Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (prvá komora)

z 11. júla 2013 *

„Nesplnenie povinnosti členským štátom — Doprava — Rozvoj železníc Spoločenstva — Smernica 91/440/EHS — Článok 6 ods. 3 a príloha II — Smernica 2001/14/ES — Článok 14 ods. 2 — Nezávislosť orgánu, ktorý je poverený výkonom základných funkcií“

Vo veci C-412/11,

ktorej predmetom je žaloba o nesplnenie povinnosti podľa článku 258 ZFEÚ, podaná 5. augusta 2011,

Európska komisia, v zastúpení: J.-P. Keppenne a H. Støvlbæk, splnomocnení zástupcovia, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalobkyňa,

proti

Luxemburskému veľkovojvodstvu, v zastúpení: C. Schiltz, splnomocnený zástupca,

žalovanému,

SÚDNY DVOR (prvá komora),

v zložení: predseda prvej komory A. Tizzano, sudcovia A. Borg Barthet (spravodajca), E. Levits, J.-J. Kasel a M. Berger,

generálny advokát: N. Jääskinen,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 13. decembra 2012,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Svojou žalobou Európska komisia navrhuje, aby Súdny dvor určil, že Luxemburské veľkovojvodstvo si tým, že neprijalo opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby subjekt poverený výkonom základných funkcií vymenovaných v článku 6 ods. 3 a prílohe II smernice Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc spoločenstva (Ú. v. ES L 237, s. 25; Mim. vyd. 07/001, s. 341), zmenenej a doplnenej

* Jazyk konania: francúzština.

smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES z 23. októbra 2007 (Ú. v. EÚ L 315, s. 44, ďalej len „smernica 91/440“), ako aj v článku 14 ods. 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. ES L 75, s. 29; Mim. vyd. 07/005, s. 404), zmenenej a doplnenej smernicou 2007/58, bol nezávislý od podniku, ktorý poskytuje železničné dopravné služby, nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z týchto ustanovení.

Právny rámec

Právo Únie

2 Vo februári 2001 boli prijaté tri smernice s cieľom oživiť železničnú dopravu umožnením hospodárskej súťaže na európskej úrovni, a to smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 91/440 (Ú. v. ES L 75, s. 1; Mim. vyd. 07/005, s. 376), smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/13/ES z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom (Ú. v. ES L 75, s. 26; Mim. vyd. 07/005, s. 401), a smernica 2001/14 (ďalej spoločne len „prvý železničný balík“).

Smernica 91/440

3 Článok 6 ods. 3 prvý pododsek smernice 91/440 stanovoval:

„Členské štáty prijmú opatrenia potrebné na to, aby zabezpečili, že funkcie, od ktorých závisí nestranný a nediskriminačný prístup k infraštruktúre, uvedené v prílohe II, budú zverené orgánom alebo podnikom, ktoré samy neposkytujú žiadne železničné dopravné služby. Bez ohľadu na organizačné štruktúry musí byť tento cieľ preukázateľne dosiahnutý.

Členské štáty však môžu poveriť železničné podniky alebo iné subjekty vyberaním poplatkov a preniesť na nich zodpovednosť za správu železničnej infraštruktúry vrátane investovania, údržby a financovania.“

4 Príloha II uvedenej smernice znela:

„Zoznam základných funkcií uvedených v článku 6 ods. 3:

— príprava a rozhodovanie súvisiace s udeľovaním licencií železničným podnikom vrátane udeľovania individuálnych licencií,

— rozhodovanie súvisiace s prideľovaním trasy vrátane určenia a posúdenia dostupnosti a prideľovania individuálnych vlakových trás,

— rozhodovanie súvisiace s spoplatňovaním infraštruktúry,

— monitorovanie dodržiavania povinností [dodržiavania záväzkov služby vo verejnom záujme – *neoficiálny preklad*] vyžadovaných pri zabezpečovaní niektorých služieb.“

Smernica 2001/14

5 Článok 14 ods. 1 a 2 smernice 2001/14 stanovoval:

„1. Členské štáty môžu vytvoriť rámcové pravidlá prideľovania kapacity infraštruktúry, pričom budú rešpektovať nezávislosť riadenia podniku stanovenú v článku 4 smernice [91/440]. Stanovia sa špecifické pravidlá prideľovania kapacity. Manažér infraštruktúry zabezpečí vykonanie prideľovania kapacity. Manažér infraštruktúry zabezpečí, aby bola kapacita infraštruktúry prideľovaná spravodlivým a nediskriminačným spôsobom a v súlade s právom spoločenstva.

2. Ak nie je manažér infraštruktúry svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku, funkcie uvedené v odseku 1 a opísané v tejto kapitole vykonáva prideľovací orgán, ktorý je svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku.“

6 Článok 29 uvedenej smernice stanovoval:

„1. V prípade narušenia pohybu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou musí manažér infraštruktúry uskutočniť všetky opatrenia potrebné na obnovenie bežného stavu. V tomto zmysle vypracuje havarijný plán, v ktorom budú uvedené rôzne verejnoprávne subjekty, ktoré majú byť informované v prípade vážnych nehôd alebo vážneho narušenia pohybu vlakov.

2. V núdzových situáciách a keď je to absolútne nevyhnutné z dôvodu poruchy, ktorá zapríčiní dočasné vyradenie infraštruktúry z prevádzky, môžu byť pridelené trasy bez varovania odobraté na také dlhé obdobie, aké je potrebné na nápravu systému.

Manažér infraštruktúry, ak to považuje za nevyhnutné, môže požiadať železničné podniky, aby mu dali k dispozícii prostriedky, ktoré považuje za najvhodnejšie na čo najrýchlejšie obnovenie bežného stavu.

3. Členské štáty môžu požiadať železničné podniky, aby sa podieľali na zabezpečení vynucovania a monitorovania vlastného dodržiavania bezpečnostných noriem a pravidiel.“

Luxemburské právo

7 Zákon z 22. júla 2009 o železničnej bezpečnosti (*Mémorial* A 2009, s. 2465), na základe ktorého bola najmä vytvorená administration des chemins de fer (správa železníc, ďalej len „ACF“), stanovuje, že ACF je zodpovedá za základné funkcie prideľovania kapacity (prideľovanie vlakových trás) a spoplatňovania.

8 Zákon z 11. júna 1999 o železničnej infraštruktúre a jej používaní (*Mémorial* A 1999, s. 1794), v znení zákona z 3. augusta 2010 (*Mémorial* A 2010, s. 2194), stanovuje:

„Kapacitu železničnej infraštruktúry prideľuje prideľovací orgán, ktorého činnosť vykonáva [ACF].“

9 Podmienky používania siete z 23. decembra 2010 (ďalej len „PPS“) stanovujú vo svojom bode 4.8.2 nazvanom „Riadenie premávky v prípade narušenia“:

„Operačné riadenie vykonáva pohotovostná služba [oddelenie riadenia siete (ďalej len ‚SGR‘) Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (ďalej len ‚CFL‘)]. Tieto zásady a postupy platia pre akúkoľvek prevádzku, ak nemôže byť dodržaný pôvodne stanovený cestovný poriadok. V prípade meškania sa v priebehu toho istého dňa neprideľuje nová trasa vlaku, s výnimkou prípadov nejasnosti. Pohotovostná služba v žiadnom prípade takúto novú trasu nepridelí. Jej úloha je obmedzená len na sprostredkovanie novej objednávky používateľa infraštruktúry u [ACF].“

10 Bod 4.8.3 PPS znie:

„Ak sa narušenie prevádzky a zodpovedajúce nápravné opatrenia dotýkajú len jedného železničného podniku a nezasahujú do kapacity infraštruktúry, ktorú si rezervovali ostatné železničné podniky, stanovia sa nápravné opatrenia po porade s dotknutým železničným podnikom.

Ak sa narušenie prevádzky a zodpovedajúce nápravné opatrenia dotýkajú aspoň dvoch železničných podnikov, [ACF] sa pokúsi stanoviť nápravné opatrenia v čo najkratšom čase a po porade so všetkými dotknutými železničnými podnikmi.“

11 Bod 4.8.4 PPS znie:

„V prípade narušenia pohybu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou musí manažér infraštruktúry uskutočniť všetky opatrenia potrebné na obnovenie bežného stavu. Najmä uplatní postupy RGE [Règlement Général de l'Exploitation Technique (všeobecné nariadenie o technickej prevádzke)] stanovené v prípade porúch a nehôd.

V núdzových situáciách, a keď je to absolútne nevyhnutné z dôvodu poruchy, ktorá zapríčiní dočasné vyradenie infraštruktúry z prevádzky, alebo z dôvodu inej skutočnosti, ktorá bráni používaniu infraštruktúry za bežných bezpečnostných podmienok, možno pridelené trasy bez predchádzajúceho upozornenia odobrať, ak je to nevyhnutné na nápravu systému alebo odstránenie príčiny výluky.

[ACF] pridelí alternatívne kapacity, ktoré čo najlepšie zodpovedajú špecifikáciám dotknutých železničných podnikov.

Manažér infraštruktúry môže požadovať, ak to považuje za nevyhnutné, aby mu železničné podniky sprístupnili zdroje, ktoré pokladá za najvhodnejšie na obnovenie bežného stavu v čo najkratšom čase, alebo môže využiť vlastné záchranné a vyslobodzovacie prostriedky. Súvisiace náklady znáša subjekt zodpovedný za narušenie prevádzky.“

Konanie pred podaním žaloby

12 Listom z 26. júna 2008 Komisia vyzvala Luxemburské veľkovojvodstvo, aby zabezpečilo súlad so smernicami prvého železničného balíka. Uvedený členský štát odpovedal na túto výzvu listom z 27. augusta 2008.

13 Listom z 9. októbra 2009 zaslala Komisia Luxemburskému veľkovojvodstvu odôvodnené stanovisko, v ktorom upozornila na skutočnosť, že opatrenia prijaté na vykonanie článku 6 ods. 3 a prílohy II smernice 91/440, ako aj článku 14 ods. 2 smernice 2001/14 nie sú dostatočné, pokiaľ ide o nezávislosť subjektov, ktorým sú zverené základné funkcie. V tomto odôvodnenom stanovisku vytkla Komisia tomuto členskému štátu aj to, že neprijal opatrenia nutné na splnenie svojich povinností v oblasti spoplatnenia prístupu k železničnej infraštruktúre, uvedených v článku 11 smernice 2001/14 a v článku 10 ods. 7 smernice 91/440. Podľa Komisie si Luxemburské veľkovojvodstvo nesplnilo ani povinnosti, ktoré pre členské štáty vyplývajú z článku 30 ods. 1, 4 a 5 smernice 2001/14 v súvislosti so železničným regulačným orgánom.

14 Luxemburské veľkovojvodstvo odpovedalo na uvedené odôvodnené stanovisko listami z 24. decembra 2009 a 29. marca 2010, pričom Komisii predložilo text nariadenia Luxemburského veľkovojvodstva z 27. februára 2010 o systéme zvyšovania výkonnosti železničnej siete.

15 Listom z 15. apríla 2010 Komisia zaslala Luxemburskému veľkovojvodstvu žiadosť o informácie, na ktorú Luxemburské veľkovojvodstvo odpovedalo 26. apríla a 16. augusta 2010.

16 Komisia listom z 25. novembra 2010 zaslala Luxemburskému veľkovojvodstvu doplňujúce odôvodnené stanovisko, ktorým vzhľadom na vývoj vnútroštátnej právnej úpravy od zaslania odôvodneného stanoviska z 9. októbra 2009 obmedzila vytýkané nesplnenie povinnosti na článok 6 ods. 3 a prílohu II smernice 91/440, ako aj článok 14 ods. 2 smernice 2001/14, ktoré sa týkajú nezávislosti orgánu povereného základnými funkciami, čiže ACF. Komisia teda vyzvala Luxemburské veľkovojvodstvo, aby prijalo opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s týmto doplňujúcim odôvodneným stanoviskom v lehote dvoch mesiacov od jeho doručenia.

17 Dňa 3. februára 2011 Luxemburské veľkovojvodstvo odpovedalo na doplňujúce odôvodnené stanovisko.

18 Keďže Komisia nebola spokojná s odpoveďou Luxemburského veľkovojvodstva, rozhodla sa podať túto žalobu.

O žalobe

Argumentácia účastníkov konania

19 Komisia tvrdí, že smernica 91/440 vyžaduje, aby nezávislé subjekty zabezpečovali okrem iného aj funkcie prideľovania železničnej kapacity. Podľa prílohy II druhej zarážky tejto smernice je totiž „rozhodovanie súvisiace s prideľovaním trasy vrátane určenia a posúdenia dostupnosti a prideľovania individuálnych vlakových trás“ základnou funkciou. Príloha II teda nerozlišuje medzi rôznymi typmi prideľovania trás. Keďže organizácia vlakových trás patrí do operačného riadenia premávky a je s ním úzko spojená, toto riadenie patrí do základných funkcií a musí byť zabezpečované subjektom, ktorý je nezávislý od železničného podniku.

20 Komisia sa domnieva, že hoci ACF, ktorá vykonáva prideľovanie vlakových trás, je subjektom nezávislým od CFL, nič to nemení na skutočnosti, že CFL sú poverené niektorými základnými funkciami v oblasti prideľovania vlakových trás.

21 Komisia vzhľadom na informácie poskytnuté Luxemburským veľkovojvodstvom zastáva názor, že v prípade narušenia premávky prideľovanie vlakových trás zostáva v právomoci CFL, konkrétne SGR, pričom toto oddelenie CFL nie je nezávislé od subjektov, ktoré spravujú železničné dopravné služby.

22 Komisia sa domnieva, že v prípade narušenia premávky už nemožno dodržiavať štandardný cestovný poriadok, ktorý stanovila ACF, keďže časy stanovené v cestovnom poriadku sú už prekročené a je nevyhnutné opätovne prideliť cestovné poriadky subjektom, ktoré čakajú v poradí. Komisia zastáva názor, že také opätovné pridelenie nevyhnutne predstavuje prideľovanie vlakových trás. Podľa luxemburskej právnej úpravy pritom prideľovanie vlakových trás môže údajne vykonávať len CFL, v dôsledku čoho majú CFL pri prideľovaní železničnej kapacity úlohu, ktorá je v rozpore s požiadavkami smernice 2001/14.

23 Komisia zastáva názor, že výkon základnej funkcie prideľovania vlakových trás si vyžaduje, aby CFL dodržiavali požiadavky nezávislosti vyplývajúce z prvého železničného balíka. V rámci CFL pritom údajne nebolo vykonané nijaké opatrenie zamerané na zabezpečenie tejto nezávislosti s cieľom oddeliť z právneho, organizačného a rozhodovacieho hľadiska subjekty, ktoré vykonávajú základné funkcie, od subjektov, ktoré spravujú železničné dopravné služby. Tieto funkcie by teda mali byť prenesené na ACF.

24 Komisia tvrdí, že článok 29 smernice 2001/14 nepredstavuje *lex specialis*, ktorý zrušuje všeobecné pravidlo. Podľa článku 14 ods. 2 tejto smernice sa povinnosť nezávislosti, ktorú má prideľovací orgán, vzťahuje na všetky funkcie, ktoré sú uvedené v článku 14 ods. 1 a v kapitole III tejto smernice vrátane článku 29 tejto smernice.

25 Komisia vo svojej replike tvrdí, že zmeny vykonané PPS, ktoré boli prijaté po uplynutí lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku, nepostačujú na ukončenie neplnenia povinnosti.

26 Luxemburské veľkovojvodstvo vo svojom vyjadrení k žalobe uvádza, že hoci platná vnútroštátna právna úprava bola v súlade so znením a zmyslom smernice 2001/14, táto právna úprava bola po podaní prejednávanej žaloby prispôsobená tak, aby nenechávala priestor na nijaké pochybnosti, pokiaľ ide o prípadný nesúlad s právom Únie. PPS teda boli zmenené tak, aby opätovné prideľovanie vlakových trás v prípade narušenia bolo tiež prenesené na ACF, takže SGR už doň nebola zapojená, čo zaručuje spravodlivý a nediskriminačný prístup k infraštruktúre.

27 Uvedený členský štát vo svojej duplike tvrdí, že PPS boli opäť zmenené s účinnosťou od 1. januára 2012 a že v súčasnosti spĺňajú požiadavky Komisie, keďže stanovujú, že v prípade nepredvídaného narušenia nové vlakové trasy prideľuje ACF.

Posúdenie Súdnym dvorom

28 V rámci svojej jedinej žalobnej výhrady Komisia vytýka Luxemburskému veľkovojvodstvu, že si nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článku 6 ods. 3 smernice 91/440 v spojení s prílohou II tejto smernice a z článku 14 ods. 2 smernice 2001/14, lebo v Luxembursku napriek tomu, že ACF je subjektom nezávislým od CFL, sú CFL, ktoré sú manažérom infraštruktúry a zaisťujú poskytovanie niektorých železničných služieb, poverené niektorými zo základných funkcií v oblasti prideľovania vlakových trás, a to vzhľadom na to, že v prípade narušenia je opätovné prideľovanie vlakových trás zverené oddeleniu v rámci CFL, a síce SGR, ktoré nie je nezávislé od CFL z právneho, organizačného a rozhodovacieho hľadiska.

29 Na úvod treba uviesť, že Luxemburské veľkovojvodstvo tvrdí, že prebratie smernice 2001/14 je od prijatia PPS, ktoré nadobudli účinnosť 1. októbra 2011 a boli zmenené 1. januára 2012, úplne zavŕšené.

30 Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora treba existenciu nesplnenia povinnosti posudzovať podľa tej situácie členského štátu, ktorá existovala v čase uplynutia lehoty uvedenej v odôvodnenom stanovisku, a zmeny, ku ktorým došlo po uplynutí tejto lehoty, nesmie Súdny dvor zohľadniť (pozri najmä rozsudky z 18. novembra 2010, Komisia/Španielsko, C-48/10, Zb. s. I-151, bod 30, a z 5. mája 2011, Komisia/Nemecko, C-206/10, Zb. s. I-3573, bod 25).

31 Keďže uvedené PPS boli prijaté po lehote stanovenej Komisiou v jej doplňujúcom odôvodnenom stanovisku z 25. novembra 2010, nemožno ich zohľadniť v rámci posúdenia dôvodnosti prejednávanej žaloby o nesplnenie povinnosti Súdnym dvorom.

32 Vo veci samej je potrebné pripomenúť, že smernica 91/440 dala impulz k liberalizácii železničnej dopravy tým, že zabezpečila nediskriminačný prístup železničných podnikov k infraštruktúre. Na zabezpečenie takéhoto prístupu článok 6 ods. 3 prvý pododsek smernice 91/440 stanovil, že členské štáty prijmú opatrenia potrebné na to, aby zabezpečili, že základné funkcie uvedené v prílohe II tejto smernice budú zverené orgánom alebo podnikom, ktoré samy neposkytujú železničné dopravné služby, a bez ohľadu na organizačné štruktúry musí byť tento cieľ preukázateľne dosiahnutý.

33 Podľa prílohy II smernice 91/440 sa za základné funkcie v zmysle článku 6 ods. 3 tejto smernice považujú príprava a rozhodovanie súvisiace s udeľovaním licencií železničným podnikom, rozhodovanie súvisiace s prideľovaním trasy vrátane určenia a posúdenia dostupnosti a prideľovania individuálnych vlakových trás, rozhodovanie súvisiace so spoplatňovaním infraštruktúry a monitorovanie dodržiavania záväzkov služby vo verejnom záujme vyžadovaných pri zabezpečovaní niektorých služieb.

34 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že v prípade narušenia prevádzky alebo nebezpečenstva prijatie potrebných opatrení na obnovenie bežných podmienok prevádzky vrátane zrušenia vlakových trás nepatrí do prideľovania vlakových trás (pozri rozsudok z 28. februára 2013, Komisia/Maďarsko, C-473/10, body 56 a 59).

35 Článok 29 smernice 2001/14 stanovuje možnosť uskutočniť všetky potrebné opatrenia určené na riešenie situácie v prípade narušenia pohybu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou alebo v núdzových situáciách, a keď je to absolútne nevyhnutné z dôvodu poruchy, ktorá zapríčiní dočasné vyradenie infraštruktúry z prevádzky (rozsudok Komisia/Maďarsko, už citovaný, bod 57).

36 Treba konštatovať, že toto ustanovenie sa na rozdiel od ostatných ustanovení kapitoly III, ktoré sa týkajú prijímania cestovného poriadku a prideľovania individuálnych vlakových trás *ad hoc*, týka osobitných a potrebných opatrení, ktoré sú v prípade narušenia pohybu vlakov potrebné na obnovenie bežných prevádzkových podmienok z dôvodu bezpečnosti. Opatrenia prijaté podľa článku 29 tejto smernice preto nemožno považovať za opatrenia, ktoré sa priamo týkajú základnej funkcie prideľovania vlakových trás v zmysle článku 14 ods. 2 tejto smernice, teda funkcie, ktorá musí byť zverená nezávislému prideľovaciemu orgánu. Navyše ide o presné opatrenia, ktoré je potrebné prijať v naliehavom prípade, s cieľom čeliť konkrétnej situácii a zabezpečiť, že práva na kapacitu vo forme vlakových trás môže oprávnená osoba skutočne využívať v súlade s cestovným poriadkom (rozsudok Komisia/Maďarsko, už citovaný, bod 59).

37 Preto patrí prijatie takýchto opatrení do riadenia dopravy a nevzťahuje sa naň požiadavka nezávislosti, takže manažérovi infraštruktúry, ktorý je súčasne železničným podnikom, možno takúto funkciu zveriť.

38 Ako však uviedol generálny advokát v bode 24 svojich návrhov, ktorý odkazuje na body 67 a 44 návrhov, ktoré predniesol vo veciach, v ktorých boli vydané rozsudky Komisia/Maďarsko, už citovaný, a z 11. júla 2013, Komisia/Slovinsko (C-627/10), hoci zrušenie vlakovej trasy v prípade narušenia dopravy sa nepovažuje za základnú funkciu, ich opätovné pridelenie treba považovať za súčasť základných funkcií, ktoré môže vykonávať len nezávislý manažér infraštruktúry alebo prideľovací orgán, lebo na rozdiel od riadenia dopravy, ktoré nezahŕňa prijímanie rozhodnutí v zmysle prílohy II smernice 91/440, opätovné prideľovanie vlakových trás vyžaduje prijatie rozhodnutí týkajúcich sa pridelenia vlakových trás.

39 V prejednávanej veci je v Luxembursku pridelenie práva na používanie špecifickej kapacity infraštruktúry vo forme vlakovej cesty základnou funkciou, ktorá je priznaná výlučne prideľovaciemu orgánu, t. j. ACF. Podľa relevantnej luxemburskej právnej úpravy v prípade narušenia dopravy alebo absolútnej nevyhnutnosti, v dôsledku ktorej nemožno dočasne infraštruktúru používať, alebo z dôvodu inej skutočnosti, ktorá bráni používaniu infraštruktúry za bežných bezpečnostných podmienok, manažér infraštruktúry, a síce CLF, prijme opatrenia na zabezpečenie obnovenia bežných prevádzkových podmienok a v prípade nebezpečenstva môže tiež na také dlhé obdobie, aké je potrebné, zrušiť vlakové trasy, ak je to nevyhnutné na nápravu systému alebo odstránenie príčiny výluky. V takom prípade prináleží ACF, aby vykonal opätovné pridelenie vlakovej trasy.

40 Okrem toho bod 4.8.2 PPS stanovuje, že ak nemôže byť dodržaný pôvodne stanovený cestovný poriadok, pohotovostná služba v žiadnom prípade nepridelí novú trasu.

41 Z uvedenej právnej úpravy vyplýva, že nedochádza k opätovnému prideleniu vlakovej trasy, a v prípade, že opätovné pridelenie je nevyhnutné, vykoná ho ACF.

42 Za týchto podmienok sa nemožno domnievať, že luxemburská právna úprava v oblasti železníc nie je v súlade s článkom 6 ods. 3 smernice 91/440 a článkom 14 ods. 2 smernice 2001/14, lebo umožňuje SGR, ktoré je v skutočnosti oddelením CFL, prijať potrebné opatrenia na obnovenie bežnej prevádzky v prípade narušenia dopravy alebo nebezpečenstva.

43 Vzhľadom na všetky vyššie uvedené úvahy je potrebné žalobu Komisie zamietnuť.

O trovách

44 Na základe článku 138 ods. 1 rokovacieho poriadku účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže Luxemburské veľkovojvodstvo navrhlo zaviazať Komisiu na náhradu trov konania a tá nemala úspech vo svojich dôvodoch, je opodstatnené zaviazať ju na náhradu trov konania.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (prvá komora) rozhodol a vyhlásil:

1. Žaloba sa zamieta.

2. Európska komisia je povinná nahradiť trovy konania.

Podpisy