2008. gada 26. jūnija vēstulē Komisija brīdināja Luksemburgas Lielhercogisti, ka tai ir jāizpilda pirmās dzelzceļa tiesību aktu paketes direktīvas. Šī dalībvalsts uz šo brīdinājuma vēstuli atbildēja ar 2008. gada 27. augusta vēstuli.

13 Ar 2009. gada 9. oktobra vēstuli Komisija nosūtīja Luksemburgas Lielhercogistei argumentētu atzinumu, kurā tā norādīja, ka pasākumi, ko tā bija veikusi, lai nodrošinātu Direktīvas 91/440 6. panta 3. punkta un II pielikuma, kā arī Direktīvas 2001/14 14. panta 2. punkta transponēšanu, nebija pietiekami saistībā ar to iestāžu neatkarību, kam ir uzticēts veikt būtiskās funkcijas. Šajā argumentētajā atzinumā Komisija šai dalībvalstij arī pārmeta, ka tā nav veikusi pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai izpildītu savus pienākumus saistībā ar maksas iekasēšanu par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kuri ir paredzēti Direktīvas 2001/14 11. pantā, kā arī Direktīvas 91/440 10. panta 7. punktā. Luksemburgas Lielhercogiste neesot izpildījusi arī pienākumus, kas dalībvalstīm ir paredzēti saskaņā ar Direktīvas 2001/14 30. panta 1., 4. un 5. punktu saistībā ar dzelzceļa kontroles iestādi.

14 Ar 2009. gada 24. decembra un 2010. gada 29. marta vēstulēm Luksemburgas Lielhercogiste atbildēja uz minēto argumentēto atzinumu, nosūtot Komisijai Lielhercogistes 2010. gada 27. februāra noteikumu tekstu, kas attiecas uz dzelzceļa tīkla darbības uzlabošanas sistēmu.

15 Ar 2010. gada 15. aprīļa vēstuli Komisija nosūtīja Luksemburgas Lielhercogistei lūgumu sniegt informāciju, ko pēdējā minētā izdarīja 2010. gada 26. aprīlī un 16. augustā.

16 Ar 2010. gada 25. novembra vēstuli Komisija nosūtīja Luksemburgas Lielhercogistei papildu argumentētu atzinumu, kurā tā, ņemot vērā valsts tiesiskā regulējuma attīstību kopš 2009. gada 9. oktobra argumentētā atzinuma nosūtīšanas, sašaurināja pārmestās pienākumu neizpildes apmēru, attiecinot to tikai uz Direktīvas 91/440 6. panta 3. punktu un II pielikumu, kā arī Direktīvas 2001/14 14. panta 2. punktu, kas attiecas uz iestādes, kura ir atbildīga par būtiskajām funkcijām, proti, *ACF*, neatkarību. Tādējādi Komisija aicināja Luksemburgas Lielhercogisti veikt pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai izpildītu savus pienākumus divu mēnešu termiņā no šī papildu argumentētā atzinuma saņemšanas.

17 Ar 2011. gada 3. februāra vēstuli Luksemburgas Lielhercogiste atbildēja uz papildu argumentēto atzinumu.

18 Tā kā Luksemburgas Lielhercogistes sniegtā atbilde Komisijai nešķita apmierinoša, tā nolēma celt šo prasību.

Par prasību

Lietas dalībnieku argumenti

19 Komisija norāda, ka Direktīvā 91/440 ir noteikts, ka dzelzceļa jaudas iedalīšanas funkcijas nodrošina neatkarīgas iestādes. Šīs direktīvas II pielikuma otrajā ievilkumā ir paredzēts, ka viena no būtiskajām funkcijām ir "to lēmumu pieņemšana, kas attiecas uz sliežu ceļu piešķīrumu, ieskaitot pieejamības definīciju un vērtējumu, kā arī atsevišķu sliežu ceļu piešķīrumu". Tādējādi II pielikumā nav nošķirti dažādi sliežu ceļu piešķiršanas veidi. Ciktāl sliežu ceļu organizēšana ietilpst operatīvajā satiksmes regulēšanā un ir cieši ar to saistīta, šī regulēšana ietilpstot būtiskajās funkcijās un tādējādi tā esot jāveic no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma neatkarīgai iestādei.

20 Komisija norāda – kaut arī *ACF*, kas piešķir sliežu ceļus, ir no *CFL* neatkarīga iestāde, pēdējai minētajai tomēr ir uzdots veikt dažas būtiskas funkcijas sliežu ceļu piešķiršanas jomā.

21 Komisija, ņemot vērā Luksemburgas Lielhercogistes sniegtās norādes, uzskata, ka satiksmes kustības traucējumu gadījumā sliežu ceļu piešķiršana joprojām ir *CFL*, proti, *SGR*, kompetencē un pēdējā minētā nav neatkarīga no tām struktūrvienībām, kas sniedz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus.

22 Komisija uzskata, ka satiksmes kustības traucējumu gadījumā *ACF* noteiktais normālais satiksmes kustības grafiks vairs nevar tikt ievērots, ņemot vērā, ka kustības grafikā noteiktie laiki jau ir pagājuši un ka ir nepieciešams veikt satiksmes kustības laiku atkārtotu piešķiršanu tiem operatoriem, kas gaida savu kārtu. Komisija uzskata, ka šāda atkārtota piešķiršana noteikti veido sliežu ceļu piešķiršanu. Saskaņā ar Luksemburgas tiesisko regulējumu šo atkārtoto piešķiršanu var īstenot tikai ar satiksmes pārvaldības palīdzību, ko veic *CFL*, tādējādi piešķirot *CFL* zināmu lomu dzelzceļa jaudas piešķiršanā, kas ir pretrunā Direktīvas 2001/14 prasībām.

23 Komisija uzskata, ka būtiskās sliežu ceļu piešķiršanas funkcijas īstenošanai ir nepieciešams, lai *CFL* izpilda pirmajā dzelzceļa tiesību aktu paketē paredzētās neatkarības prasības. *CFL* nav veikts neviens pasākums, kura mērķis būtu nodrošināt šo neatkarību, lai juridiskā, organizatoriskā un lēmumu pieņemšanas ziņā nošķirtu struktūrvienības, kas veic būtiskās funkcijas, un tās, kuras pārvalda dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus. Tādējādi šīs funkcijas būtu jānodod *ACF*.

24 Komisija apgalvo, ka Direktīvas 2001/14 29. pants nav *lex specialis*, kas paredz atkāpi no vispārējā noteikuma. Saskaņā ar šīs direktīvas 14. panta 2. punktu neatkarības pienākums, kas ir jāizpilda par jaudas iedalīšanu atbildīgajai iestādei, ir piemērojams visām funkcijām, kuras ir paredzētas šī 14. panta 1. punktā un aprakstītas šīs pašas direktīvas III nodaļā, ieskaitot tās 29. pantu.

25 Savā replikā Komisija norāda, ka ar grozījumiem, kas ir izdarīti ar *DRR*, kurš pieņemts pēc argumentētajā atzinumā noteiktā termiņa, nepietiek, lai novērstu pienākumu neizpildi.

26 Luksemburgas Lielhercogiste savā iebildumu rakstā uzskata, ka, lai gan spēkā esošais valsts tiesiskais regulējums atbilda Direktīvas 2001/14 tekstam un būtībai, tas tomēr pēc šīs prasības iesniegšanas tika pielāgots tādā veidā, lai nebūtu ne mazāko šaubu par iespējamo neatbilstību Savienības tiesībām. Tādējādi *DRR* tika grozīts tā, lai jauna sliežu ceļu piešķiršana satiksmes kustības traucējumu gadījumā arī tiktu nodota *ACF*, līdz ar to *SGR* vairs nav iesaistīta, kas garantē taisnīgu un nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai.

27 Savā iebildumu rakstā minētā dalībvalsts norāda, ka *DRR* vēlreiz tika grozīts 2012. gada 1. janvārī un ka šobrīd tas atbilst Komisijas prasībām, paredzot, ka neparedzētu satiksmes kustības traucējumu gadījumā *ACF* piešķir jaunus sliežu ceļus.

Tiesas vērtējums

28 Savā vienīgajā iebildumā Komisija pārmet Luksemburgas Lielhercogistei, ka tā nav izpildījusi pienākumus, kuri tai ir paredzēti saskaņā ar Direktīvas 91/440 6. panta 3. punktu, kas aplūkots kopā ar tās II pielikumu, un Direktīvas 2001/14 14. panta 2. punktu, ciktāl Luksemburgā, kaut arī *ACF* ir iestāde, kas ir neatkarīga no *CFL*, kura savukārt nodrošina infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas, kā arī dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, *CFL* tomēr joprojām ir atbildīga par atsevišķām būtiskajām funkcijām saistībā ar sliežu ceļu piešķiršanu, ņemot vērā, ka satiksmes kustības traucējumu gadījumā sliežu ceļu atkārtota piešķiršana ir uzticēta struktūrvienībai, kas ir daļa no *CFL*, proti, *SGR*, kas nav neatkarīga no *CFL* juridiskā, organizatoriskā un lēmumu pieņemšanas ziņā.

29 Vispirms ir jānorāda, ka Luksemburgas Lielhercogiste apgalvo, ka Direktīvas 2001/14 transponēšana ir pilnībā pabeigta kopš *DRR* pieņemšanas, kas stājās spēkā 2011. gada 1. oktobrī un kas tika grozīts 2012. gada 1. janvārī.

30 Tomēr saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru jautājums par to, vai pastāv pienākumu neizpilde, ir jāizvērtē, ņemot vērā stāvokli, kāds pastāvēja dalībvalstī, beidzoties argumentētajā atzinumā noteiktajam termiņam, un Tiesa nevar ņemt vērā vēlākas izmaiņas (it īpaši skat. 2010. gada 18. novembra spriedumu lietā C-48/10 Komisija/Spānija, Krājums, I-151. lpp., 30. punkts, un 2011. gada 5. maija spriedumu lietā C-206/10 Komisija/Vācija, Krājums, I-3573. lpp., 25. punkts).

31 Tādējādi minētais *DRR* un tā grozījumi, kas tika pieņemti pēc termiņa, kuru Komisija bija noteikusi savā 2010. gada 25. novembra papildu argumentētajā atzinumā, nevar tikt ņemti vērā, Tiesai pārbaudot šīs prasības sakarā ar valsts pienākumu neizpildi pamatotību.

32 Būtībā ir jāatgādina, ka ar Direktīvu 91/440 tika uzsākta dzelzceļa transporta liberalizācija, lai nodrošinātu taisnīgu un nediskriminējošu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu piekļuvi infrastruktūrai. Lai garantētu šādu piekļuvi, Direktīvas 91/440 6. panta 3. punkta pirmajā daļā ir noteikts, ka

dalībvalstis veic pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka šīs direktīvas II pielikumā uzskaitītās būtiskās funkcijas tiek uzticētas iestādēm vai sabiedrībām, kuras pašas nesniedz nekādus dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, un neatkarīgi no organizatoriskajām struktūrām ir jāpierāda, ka šis mērķis ir sasniegts.

33 Saskaņā ar Direktīvas 91/440 II pielikumu to būtisko funkciju skaitā, kas minētas tās 6. panta 3. punktā, ietilpst lēmumu sagatavošana un pieņemšana saistībā ar licenču izsniegšanu dzelzceļa uzņēmumiem, lēmumu pieņemšana, kas attiecas uz sliežu ceļu piešķīrumu, ieskaitot to pieejamības definīciju un vērtējumu, kā arī atsevišķu sliežu ceļu piešķīrumu, lēmumu pieņemšana par infrastruktūras maksām un tās publisko pakalpojumu saistību izpildes uzraudzība, ko prasa dažu pakalpojumu sniegšana.

34 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka satiksmes kustības traucējumu vai briesmu gadījumā tādu pasākumu veikšana, kas ir vajadzīgi, lai atjaunotu parastos satiksmes kustības apstākļus, ieskaitot sliežu ceļu atcelšanu, neietilpst sliežu ceļu piešķiršanā (skat. 2013. gada 28. februāra spriedumu lietā C-473/10 Komisija/Ungārija, 56. un 59. punkts).

35 Direktīvas 2001/14 29. pantā ir paredzēta iespēja veikt pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai reaģētu situācijā, kad vilcienu kustībā rodas traucējumi, kurus ir izraisījusi tehniska kļūme vai negadījums, kā arī ārkārtas gadījumā un ja tas ir noteikti nepieciešams tādas kļūmes dēļ, kas infrastruktūru uz laiku padara neizmantojamu (iepriekš minētais spriedums lietā Komisija/Ungārija, 57. punkts).

36 Jākonstatē, ka šī tiesību norma attiecas uz īpašiem pasākumiem, kas ir jāveic gadījumā, ja vilcienu kustībā rodas traucējumi, lai drošības apsvērumu dēļ atjaunotu normālus satiksmes apstākļus, pretēji Direktīvas 2001/14 III nodaļas noteikumiem, kuri attiecas uz kustības grafiku sagatavošanu un atsevišķu sliežu ceļu piešķiršanu *ad hoc*. Tādējādi pasākumus, kas ir veikti saskaņā ar šīs direktīvas 29. pantu, nevar uzskatīt par tādiem, kuri ir tieši saistīti ar būtisko sliežu ceļu piešķiršanas funkciju šīs pašas direktīvas 14. panta 2. punkta nozīmē, kas ir jāuztic neatkarīgai par jaudas iedalīšanu atbildīgai iestādei. Runa ir par specifiskiem pasākumiem, kas ir jāveic ārkārtas gadījumā, lai atrisinātu konkrētu situāciju un nodrošinātu, ka tiesības uz jaudu sliežu ceļu formā to saņēmējs varētu faktiski izmantot atbilstoši kustības grafikam (iepriekš minētais spriedums lietā Komisija/Ungārija, 59. punkts).

37 Tādējādi šādu pasākumu veikšana ir saistīta ar satiksmes pārvaldību un nav pakļauta neatkarības prasībai, līdz ar to infrastruktūras pārvaldītājam, kas ir arī dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, var uzticēt veikt šādas funkcijas.

38 Tomēr, kā ģenerāladvokāts to ir norādījis secinājumu 24. punktā, kurā attiecīgi ir norāde uz 67. un 44. punktu secinājumos, ko viņš sniedza lietās, kurās tika taisīts iepriekš minētais spriedums Komisija/Ungārija un 2013. gada 11. jūlija spriedums lietā C-627/10 Komisija/Slovēnija, kaut arī sliežu ceļu atcelšana satiksmes kustības traucējumu gadījumā netiek uzskatīta par būtisku funkciju, jauna to piešķiršana savukārt ir jāuzskata par daļu no būtiskajām funkcijām, ko var veikt tikai neatkarīgs pārvaldītājs vai jaudas iedalīšanas iestāde, ciktāl pretēji satiksmes kustības pārvaldībai, kas nav saistīta ar lēmumu pieņemšanu Direktīvas 91/440 II pielikuma nozīmē, jaunai sliežu ceļu piešķiršanai ir jāpieņem lēmumi, kas attiecas uz sliežu ceļu piešķiršanu.

39 Šajā gadījumā Luksemburgā tiesību uz jaudu, kas ir noteikta sliežu ceļu formā, piešķiršana ir būtiska funkcija, kura ir uzticēta tikai par jaudas iedalīšanu atbildīgajai iestādei, proti, *ACF*. Saskaņā ar attiecīgajiem Luksemburgas tiesiskā regulējuma noteikumiem satiksmes kustības traucējumu gadījumā, ārkārtas gadījumā un ja tas ir noteikti nepieciešams vai jebkura cita apstākļa dēļ, kas liedz infrastruktūru izmantot parastajos drošības apstākļos, infrastruktūras pārvaldītājs, proti, *CFL*, veic pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai nodrošinātu parastās situācijas atjaunošanu, un piešķirtos sliežu ceļus var arī atcelt uz laiku, kāds ir vajadzīgs, lai atjaunotu iekārtu darbību vai lai izzustu apstāklis, kas ir izraisījis satiksmes kustības apturēšanu. Šajā gadījumā *ACF* jāīsteno jauna sliežu ceļu piešķiršana.

40 Turklāt *DRR* 4.8.2. punktā ir precizēts, ka, ja satiksmes kustība nevar notikt atbilstoši sākotnēji paredzētajam kustības grafikam, *SGR* birojs nekādā ziņā nepiešķir jaunu sliežu ceļu.

41 Tādējādi no minētā tiesiskā regulējuma izriet, ka jauna sliežu ceļu piešķiršana netiek veikta un ka, ja izrādītos, ka tā ir nepieciešama, to veic *ACF*.

42 Šajos apstākļos nevar uzskatīt, ka Luksemburgas tiesiskais regulējums dzelzceļa jomā neatbilst prasībām, kas ir paredzētas Direktīvas 91/440 6. panta 3. punktā un Direktīvas 2001/14 14. panta 2. punktā, jo tajos ir ļauts, ka *SGR*, kas ir struktūrvienība, kura ietilpst *CFL*, veic pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai atjaunotu parasto satiksmes kustību satiksmes kustības traucējumu vai briesmu gadījumā.

43 No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka Komisijas iesniegtā prasība ir jānoraida.

Par tiesāšanās izdevumiem

44 Saskaņā ar Reglamenta 138. panta 1. punktu lietas dalībniekam, kam spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kam spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Luksemburgas Lielhercogiste ir prasījusi piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un tā kā Komisijai spriedums ir nelabvēlīgs, tad jāpiespriež Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (pirmā palāta) nospriež:

1) prasību noraidīt;

2) Eiropas Komisija atlīdzina tiesāšanās izdevumus.

[Paraksti]