Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (pierwsza izba)

z dnia 11 lipca 2013 r.*

Uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego — Transport — Rozwój kolei wspólnotowych — Dyrektywa 91/440/EWG — Artykuł 6 ust. 3 i załącznik II — Dyrektywa 2001/14/WE — Artykuł 14 ust. 2 — Niezależność podmiotu, któremu powierzono wykonywanie funkcji podstawowych

W sprawie C-412/11

mającej za przedmiot skargę o stwierdzenie, na podstawie art. 258 TFUE, uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, wniesioną w dniu 5 sierpnia 2011 r.,

Komisja Europejska, reprezentowana przez J.P. Keppenne'a oraz H. Støvlbæka, działających w charakterze pełnomocników, z adresem do doręczeń w Luksemburgu,

strona skarżąca,

przeciwko

Wielkiemu Księstwu Luksemburga, reprezentowanemu przez C. Schiltza, działającego w charakterze pełnomocnika,

strona pozwana,

TRYBUNAŁ (pierwsza izba),

w składzie: A. Tizzano, prezes izby, A. Borg Barthet (sprawozdawca), E. Levits, J.J. Kasel i M. Berger, sędziowie,

rzecznik generalny: N. Jääskinen,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 13 grudnia 2012 r.,

wydaje następujący

* Język postępowania: francuski.

Wyrok

1 W swojej skardze Komisja Europejska zwraca się do Trybunału o stwierdzenie, że nie podejmując wszystkich środków koniecznych do zapewnienia, aby jednostka, której powierzono pełnienie funkcji podstawowej wymienionej w art. 6 ust. 3 dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 237, s. 25), zmienionej dyrektywą 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. (Dz.U. L 315, s. 44) (zwanej dalej „dyrektywą 91/440"), i w załączniku II do dyrektywy 91/440, a także w art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. L 75, s. 29), zmienionej dyrektywą 2007/58, była niezależna od przedsiębiorstwa świadczącego kolejowe usługi transportowe, Wielkie Księstwo Luksemburga uchybiło zobowiązaniom, które ciążą na nim na mocy tych przepisów.

Ramy prawne

Prawo Unii

2 W lutym 2001 r., w celu ożywienia transportu kolejowego poprzez stopniowe otwarcie go na konkurencję na poziomie europejskim, przyjęte zostały trzy dyrektywy, to znaczy dyrektywa 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniająca dyrektywę 91/440 (Dz.U. L 75, s. 1), dyrektywa 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U. L 75, s. 26) oraz dyrektywa 2001/14 (zwane dalej łącznie „pierwszym pakietem kolejowym").

Dyrektywa 91/440

3 Artykuł 6 ust. 3 dyrektywy 91/440 stanowił:

„Państwa członkowskie podejmują środki niezbędne do zapewnienia, aby funkcje wyznaczania równoważnego i niedyskryminującego dostępu do infrastruktury wymienionej w załączniku II były powierzane organom lub firmom [przedsiębiorstwom], które same nie świadczą żadnych kolejowych usług transportowych. Niezależnie od struktur organizacyjnych istnieje obowiązek wykazania, że cel ten został osiągnięty.

Państwa członkowskie mogą jednakże nadać przedsiębiorstwom kolejowym lub każdemu innemu organowi prawo do pobierania opłat oraz odpowiedzialność za zarządzanie infrastrukturą kolejową, tj. inwestycje, utrzymanie oraz fundusze".

4 Załącznik II do wskazanej dyrektywy ma następujące brzmienie:

„Wykaz podstawowych funkcji określonych w art. 6 ust. 3:

— przygotowanie i podejmowanie decyzji związanych z przyznawaniem licencji przedsiębiorstwom kolejowym, w tym przyznawanie licencji indywidualnych,

— podejmowanie decyzji związanych z przydzielaniem tras, w tym zarówno określanie, jak i ocena dostępności, a także przydzielanie poszczególnych tras pociągów,

— podejmowanie decyzji związanych z pobieraniem opłat za infrastrukturę,

— monitorowanie wypełniania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych wymaganych przy świadczeniu określonych usług".

Dyrektywa 2001/14

5 Artykuł 14 ust. 1 i 2 dyrektywy 2001/14 stanowił:

„1. Państwa członkowskie mogą ustalić pewne ogólne ramy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, respektując jednak niezależność zarządzania przewidzianą w art. 4 dyrektywy [91/440]. Określone zasady alokacji zdolności przepustowej zostaną ustalone. Zarządca infrastruktury będzie wykonywać procesy przydziału zdolności przepustowej. W szczególności zarządca infrastruktury zapewni, żeby zdolność przepustowa infrastruktury była przydzielana na sprawiedliwych i niedyskryminujących zasadach oraz zgodnie z prawem Wspólnoty.

2. Jeżeli zarządca infrastruktury pod względem prawnym, organizacyjnym lub w zakresie podejmowania decyzji nie jest niezależny od któregokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, określonego w ust. 1 i opisane w tym rozdziale będą wykonywane przez organ alokujący, który jest niezależny w swojej formie prawnej, organizacji i podejmowaniu decyzji od któregokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego. [Jeżeli zarządca infrastruktury pod względem prawnym, organizacyjnym lub w zakresie podejmowania decyzji nie jest niezależny od któregokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, funkcje, o których mowa w ust. 1 i opisane w niniejszym rozdziale, będą wykonywane przez organ alokujący, który jest niezależny pod względem prawnym, organizacyjnym lub w zakresie podejmowania decyzji od któregokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego]".

6 Artykuł 29 omawianej dyrektywy przewidywał:

„1. W przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek zarządca infrastruktury musi podjąć wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić normalną sytuację. W tym celu opracuje on plan postępowania wymieniający różne organy publiczne, które należy poinformować w przypadku wystąpienia poważnych zdarzeń lub poważnych zakłóceń w ruchu pociągów.

2. W nagłych przypadkach i jeżeli jest to bezwzględnie konieczne z powodu awarii powodującej czasową niemożność korzystania z infrastruktury, przydzielone trasy mogą być odwołane bez uprzedzenia na tak długo, jak to jest konieczne do naprawy systemu.

Zarządca infrastruktury może, jeśli to uzna za konieczne, wymagać od przedsiębiorstw kolejowych udostępnienia mu zasobów, które uważa za najbardziej odpowiednie do przywrócenia możliwie jak najszybciej normalnej sytuacji.

3. Państwa członkowskie mogą wymagać od przedsiębiorstw kolejowych zaangażowania się w zapewnienie we własnym zakresie egzekwowania i monitorowania spełniania norm i zasad bezpieczeństwa".

Prawo luksemburskie

7 Loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire (ustawa z dnia 22 lipca 2009 r. o bezpieczeństwie kolejowym) (*Mémorial* A 2009, s. 2465), mająca na celu w szczególności ustanowienie administration des chemins de fer (organu administracji kolejowej, zwanego dalej „ACF"), przewiduje, że organ ten sprawuje podstawowe funkcje w zakresie alokacji zdolności przepustowej (przydzielania tras pociągów) i ustalania opłat.

8 Loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation (ustawa z dnia 11 czerwca 1999 r. w sprawie dostępu do infrastruktury kolejowej i jej użytkowania) (*Mémorial* A 1999, s. 1794), zmieniona ustawą z dnia 3 sierpnia 2010 r. (*Mémorial* A 2010, s. 2194), stanowi:

„Alokacja zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej należy do zadań organu właściwego do spraw alokacji, jakim jest [ACF]".

9 Regulamin sieci kolejowej z dnia 23 grudnia 2010 r. (zwany dalej „regulaminem") przewiduje w pkt 4.8.2, zatytułowanym „Zarządzanie ruchem w przypadku zakłóceń":

„Regulacja ruchu jest zapewniona przez dyżurny wydział [service de gestion du réseau (służby zarządzania siecią, zwanej dalej »SGR«) Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (kolei luksemburskich, zwanych dalej »CFL«)]. Jego zasady i procedury stosuje się wobec całego ruchu, jeżeli przejazd nie może być wykonany zgodnie z przewidzianym pierwotnie rozkładem. Z wyjątkiem błędu nowa trasa nie jest przydzielana na opóźniony przejazd w tym samym dniu. W żadnym razie dyżurny wydział nie przydziela tej nowej trasy. Stosownie do okoliczności jego rola ogranicza się do funkcji pośrednika nowego zamówienia UI [użytkownika infrastruktury] składanego do [ACF]".

10 Punkt 4.8.3 regulaminu ma następujące brzmienie:

„Jeżeli zakłócenia i środki zaradcze dotyczą tylko jednego przedsiębiorstwa kolejowego, nie wpływając na zdolność przepustową infrastruktury zarezerwowaną przez inne przedsiębiorstwa kolejowe, to środki zaradcze są ustalane w porozumieniu z zainteresowanym przedsiębiorstwem kolejowym.

Jeżeli zakłócenia i związane z tym środki zaradcze dotyczą więcej niż jednego przedsiębiorstwa kolejowego, to [ACF] dąży do jak najszybszego określenia środków zaradczych w porozumieniu z wszystkimi zainteresowanymi przedsiębiorstwami".

11 Punkt 4.8.4 regulaminu stanowi:

„W przypadku wystąpienia nieprzewidzianych zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek zarządca infrastruktury musi podjąć wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić normalną sytuację. W szczególności stosuje on procedury RGE [Règlement Général de l'Exploitation Technique (ogólnego regulaminu eksploatacji technicznej)] przewidziane w razie zakłóceń i wypadków.

W nagłych przypadkach i jeżeli jest to bezwzględnie konieczne, w szczególności w razie wypadku, awarii powodującej czasową niemożność korzystania z infrastruktury lub w razie każdego innego zdarzenia uniemożliwiającego korzystanie z infrastruktury zgodnie z normalnymi wymogami bezpieczeństwa, przyznane trasy mogą być odwołane bez uprzedzenia na tak długo, jak jest to konieczne do dokonania naprawy urządzeń lub usunięcia przyczyny powodującej wstrzymanie ruchu.

[ACF] dokonuje alokacji pozostałej dostępnej zdolności przepustowej z jak najpełniejszym uwzględnieniem szczególnych potrzeb zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych.

Zarządca infrastruktury może, jeśli uzna to za konieczne, wymagać od przedsiębiorstw kolejowych udostępnienia mu zasobów, które uważa za najbardziej odpowiednie do przywrócenia możliwie jak najszybciej normalnej sytuacji, lub może wykorzystać swoje własne zasoby ratownicze i naprawcze. Wynikające z tego koszty ponoszone są przez stronę odpowiedzialną za zakłócenia".

Postępowanie poprzedzające wniesienie skargi

12 Pismem z dnia 26 czerwca 2008 r. Komisja skierowała do Wielkiego Księstwa Luksemburga wezwanie do usunięcia uchybienia i zastosowania się do dyrektyw pierwszego pakietu kolejowego. To państwo członkowskie udzieliło odpowiedzi na wezwanie do usunięcia uchybienia pismem z dnia 27 sierpnia 2008 r.

13 W dniu 9 października 2009 r. Komisja wystosowała do Wielkiego Księstwa Luksemburga uzasadnioną opinię, w której podniosła niewystarczający charakter środków przyjętych przez to państwo w celu zapewnienia transpozycji art. 6 ust. 3 dyrektywy 91/440 i załącznika II do niej, a także art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14 w odniesieniu do niezależności organów, którym powierzono funkcje podstawowe. W tej uzasadnionej opinii Komisja zarzuciła również temu państwu członkowskiemu, że nie przyjęło środków koniecznych do wykonania ciążących na nim zobowiązań w zakresie pobierania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 11 dyrektywy 2001/14, a także art. 10 ust. 7 dyrektywy 91/440. Wielkie Księstwo Luksemburga uchybiło także zobowiązaniom ciążącym na państwach członkowskich na mocy art. 30 ust. 1, 4 i 5 dyrektywy 2001/14 w zakresie organu inspekcji kolejowej.

14 W pismach z dnia 24 grudnia 2009 r. i 29 marca 2010 r. Wielkie Księstwo Luksemburga odpowiedziało na rzeczoną uzasadnioną opinię, przekazując Komisji tekst rozporządzenia wielkoksiążęcego z dnia 27 lutego 2010 r., dotyczącego planu wykonania w odniesieniu do sieci kolejowej.

15 Pismem z dnia 15 kwietnia 2010 r. Komisja przekazała Wielkiemu Księstwu Luksemburga wniosek o udzielanie informacji, na który państwo to odpowiedziało w dniach 26 kwietnia i 16 sierpnia 2010 r.

16 Pismem z dnia 25 listopada 2010 r. Komisja przekazała Wielkiemu Księstwu Luksemburga uzupełniającą uzasadnioną opinię, w której z uwagi na zmianę krajowych ram prawnych od czasu przekazania uzasadnionej opinii z dnia 9 października 2009 r. ograniczała zakres zarzucanego uchybienia do art. 6 ust. 3 dyrektywy 91/440 i załącznika II do niej, a także art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14, dotyczących niezależności podmiotu sprawującego funkcje podstawowe, czyli ACF. Komisja zwróciła się zatem do Wielkiego Księstwa Luksemburga o podjęcie środków niezbędnych do wypełnienia ciążących na nim zobowiązań w terminie dwóch miesięcy od dnia otrzymania tej uzupełniającej uzasadnionej opinii.

17 Pismem z dnia 3 lutego 2011 r. Wielkie Księstwo Luksemburga udzieliło odpowiedzi na uzupełniającą uzasadnioną opinię.

18 Ponieważ odpowiedź Wielkiego Księstwa Luksemburga nie zadowoliła Komisji, postanowiła ona wnieść niniejszą skargę.

W przedmiocie skargi

Argumentacja stron

19 Komisja podnosi, że dyrektywa 91/440 nakazuje, aby funkcje w zakresie alokacji kolejowej zdolności przepustowej zostały powierzone niezależnemu podmiotowi. Załącznik II tiret drugie do tej dyrektywy przewiduje bowiem, że do funkcji podstawowych należy „podejmowanie decyzji związanych z przydzielaniem tras, w tym zarówno określanie, jak i ocena dostępności, a także przydzielanie poszczególnych tras pociągów". Załącznik II nie rozróżnia zatem różnych rodzajów przydzielania tras pociągów. Ponieważ przydzielanie tras pociągów wchodzi w zakres regulacji ruchu i jest ściśle z nią związane, regulacja ruchu należy do funkcji podstawowych i powinna być zatem wykonywana przez jednostkę niezależną od przedsiębiorstwa kolejowego.

20 Według Komisji, o ile ACF, który dokonuje przydzielania tras pociągów, rzeczywiście jest podmiotem niezależnym od CFL, o tyle jednak to CFL powierzono niektóre podstawowe funkcje w zakresie przydzielania tras pociągów.

21 W świetle informacji przekazanych przez Wielkie Księstwo Luksemburga Komisja uważa, że w przypadku zakłóceń w ruchu przydział tras pociągów należy wciąż do służb CFL, czyli SGR, przy czym ta ostatnia nie jest niezależna od tych działów przedsiębiorstwa, które zarządzają usługami przewozu kolejowego.

22 Komisja uważa, że w przypadku zakłócenia w ruchu normalny rozkład jazdy ustalony przez ACF nie może być dłużej respektowany, gdyż określone godziny w rozkładzie zostały już przekroczone i konieczna staje się zmiana rozkładu względem przewoźników oczekujących na przejazd. Komisja uważa, że taka zmiana rozkładu obejmuje w nieunikniony sposób przydział tras pociągów. Tymczasem zgodnie z przepisami luksemburskimi taka zmiana rozkładu może nastąpić wyłącznie w ramach zarządzania ruchem kolejowym, które należy do CFL, co oznacza, że CFL odgrywają rolę w alokacji kolejowej zdolności przepustowej wbrew wymogom dyrektywy 2001/14.

23 Komisja uważa, że wykonywanie podstawowej funkcji w zakresie przydzielania tras pociągów wymaga, aby CFL spełniały wymogi w zakresie niezależności wynikające z pierwszego pakietu kolejowego. Tymczasem żaden środek mający zapewnić taką niezależność nie został wdrożony w ramach CFL w celu oddzielenia z punktu widzenia prawnego, organizacyjnego i w zakresie podejmowania decyzji części przedsiębiorstwa wykonujących podstawowe funkcje od części zarządzających usługami w zakresie przewozu kolejowego. Funkcje te powinny być zatem przekazane ACF.

24 Komisja twierdzi, że art. 29 dyrektywy 2001/14 nie stanowi lex specialis będącego odstępstwem od ogólnej zasady. Zgodnie bowiem z art. 14 ust. 2 tej dyrektywy obowiązek niezależności organu alokującego stosuje się względem wszystkich funkcji omówionych w ust. 1 tego art. 14 i opisanych w rozdziale III owej dyrektywy, w tym w jej art. 29.

25 W replice Komisja podnosi, że zmiany wprowadzone w regulaminie przyjętym przez władze luksemburskie po upływie terminu wyznaczonego w uzasadnionej opinii nie wystarczają do usunięcia uchybienia.

26 W odpowiedzi na skargę wielkie Księstwo Luksemburga zauważa, że mimo iż obowiązujące krajowe przepisy były zgodne z treścią i duchem dyrektywy 2001/14, to zostały one jednak dostosowane w wyniku wniesienia tej skargi, tak aby nie pozostawić najmniejszej wątpliwości co do ewentualnego braku zgodności z prawem Unii. W związku z tym regulamin został zmieniony w taki sposób, aby zadanie obejmujące ponowny przydział tras pociągów w przypadku zakłóceń również zostało przekazane ACF, zwalniając zatem SGR z tego obowiązku, co gwarantuje sprawiedliwy i niedyskryminujący dostęp do infrastruktury.

27 W swej duplice wskazane państwo członkowskie podnosi, że regulamin został ponownie zmieniony ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2012 r. i spełnia obecnie wymogi Komisji, przewidując, iż w razie nieprzewidzianych zakłóceń nowe trasy pociągów są przydzielane przez ACF.

Ocena Trybunału

28 W swym jedynym zarzucie Komisja podnosi, że Wielkie Księstwo Luksemburga uchybiło zobowiązaniom, które ciążą na nim na mocy art. 6 ust. 3 dyrektywy 91/440 w związku z załącznikiem II do niej, a także na mocy art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14 w zakresie, w jakim w Luksemburgu, mimo iż ACF jest podmiotem niezależnym od CFL, które ze swej strony sprawują funkcje zarządcy infrastruktury oraz świadczą usługi kolejowe, to CFL powierzone są jednak niektóre funkcje podstawowe w zakresie przydzielania tras pociągów, ponieważ w przypadku zakłóceń w ruchu

ponowne przydzielanie tras pociągów jest powierzone służbom stanowiącym część CFL, czyli SGR, która nie jest niezależna od CFL pod względem prawnym, organizacyjnym i w zakresie podejmowania decyzji.

29 Na wstępie należy zauważyć, że Wielkie Księstwo Luksemburga podnosi, iż transpozycja dyrektywy 2001/14 jest w pełni ukończona od czasu przyjęcia regulaminu, który wszedł w życie w dniu 1 października 2011 r. i został zmieniony w dniu 1 stycznia 2012 r.

30 Tymczasem, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału, istnienie uchybienia należy oceniać według stanu faktycznego w państwie członkowskim w chwili upływu terminu wyznaczonego w uzasadnionej opinii, a późniejsze zmiany nie mogą być uwzględniane przez Trybunał (zob. w szczególności wyroki: z dnia 18 listopada 2010 r. w sprawie C-48/10 Komisja przeciwko Hiszpanii, Zb.Orz. s. I-151, pkt 30; z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie C-206/10 Komisja przeciwko Niemcom, Zb.Orz. s. I-3573, pkt 25).

31 W związku z tym, ponieważ rzeczony regulamin i jego zmiana zostały przyjęte po upływie terminu wyznaczonego przez Komisję w uzupełniającej uzasadnionej opinii z dnia 25 listopada 2010 r., nie mogą one zostać uwzględnione w ramach badania przez Trybunał zasadności niniejszej skargi o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego.

32 Co do istoty należy przypomnieć, że dyrektywa 91/440 zapoczątkowała liberalizację transportu kolejowego, dążąc do zapewnienia równoważnego i niedyskryminującego dostępu przedsiębiorstw kolejowych do infrastruktury. W celu zagwarantowania takiego dostępu art. 6 ust. 3 akapit pierwszy dyrektywy 91/440 ustanowił, że państwa członkowskie podejmują środki niezbędne do zapewnienia, aby funkcje podstawowe wymienione w załączniku II do tej dyrektywy były powierzane organom lub przedsiębiorstwom, które same nie świadczą żadnych kolejowych usług transportowych, a niezależnie od przewidzianych struktur organizacyjnych istnieje obowiązek wykazania, że cel ten został osiągnięty.

33 Zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 91/440 za funkcje podstawowe w rozumieniu art. 6 ust. 3 tej dyrektywy uznaje się przygotowanie i podejmowanie decyzji związanych z przyznawaniem licencji przedsiębiorstwom kolejowym, podejmowanie decyzji związanych z przydzielaniem tras, w tym zarówno określanie, jak i ocenę dostępności, a także przydzielanie poszczególnych tras pociągów, podejmowanie decyzji związanych z pobieraniem opłat za infrastrukturę oraz monitorowanie wypełniania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych wymaganych przy świadczeniu określonych usług.

34 W tym względzie należy przypomnieć, że w przypadku zakłóceń w ruchu lub zagrożenia podjęcie koniecznych kroków w celu przywrócenia normalnej sytuacji w ruchu, łącznie z odwołaniem tras, nie wiąże się z przyznawaniem tras pociągów (zob. wyrok z dnia 28 lutego 2013 r. w sprawie C-473/10 Komisja przeciwko Węgrom, pkt 56, 59).

35 Artykuł 29 dyrektywy 2001/14 przewiduje bowiem możliwość przyjęcia środków koniecznych w przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek, a także w nagłych przypadkach i jeżeli jest to bezwzględnie konieczne z powodu awarii powodującej czasową niemożność korzystania z infrastruktury (ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Węgrom, pkt 57).

36 Należy stwierdzić, że przepis ten dotyczy szczególnych środków, które należy podjąć w przypadku zakłóceń w ruchu pociągów w celu przywrócenia ze względów bezpieczeństwa normalnego ruchu w przeciwieństwie do przepisów rozdziału III dyrektywy 2001/14, dotyczących ustanowienia rozkładu jazdy i przydzielenia poszczególnych tras pociągów na podstawie wniosków ad hoc. Środki przyjęte na mocy art. 29 dyrektywy 2001/14 nie mogą być zatem uznane za środki dotyczące bezpośrednio podstawowej funkcji obejmującej przydzielanie tras pociągów w rozumieniu art. 14 ust. 2 tej dyrektywy, która to funkcja powinna być powierzona niezależnemu organowi alokującemu. Chodzi

bardziej o jednorazowe środki, które powinny być przyjęte w nagłych przypadkach jako reakcja na szczególną sytuację i które powinny zapewniać, że prawa do zdolności przepustowej w postaci tras pociągów mogą być rzeczywiście wykorzystane przez użytkownika zgodnie z rozkładem jazdy (ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Węgrom, pkt 59).

37 Przyjęcie takich środków jest zatem związane z zarządzaniem ruchem i nie jest objęte wymogiem niezależności, co oznacza, że można powierzyć tę funkcję zarządcy infrastruktury, który jest jednocześnie przedsiębiorstwem kolejowym.

38 Jednakże, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 24 opinii, który odsyła, odpowiednio, do pkt 67 i 44 opinii przedstawionych przez niego w sprawach zakończonych ww. wyrokiem w sprawie Komisja przeciwko Węgrom i wyrokiem z dnia 11 lipca 2013 r. w sprawie C-627/10 Komisja przeciwko Słowenii, mimo iż odwołanie tras pociągów w przypadku zakłóceń w ruchu nie jest uważane za funkcję podstawową, ponowne przyznanie tych tras powinno być jako takie uznane za stanowiące część funkcji podstawowych, które mogą być wykonywane wyłącznie przez niezależnego zarządcę lub przez organ alokujący w zakresie, w jakim, w przeciwieństwie do zarządzania ruchem, które nie wiąże się z podejmowaniem decyzji w rozumieniu załącznika II do dyrektywy 91/440, ponowne przyznanie tras pociągów wymaga podjęcia decyzji w zakresie przyznawania tras pociągów.

39 W niniejszym przypadku w Luksemburgu przyznanie prawa do danej zdolności przepustowej w postaci tras pociągów jest podstawową funkcją powierzoną na zasadzie wyłączności organowi alokującemu, czyli ACF. Na mocy odpowiednich luksemburskich przepisów w przypadku zakłóceń w ruchu, w nagłych przypadkach i jeżeli jest to bezwzględnie konieczne lub w razie każdego innego zdarzenia uniemożliwiającego korzystanie z infrastruktury zgodnie z normalnymi wymogami bezpieczeństwa, zarządca infrastruktury, czyli CFL, podejmuje kroki konieczne w celu przywrócenia normalnego ruchu i może również odwołać przydzielone trasy na okres konieczny do naprawy urządzeń lub usunięcia przyczyny wstrzymania ruchu. W tym przypadku do ACF należy ponowne przyznanie tras pociągów.

40 Ponadto pkt 4.8.2 regulaminu stanowi, że jeżeli przejazd nie może być wykonany zgodnie z przewidzianym pierwotnie rozkładem, to dyżurny wydział SGR nie może w żadnym razie przydzielić nowej trasy pociągu.

41 Z rzeczonych przepisów wynika zatem, że nie dochodzi do nowego przydzielenia tras pociągów, a jeżeli okaże się to konieczne, dokonuje tego ACF.

42 W tej sytuacji nie można uznać, że luksemburskie przepisy kolejowe nie są zgodne z wymogami art. 6 ust. 3 dyrektywy 91/440 i art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14 z uwagi na fakt, że umożliwiają SGR, która jest jednostką wchodzącą w skład CFL, przyjęcie środków koniecznych w celu przywrócenia normalnego ruchu w przypadku zakłóceń w ruchu lub zagrożenia.

43 W świetle ogółu powyższych rozważań należy oddalić skargę Komisji.

W przedmiocie kosztów

44 Zgodnie z art. 138 § 1 regulaminu postępowania kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Ponieważ Wielkie Księstwo Luksemburga wniosło o obciążenie Komisji kosztami postępowania, a Komisja przegrała sprawę, należy obciążyć ją kosztami postępowania.

Z powyższych względów Trybunał (pierwsza izba) orzeka, co następuje:

1) Skarga zostaje oddalona.

2) Komisja Europejska zostaje obciążona kosztami postępowania.

Podpisy