A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2013. július 11.*

„Tagállami kötelezettségszegés — Közlekedés — A közösségi vasutak fejlesztése — 91/440/EGK irányelv — A 6. cikk (3) bekezdése és a II. melléklet — 2001/14/EK irányelv — A 14. cikk (2) bekezdése — Az alapvető funkciók gyakorlásával megbízott szervezet függetlensége”

A C-412/11. sz. ügyben,

az EUMSZ 258. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt a Bírósághoz 2013. augusztus 5-én

az **Európai Bizottság** (képviselik: J.-P. Keppenne és H. Støvlbæk, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

felperesnek

a **Luxemburgi Nagyhercegség** (képviseli: C. Schiltz, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen

benyújtott keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: A. Tizzano tanácselnök, A. Borg Barthet (előadó), E. Levits, J.-J. Kasel és M. Berger bírák,

főtanácsnok: N. Jääskinen,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

a főtanácsnok indítványának a 2012. december 13-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 A keresetével az Európai Bizottság annak megállapítását kéri a Bíróságtól, hogy a Luxemburgi Nagyhercegség – azáltal, hogy nem hozta meg az annak biztosításához szükséges valamennyi intézkedést, hogy a 2007. október 23-i 2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 315., 44. o.) módosított, a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv (HL L 237., 25. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 341. o.; a

* Az eljárás nyelve: francia.

továbbiakban: 91/440 irányelv) 6. cikkének (3) bekezdésében és II. mellékletében, valamint a 2007/58 irányelvvel módosított, a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 29. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 404. o.) 14. cikkének (2) bekezdésében szereplő egyik alapvető funkció gyakorlásával megbízott szervezet független legyen a vasúti szállítási szolgáltatásokat nyújtó vállalkozástól – nem teljesítette az e rendelkezésekből eredő kötelezettségeit.

Jogi háttér

Az uniós jog

2 2001 februárjában három irányelvet fogadtak el a vasúti közlekedés – az európai szintű verseny előtti fokozatos megnyitása révén történő – fellendítése céljából, nevezetesen a 91/440 irányelv módosításáról szóló 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 75., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 376. o.), a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 75., 26. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 401. o.), és a 2001/14 irányelvet (a továbbiakban együttesen: első vasúti csomag).

A 91/440 irányelv

3 A 91/440 irányelv 6. cikkének (3) bekezdése értelmében:

„A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket azért, hogy a II. mellékletben felsorolt, az egyenlő feltételek alapján és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon biztosítandó hozzáféréshez kapcsolódó feladatokkal [helyesen: alapvető funkciókkal] olyan szervezeteket vagy vállalkozásokat bízzanak meg, amelyek önmaguk nem nyújtanak vasúti szállítási szolgáltatásokat. E cél teljesülését a szervezeti felépítés fajtájától függetlenül bizonyítani kell.

A tagállamok ugyanakkor vasúttársaságokra vagy bármilyen más szervezetre átruházhatják a díjak beszedését, továbbá a vasúti infrastruktúraüzemeltetés, mint például a beruházás, karbantartás és finanszírozás felelősségét.”

4 A fenti irányelv II. melléklete a következőképpen szólt:

„A 6. cikk (3) bekezdésében említett alapvető funkciók jegyzéke:

– a vasúttársaságok engedélyezésével kapcsolatos előkészületek és döntéshozatal, ideértve az engedélyek [helyesen: egyedi engedélyek] megadását,

– a menetvonal-kijelöléssel kapcsolatos döntéshozatal, ideértve a rendelkezésre állás meghatározását és felmérését, valamint az egyes egyedi menetvonalak elosztását is,

– az infrastruktúra-használati díjak meghatározásával kapcsolatos döntések [helyesen: döntéshozatal],

– a szolgáltatáshoz kapcsolódó [helyesen: bizonyos szolgáltatások nyújtásához szükséges] közszolgáltatási kötelezettségek betartásának ellenőrzése.”

A 2001/14 irányelv

5 A 2001/14 irányelv 14. cikkének (1) és (2) bekezdése a következőképpen rendelkezett:

„(1) A tagállamok a [91/440] irányelv 4. cikkében rögzített független igazgatás [helyesen: üzemeltetési függetlenség] tiszteletben tartásával kidolgozzák az infrastruktúra-kapacitás elosztásának kereteit. Sajátos kapacitáselosztási szabályokat kell felállítani. A kapacitást a pályahálózat-működtető osztja el. A pályahálózat-működtető különösen ügyel arra, hogy az infrastruktúra-kapacitás elosztása tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon, a közösségi jog tiszteletben tartásával történjen.

(2) Ha a pályahálózat-működtető jogi formáját, szervezetét vagy döntéshozatali rendjét tekintve nem független minden vasúttársaságtól, az (1) bekezdésben említett és az e fejezetben leírt feladatokat egy jogi formáját, szervezetét vagy [helyesen: és] döntéshozatali rendjét tekintve minden vasúttársaságtól független elosztó szerv látja el.”

6 Az említett irányelv 29. cikke előírta:

„(1) A vasúti közlekedés műszaki hiba vagy baleset miatti zavara esetén a pályahálózat-működtető köteles minden szükséges intézkedést megtenni a szokásos állapot visszaállítására. E célból kidolgoz egy katasztrófatervet, amely felsorolja a vasúti közlekedésben bekövetkezett súlyos balesetek vagy zavarok esetén értesítendő közszervezeteket.

(2) Az infrastruktúrát ideiglenesen használhatatlanná tevő vészhelyzetben vagy üzemzavar esetén az odaítélt menetvonalak a rendszer megjavításához szükséges időre figyelmeztetés nélkül visszavonhatók.

Ha a pályahálózat-működtető szükségesnek ítéli, megkövetelheti a vasúttársaságoktól, hogy a szokásos állapot legrövidebb időn belüli helyreállításához általa legmegfelelőbbnek ítélt eszközöket bocsássák a rendelkezésre [helyesen: rendelkezésére].

(3) A tagállamok megkövetelhetik, hogy a vasúttársaságok vegyenek részt a biztonsági szabványok és szabályok általuk való betartásának végrehajtásában és ellenőrzésében.”

A luxemburgi jog

7 A vasúti biztonságról szóló 2009. július 22-i törvény (loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, *Mémorial* A 2009., 2465. o.), amelynek célja többek között az administration des chemins de fer (vasúti igazgatóság, a továbbiakban: ACF) létrehozatala, előírja, hogy ez utóbbi felelős a kapacitáselosztásra (a menetvonalak elosztására) és a díjak meghatározására vonatkozó alapvető funkciókért.

8 A 2010. augusztus 3-i törvénnyel (*Mémorial* A 2010., 2194. o.) módosított, a vasúti infrastruktúráról és annak használatáról szóló 1999. június 11-i törvény (loi du 11 juin 1999 relative à l’accès à l’infrastructure ferroviaire et à son utilisation, *Mémorial* A 1999., 1794. o.) a következőképpen rendelkezik:

„A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásának feladatát az elosztó szervezet gyakorolja, amelynek funkcióját az [ACF] tölti be.”

9 A 2010. december 23-i document de référence du réseau (a vasúthálózat használati feltételei, a továbbiakban: DRR) „Forgalomirányítás zavarok esetén” című 4.8.2. pontja előírja:

„Az operatív szabályozást a [Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (luxemburgi vasúttársaság, a továbbiakban: CFL)] [Service Gestion Réseau-jának (hálózatirányítási egység, a továbbiakban: SGR)] [ü]gyelete végzi. Elvei és eljárásai mindazon vasútforgalomra vonatkoznak, amely nem tudja betartani az eredetileg előírt menetrendjét. Ha nem áll fenn kétség, a késésben lévő vasútforgalom számára nem jelöl ki menetvonalat ugyanazon a napon. Az [ü]gyelet semmilyen esetben nem jelöli ki ezen új menetvonalat. Adott esetben a szerepe azon közvetítői feladatra korlátozódik, hogy az UI [infrastruktúra-használó] új utasítását kérje az [ACF]-től.”

10 A DRR 4.8.3. pontja a következőképpen szól

„Amennyiben a zavar és az annak helyreállítására irányuló intézkedések csak egy vasúttársaságot érintenek, nem befolyásolva a többi vasúttársaság számára fenntartott infrastruktúra-kapacitást, a helyreállításra irányuló intézkedéseket a szóban forgó vasúttársasággal való egyeztetés alapján állapítják meg.

Amennyiben a zavar és az annak helyreállítására irányuló intézkedések több vasúttársaságot érintenek, az [ACF] a lehető leggyorsabban és valamennyi érintett vasúttársasággal egyeztetve törekszik a helyreállításra irányuló intézkedések megállapítására.”

11 A DRR 4.8.4. pontja előírja:

„A vasúti közlekedés műszaki hiba vagy baleset miatti előre nem látható zavara esetén a pályahálózat-működtető minden szükséges intézkedést megtesz a szokásos állapot visszaállítására. Különösen alkalmazza az RGE [Règlement Général de l’Exploitation Technique (általános műszaki üzemeltetési szabályzat)] által a váratlan események és balesetek esetére előírt eljárásait.

Vészhelyzetben vagy üzemzavar esetén – különösen baleset, az infrastruktúrát ideiglenesen használhatatlanná tévő hálózati zavar, vagy az infrastruktúra rendes biztonsági feltételek mellett történő használatát megakadályozó körülmény fennállása esetén – az odaítélt menetvonalak figyelmeztetés nélkül visszavonhatók a berendezések állapotának helyreállításához vagy a forgalomleállást kiváltó körülmény megszűnéséhez szükséges időre.

Az [ACF] az érintett vasúttársaságok sajátosságainak a lehető leginkább megfelelő alternatív kapacitásokat oszt ki.

Ha a pályahálózat-működtető szükségesnek ítéli, megkövetelheti a vasúttársaságoktól, hogy a szokásos állapot legrövidebb időn belüli helyreállításához az általa legmegfelelőbbnek ítélt eszközöket bocsássák a rendelkezésére, vagy alkalmazhatja a saját biztonsági vagy helyreállítási eszközeit. Az ebből eredő költségeket a zavarért felelős fél viseli.”

A pert megelőző eljárás

12 2008. június 26-i levelében a Bizottság felszólította a Luxemburgi Nagyhercegséget, hogy tegye meg az első vasúti csomagba tartozó irányelveknek való megfelelés érdekében szükséges intézkedéseket. E tagállam 2008. augusztus 27-i levelében válaszolt e felszólító levélre.

13 2009. október 9-i levelében a Bizottság indokolással ellátott véleményt küldött a Luxemburgi Nagyhercegségnek, amelyben arra hivatkozott, hogy az e tagállam által a 91/440 irányelv 6. cikkének (3) bekezdése és II. melléklete, valamint a 2001/14 irányelv 14. cikkének (2) bekezdése átültetésének biztosítása érdekében elfogadott intézkedések elégtelenek az alapvető funkciókkal megbízott

szervezetek függetlensége tekintetében. Ezen indokolással ellátott véleményben a Bizottság továbbá azt kifogásolta, hogy e tagállam nem hozta meg a 2001/14 irányelv 11. cikkében, valamint a 91/440 irányelv 10. cikkének (7) bekezdésében meghatározott, a vasúti infrastruktúra-használati díjak meghatározásának területére vonatkozó kötelezettségeinek való megfeleléshez szükséges intézkedéseket. A Luxemburgi Nagyhercegség továbbá nem teljesítette a 2001/14 irányelv 30. cikkének (1), (4) és (5) bekezdése értelmében a vasúti szabályozó szervezetet illetően a tagállamokra háruló kötelezettségeit sem.

14 2009. december 24-i és 2010. március 29-i levelében a Luxemburgi Nagyhercegség válaszolt az indokolással ellátott véleményre, átadva a Bizottságnak a vasúti teljesítményösztönző rendszerről szóló 2010. február 27-i nagyhercegi rendelet szövegét.

15 2010. április 15-i levelében a Bizottság tájékoztatáskérést küldött a Luxemburgi Nagyhercegségnek, amelyre ez utóbbi 2010. április 26-án és augusztus 16-án válaszolt.

16 2010. november 25-i levelében a Bizottság indokolással ellátott kiegészítő véleményt küldött a Luxemburgi Nagyhercegségnek, amelyben a nemzeti jogszabályi háttérnek az indokolással ellátott vélemény 2009. október 9-i elküldését követően bekövetkezett változására tekintettel az 91/440 irányelv 6. cikkének (3) bekezdésében és II. mellékletében, valamint a 2001/14 irányelv 14. cikkének (2) bekezdésében szereplő, az alapvető funkciókért felelős szervezet – nevezetesen az ACF – függetlenségére vonatkozó rendelkezések megsértésére szűkítette a felrótt kötelezettségszegést. A Bizottság ezért felhívta a Luxemburgi Nagyhercegséget arra, hogy tegye meg a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy az indokolással ellátott e kiegészítő véleménynek az annak kézhezvételétől számított két hónapos határidőn belül eleget tegyen.

17 A Luxemburgi Nagyhercegség 2011. február 3-i levelében válaszolt az indokolással ellátott kiegészítő véleményre.

18 Mivel a Bizottság a Luxemburgi Nagyhercegség válaszát nem találta kielégítőnek, a jelen kereset benyújtása mellett döntött.

A keresetről

A felek érvei

19 A Bizottság arra hivatkozik, hogy a 91/440 irányelv megköveteli, hogy többek között a vasúti kapacitás elosztására vonatkozó funkciókat független szervezetek lássák el. Ezen irányelv II. mellékletének második francia bekezdése ugyanis előírja, hogy az alapvető funkciók közé tartozik „a menetvonal-kijelöléssel kapcsolatos döntéshozatal, ideértve a rendelkezésre állás meghatározását és felmérését, valamint az egyes egyedi menetvonalak elosztását is”. A II. melléklet tehát nem tesz különbséget a menetvonal-elosztás különböző fajtái között. Mivel a menetvonal-szervezés a forgalom operatív szabályozása alá tartozik, és szorosan összefügg azzal, ez a szabályozás az alapvető funkciók közé tartozik, és ezért a vasúttársaságtól független szervnek kell ellátnia.

20 Bizottság szerint, habár a menetvonal-elosztást végző ACF valóban a CFL-től független szervezet, ugyanakkor ez utóbbi is rendelkezik bizonyos alapvető funkciókkal a menetvonalak kijelölése területén.

21 A Bizottság a Luxemburgi Nagyhercegség által adott tájékoztatás alapján úgy ítéli meg, hogy a közlekedés zavara esetén a menetvonal-elosztást továbbra is a CFL egyik egysége, nevezetesen az SGR végzi, anélkül hogy ez utóbbi független lenne azon egységektől, amelyek a vasúti közlekedési szolgáltatásokat működtetik.

22 A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a közlekedés zavara esetén az ACF által meghatározott rendes menetrendet többé nem lehet betartani, mivel a menetrendben rögzített időpontok már elmúltak, és hogy szükségessé válik a menetrend azon üzemeltetők számára történő újbóli kiosztása, akik a sorukra várnak. Úgy véli, hogy ez az újbóli kiosztás mindenképpen a menetvonalak elosztásának minősül. Márpedig a luxemburgi szabályozás értelmében ezt az újbóli kiosztást kizárólag a CFL által működtetett forgalomirányító végezheti, és ezáltal a CFL a 2001/14 irányelv követelményeivel szemben szerepet kap a vasúti kapacitáselosztás területén.

23 A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a menetvonal-elosztás alapvető funkciójának gyakorlása megköveteli azt, hogy kiterjedjen a CFL-re az első vasúti csomagban szereplő, függetlenségre vonatkozó követelmény. Márpedig egyetlen, e függetlenség biztosítására irányuló intézkedést sem vezettek be a CFL-en belül annak érdekében, hogy jogi, szervezeti és döntéshozatali szempontból elválasszák az alapvető funkciókat ellátó egységeket a vasúti közlekedési szolgáltatásokat működtető egységektől. E funkciókat tehát az ACF-re kell ruházni.

24 A Bizottság azt állítja, hogy a 2001/14 irányelv 29. cikke nem minősül az általános szabálytól eltérést biztosító különös szabálynak. Ezen irányelv 14. cikkének (2) bekezdése értelmében ugyanis az elosztó szerv függetlenségére vonatkozó kötelezettség e 14. cikk (1) bekezdésében szereplő és az ugyanezen irányelv III. fejezetében felsorolt – ideértve annak 29. cikkét is – valamennyi funkcióra alkalmazandó.

25 Válaszában a Bizottság arra hivatkozik, hogy az indokolással ellátott véleményben meghatározott határidő lejártát követően elfogadott, a DRR-rel bevezetett módosítások nem elegendőek a kötelezettségszegés megszüntetéséhez.

26 A Luxemburgi Nagyhercegség ellenkérelmében úgy ítéli meg, hogy – noha a hatályos nemzeti szabályozás megfelelt a 2001/14 irányelv szövegének és szellemének – a jelen kereset benyújtását követően mégis úgy módosították azt, hogy a legcsekélyebb kétséget se hagyja az uniós jognak való esetleges meg nem felelés tekintetében. Így a DRR úgy módosult, hogy zavar esetén a menetvonalak újbóli kiosztását szintén az ACF-re ruházták, az SGR a továbbiakban tehát nem vesz abban részt, ez pedig egyenlő feltételek alapján történő és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést biztosít az infrastruktúrához.

27 Válaszában e tagállam arra hivatkozik, hogy a DRR-t 2012. január 1-jei hatállyal újra módosították, és hogy ezután megfelel a Bizottság azon követelményeinek, amelyek előírják, hogy előre nem látható zavarok esetén az új menetvonalakat az ACF osztja el.

A Bíróság álláspontja

28 Egyetlen kifogásában a Bizottság azt rója fel a Luxemburgi Nagyhercegségnek, hogy nem teljesítette a 91/440 irányelvnek – annak II. mellékletével összefüggésben értelmezett – 6. cikke (3) bekezdéséből, valamint a 2001/14 irányelv 14. cikkének (2) bekezdéséből eredő kötelezettségeit, mivel Luxemburgban – noha az ACF a CFL-től független szervezet, amelyek mindketten pályahálózat-működtetői feladatokat látnak el, illetve vasúti szolgáltatásokat működtetnek – nem kétséges, hogy bizonyos alapvető funkciókat gyakorolnak a menetvonalak elosztása területén, mivel a forgalom zavara esetén a menetvonalak újbóli kiosztásával egy, a CFL-en belül működő szervezeti egységet, nevezetesen az SGR-t bízták meg, amely jogi formáját, szervezetét és döntéshozatali rendjét tekintve nem független az előbbitől.

29 Előzetesen meg kell jegyezni, hogy a Luxemburgi Nagyhercegség azzal érvel, hogy a 2001/14 irányelv átültetése a 2011 október 1-jén hatályba lépett és 2012. január 1-jén módosított DRR elfogadásával teljes mértékben megvalósult.

30 Márpedig a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlat szerint a kötelezettségszegés fennállását azon helyzet alapján kell megítélni, amelyben a szóban forgó tagállam az indokolással ellátott véleményben rögzített határidő lejártakor volt, és a Bíróság nem veheti figyelembe az azóta bekövetkezett változásokat (lásd különösen a C-48/10. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2010. november 18-án hozott ítélet [EBHT 2010., I-151. o.] 30. pontját és a C-206/10. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 2011. május 5-én hozott ítélet [EBHT 2011., I-3573. o.] 25. pontját).

31 Ennélfogva a jelen kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset megalapozottságának Bíróság általi vizsgálata során nem lehet figyelembe venni a DRR-t és annak módosítását, mivel azt a Bizottság által – a 2010. november 25-i indokolással ellátott kiegészítő véleményében – előírt határidő lejártát követően fogadták el.

32 Az ügy érdemét illetően emlékeztetni kell arra, hogy a 91/440 irányelv kezdte meg a vasúti közlekedés liberalizációját, azzal a céllal, hogy biztosítsa a vasúttársaságoknak az infrastruktúrához egyenlő feltételek alapján és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon való hozzáférését. Az ilyen hozzáférés garantálása céljából a 91/440 irányelv 6. cikke (3) bekezdésének első albekezdése megállapította, hogy a tagállamoknak meg kell tenniük a szükséges intézkedéseket azért, hogy az ezen irányelv II. mellékletében felsorolt alapvető funkciókkal olyan szervezeteket vagy vállalkozásokat bízzanak meg, amelyek önmaguk nem nyújtanak vasúti szállítási szolgáltatásokat, amely cél teljesülését az előírt szervezeti felépítéstől függetlenül bizonyítani kell.

33 A 91/440 irányelv II. melléklete értelmében az irányelv 6. cikkének (3) bekezdése szerinti alapvető funkciónak minősül a vasúttársaságok engedélyezésével kapcsolatos előkészület és döntéshozatal, a menetvonal-kijelöléssel kapcsolatos döntéshozatal, ideértve a rendelkezésre állás meghatározását és felmérését, valamint az egyes egyedi menetvonalak elosztását is, az infrastruktúra-használati díjak meghatározásával kapcsolatos döntéshozatal, valamint a bizonyos szolgáltatások nyújtásához szükséges közszolgáltatási kötelezettségek betartásának ellenőrzése.

34 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy üzemzavar vagy vészhelyzet esetén a menetrend szerinti közlekedés helyreállításához szükséges intézkedések – köztük a menetvonalak visszavonásának – meghozatala nem tartozik a menetvonal-kijelölés körébe (lásd a C-473/10. sz., Bizottság kontra Magyarország ügyben 2013. február 28-án hozott ítélet 56. és 59. pontját).

35 A 2001/14 irányelv 29. cikke ugyanis előírja a műszaki hiba vagy baleset miatti üzemzavarra, valamint az infrastruktúrát ideiglenesen használhatatlanná tévő vészhelyzetre vagy üzemzavarra való reagálásra irányuló, szükséges intézkedések elfogadásának lehetőségét (a fent hivatkozott Bizottság kontra Magyarország ügyben hozott ítélet 57. pontja).

36 Meg kell állapítani, hogy ez a rendelkezés a menetrend szerinti közlekedés biztonsági okokból történő helyreállítása céljából a vonatközlekedésben üzemzavar esetén megteendő különös és szükséges intézkedésekre irányul, ellentétben a 2001/14 irányelv III. fejezetében szereplő rendelkezésekkel, amelyek a menetrend megállapítására és az egyedi menetvonalak eseti kiosztására vonatkoznak. Ennélfogva az ezen irányelv 29. cikke alapján elfogadott intézkedések nem tekinthetők az ugyanezen irányelv 14. cikkének (2) bekezdése értelmében vett menetvonal-kijelölés alapvető funkcióját közvetlenül érintő intézkedéseknek, amely funkcióval független elosztó szervet kell megbízni. Olyan azonnali intézkedésekről van inkább szó, amelyeket sürgősen kell elfogadni egy sajátos helyzet megoldása és annak biztosítása érdekében, hogy a kapacitáshoz menetvonalak formájában való jogokat a jogosult – a szolgálati menetrendnek megfelelően – ténylegesen gyakorolhassa (a fent hivatkozott Bizottság kontra Magyarország ügyben hozott ítélet 59. pontja).

37 Ennélfogva az ilyen intézkedések elfogadása a forgalomirányítás körébe tartozik, és arra nem vonatkozik a függetlenség követelménye, ily módon pedig megbízható ilyen funkciókkal az olyan pályahálózat-működtető, amely egyben vasúttársaság is.

38 Mindazonáltal, amint a főtanácsnok indítványa 24. pontjában – kifejezetten a fent hivatkozott Bizottság kontra Magyarország ügyben hozott ítélet és a C-627/10. sz., Bizottság kontra Szlovénia ügyben 2013. július 11-én hozott ítélet alapjául szolgáló ügyre vonatkozó indítványának 67., illetve 44. pontjára utalva – megjegyezte, noha a menetvonalak üzemzavar esetén történő visszavonása nem tekinthető alapvető funkciónak, azok újbóli kiosztását viszont az alapvető funkciók körébe tartozónak kell tekinteni, amelyet csak független pályahálózat-működtető vagy elosztó szerv gyakorolhat, mivel – a 91/440 irányelv II. melléklete szerinti döntéshozatalt nem igénylő forgalomirányítással szemben – a menetvonalak újbóli kiosztása a menetvonalak kijelölésével kapcsolatos döntések meghozatalát igényli.

39 A jelen ügyben a meghatározott kapacitáshoz való jognak a menetvonalak révén történő kiosztása alapvető funkció, amelyet Luxemburgban kizárólag egy elosztó szerv, az ACF végez. A luxemburgi szabályozás releváns rendelkezései értelmében a közlekedés zavara, vészhelyzet vagy üzemzavar, illetve az infrastruktúra rendes biztonsági feltételek mellett történő használatát megakadályozó bármely körülmény fennállása esetén a pályahálózat-működtető, vagyis a CFL meghozza a szokásos állapot helyreállításának biztosításához szükséges intézkedéseket, és az odaítélt menetvonalakat is visszavonhatja a berendezések állapotának helyreállításához vagy a forgalomleállást kiváltó körülmény megszűnéséhez szükséges időre. Ilyen esetben az ACF feladata a menetvonalak újbóli kiosztása.

40 A DRR 4.8.2. pontja továbbá rámutat arra, hogy amennyiben a vasúti forgalom nem tudja betartani az eredetileg előírt menetrendet, az SGR ügyelete semmilyen esetben nem jelöl ki új menetvonalat.

41 Így ez említett szabályozásból következően nem kerül sor menetvonalak újbóli kijelölésére, és – ha ez utóbbi szükségesnek bizonyul – azt az ACF végzi.

42 Ilyen körülmények között nem tekinthető úgy, hogy a luxemburgi vasúti szabályozás amiatt nem felel meg a 91/440 irányelv 6. cikkének (3) bekezdésében és a 2001/14 irányelv 14. cikkének (2) bekezdésében szereplő követelményeknek, hogy üzemzavar vagy vészhelyzet esetén lehetővé teszi az SGR – amely a CFL egyik szervezeti egysége – számára a normál forgalom visszaállításához szükséges intézkedések megtételét.

43 A fenti megfontolások összességére tekintettel a Bizottság keresetét el kell utasítani.

A költségekről

44 Az eljárási szabályzat 138. cikkének (1) bekezdése alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. A Bizottságot, mivel pervesztes lett, a Luxemburgi Nagyhercegség kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére.

A fenti indokok alapján a Bíróság (első tanács) a következőképpen határozott:

1) A Bíróság a keresetet elutasítja.

2) A Bíróság az Európai Bizottságot kötelezi a költségek viselésére.

Aláírások