Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (prvi senat)

z dne 11. julija 2013 *

„Neizpolnitev obveznosti države — Prevoz — Razvoj železnic v Skupnosti — Direktiva 91/440/EGS — Člen 6(3) in Priloga II — Direktiva 2001/14/ES — Člen 14(2) — Neodvisnost organa, ki so mu zaupane bistvene funkcije“

V zadevi C-412/11,

zaradi tožbe zaradi neizpolnitve obveznosti na podlagi člena 258 PDEU, vložena 5. avgusta 2011,

Evropska komisija, ki jo zastopata J.-P. Keppenne in H. Støvlbæk, agenta, z naslovom za vročanje v Luxembourgu,

tožeča stranka,

proti

Velikemu vojvodstvu Luksemburg, ki ga zastopa C. Schiltz, agent,

tožena stranka,

SODIŠČE (prvi senat),

v sestavi A. Tizzano, predsednik senata, A. Borg Barthet (poročevalec), E. Levits, J.-J. Kasel, sodniki, in M. Berger, sodnica,

generalni pravobranilec: N. Jääskinen,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 13. decembra 2012

izreka naslednjo

Sodbo

1 Evropska komisija s tožbo Sodišču predlaga, naj ugotovi, da Veliko vojvodstvo Luksemburg s tem, da ni sprejelo vseh ukrepov, potrebnih za zagotovitev, da subjekt, ki so mu zaupane bistvene funkcije iz člena 6(3) Direktive Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 341), kakor je bila spremenjena z Direktivo 2007/58/ES

* Jezik postopka: francoščina.

Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 (UL L 315, str. 44, v nadaljevanju: Direktiva 91/440) in Priloge II k tej direktivi ter iz člena 14(2) Direktive 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 404), kakor je bila spremenjena z Direktivo 2007/58, ni izpolnilo obveznosti iz teh določb.

Pravni okvir

Pravo Unije

2 Zato da bi se oživil železniški prevoz s postopnim odpiranjem evropski konkurenci, so bile februarja 2001 sprejete tri direktive, in sicer Direktiva 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 91/440 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 376), Direktiva 2001/13/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 401) in Direktiva 2001/14 (v nadaljevanju: skupaj: prvi železniški paket).

Direktiva 91/440

3 Člen 6(3) Direktive 91/440 je določal:

„Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da se za pravičen in enakopraven dostop do železniške infrastrukture odločilne funkcije, navedene v Prilogi II, prenesejo na organe ali podjetja, ki sami(-a) ne zagotavljajo prevoznih storitev v železniškem prometu. Ne glede na organizacijske strukture je treba dokazati, da je bil ta cilj dosežen.

Vendar lahko države članice pobiranje uporabnin in odgovornost za upravljanje železniške infrastrukture, kot so na primer naložbe, vzdrževanje in financiranje, prenesejo na prevoznike v železniškem prometu ali kakšen drug organ.“

4 V Prilogi II k navedeni direktivi je bilo določeno:

„Seznam bistvenih funkcij iz člena 6(3):

— priprava in odločanje o izdaji licenc prevoznikom v železniškem prometu, vključno z dodeljevanjem posameznih licenc,

— odločanje o dodeljevanju vlakovnih poti, vključno z opredelitvijo in oceno razpoložljivosti, ter dodeljevanju posameznih vlakovnih poti,

— odločanje o zaračunavanju uporabnin za uporabo infrastrukture,

— spremljanje izpolnjevanja obveznosti javne službe pri zagotavljanju nekaterih storitev.“

Direktiva 2001/14

5 Člen 14(1) in (2) Direktive 2001/14 je določal:

„1. Države članice izdelajo okvir za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, pri čemer upoštevajo neodvisnost upravljanja iz člena 4 Direktive [91/440]. Izdelajo se posebna pravila za dodeljevanje zmogljivosti. Upravljavec železniške infrastrukture izvaja postopke dodeljevanja zmogljivosti. Upravljavec infrastrukture zlasti zagotavlja, da se infrastrukturne zmogljivosti dodeljujejo pravično in brez razlikovanja ter v skladu z zakonodajo Skupnosti.

2. Kadar je upravljavec infrastrukture pravno, organizacijsko ali pri odločanju odvisen od prevoznikov v železniškem prometu, naloge, navedene v odstavku 1 in dodatno opredeljene v tem poglavju, prevzame organ za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, ki je pravno, organizacijsko in pri odločanju neodvisen od vseh prevoznikov v železniškem prometu.“

6 Člen 29 navedene direktive je določal:

„1. V primeru motenj voženj vlaka zaradi tehnične napake ali nesreče mora upravljavec infrastrukture sprejeti vse potrebne ukrepe za vzpostavitev normalnega stanja. V ta namen izdela načrt dela v posebnih razmerah, ki vsebuje seznam različnih javnih organov, katere je treba obvestiti v primeru hudih nesreč ali resnih motenj voženj vlaka.

2. V nujnem primeru in kadar je zaradi okvare, ki infrastrukturo začasno onesposobi, nujno potrebno, je dodeljene vlakovne poti mogoče začasno odvzeti brez opozorila za toliko časa, kolikor je potrebno za popravilo sistema.

Upravljavec železniške infrastrukture lahko od prevoznikov v železniškem prometu zahteva, da mu dajo na voljo sredstva, ki so po njegovem mnenju najprimernejša za čim hitrejšo vzpostavitev normalnega stanja, če meni, da je to potrebno.

3. Države članice lahko zahtevajo, da so prevozniki v železniškem prometu udeleženi pri zagotavljanju uveljavljanja ter pri nadziranju lastnega upoštevanja varnostnih standardov in predpisov.“

Luksemburško pravo

7 Zakon z dne 22. julija 2009 o varnosti v železniškem prometu (*Mémorial* A 2009, str. 2465), katerega namen je bil med drugim ustanovitev uprave za železniški promet (administration des chemins de fer, v nadaljevanju: ACF), določa, da je ta pristojna za bistveni funkciji dodeljevanja zmogljivosti (dodelitev vlakovnih poti) in zaračunavanje uporabnine.

8 Zakon z dne 11. junija 1999 o dostopu do železniške infrastrukture in njeni uporabi (*Mémorial* A 1999, str. 1794), kakor je bil spremenjen z zakonom z dne 3. avgusta 2010 (*Mémorial* A 2010, str. 2194), določa:

„Naloga dodeljevanja zmogljivosti železniške infrastrukture se zaupa organu za dodeljevanje, katerega funkcijo prevzame [ACF].“

9 Program omrežja z dne 23. decembra 2010 (document de référence du réseau, v nadaljevanju: DRR) v točki 4.8.2 z naslovom „Vodenje prometa v primeru motenj“ določa:

„Operativno upravljanje izvaja [d]ežurstvo [službe za upravljanje omrežja (service de gestion réseau, v nadaljevanju: SGR) luksemburške nacionalne družbe za železnice (Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, v nadaljevanju: CFL)]. Njena načela in postopki veljajo za vse vožnje, pri katerih

ni mogoče spoštovati prvotno predvidenega voznega reda. Razen v primeru napake se nova vlakovna pot za zamujeno vožnjo ne dodeli v istem dnevu. V nobenem primeru nove vlakovne poti ne dodeli dežurstvo. Glede na okoliščine primera je njegova vloga le posredništvo za novo vlogo UI [(uporabnik infrastrukture)] pri [ACF].“

10 V točki 4.8.3 DDR je določeno:

„Če motnje in ustrezni korektivni ukrepi prizadenejo le enega prevoznika v železniškem prometu brez poseganja v infrastrukturne zmogljivosti, ki so si jih rezervirali drugi prevozniki v železniškem prometu, so korektivni ukrepi sprejeti na podlagi posvetovanja z zadevnim prevoznikom v železniškem prometu.

Če motnje in ustrezni korektivni ukrepi prizadenejo več kot enega prevoznika v železniškem prometu, [ACF] skuša korektivne ukrepe določiti čim prej in s pogajanji z vsemi zadevnimi prevozniki v železniškem prometu.“

11 Točka 4.8.4 DRR določa:

„V primeru nepredvidenih motenj voženj vlakov zaradi tehnične napake ali nesreče upravljavec infrastrukture sprejme vse potrebne ukrepe za vzpostavitev normalnega stanja. Uporabi zlasti postopke RGE, določene za izredne dogodke ali nesreče.

V urgentnem in absolutno nujnem primeru, zlasti ob nesreči, v primeru okvare, zaradi katere infrastrukture začasno ni mogoče uporabljati, ali zaradi katerega koli drugega dogodka, ki ovira uporabo infrastrukture v običajnih varnostnih razmerah, je dodeljene vlakovne poti mogoče odvzeti brez opozorila za toliko časa, kolikor je potrebno za popravilo sistema ali odpravo dogodka, ki je povzročil ustavitev prometa.

[ACF] dodeli nadomestne zmogljivosti, ki kar najbolj ustrezajo specifikacijam zadevnih prevoznikov v železniškem prometu.

Če upravljavec železniške infrastrukture to šteje za potrebno, lahko od prevoznikov v železniškem prometu zahteva, da mu dajo na voljo sredstva, ki so po njegovem mnenju najprimernejša za čim hitrejšo vzpostavitev normalnega stanja, ali uporabi svoja intervencijska sredstva in ukrepe za odstranitev, če meni, da je to potrebno. Povezane stroške nosi subjekt, odgovoren za motnje.“

Predhodni postopek

12 Komisija je 26. junija 2008 na Veliko vojvodstvo Luksemburg naslovila uradni opomin, naj se uskladi z direktivami prvega železniškega paketa. Ta država članica je na opomin odgovorila z dopisom z dne 27. avgusta 2008.

13 Komisija je v dopisu z dne 9. oktobra 2009 Velikemu vojvodstvu Luksemburg poslala obrazloženo mnenje, v katerem je trdila, da ukrepi, sprejeti za prenos člena 6(3) Direktivi 91/440 in Priloge II k tej direktivi ter člena 14(2) Direktive 2001/14 niso bili zadostni glede neodvisnosti organov, ki so jim zaupane bistvene funkcije. Komisija je v tem obrazloženem mnenju tej državi članici prav tako očitala, da ni sprejela ukrepov, potrebnih za uskladitev z obveznostmi na področju zaračunavanja uporabnin za dostopa do železniške infrastrukture iz člena 11 Direktive 2001/14 in člena 10(7) Direktive 91/440. Veliko vojvodstvo Luksemburg naj prav tako ne bi izpolnilo obveznosti, ki jih imajo države članice v skladu s členom 30(1), (4) in (5) Direktive 2001/14 v zvezi z železniškim regulatornim organom.

14 Veliko vojvodstvo Luksemburg je na navedeno obrazloženo mnenje odgovorilo z dopisoma z dne 24. decembra 2009 in 29. marca 2010, s katerima je Komisiji poslalo besedilo uredbe Velikega vojvode z dne 27. februarja 2010 o načrtu izvedbe železniškega omrežja.

15 Komisija je z dopisom z dne 15. aprila 2010 Velikemu vojvodstvu Luksemburg poslala zahtevo za informacije, na katero je to odgovorilo 26. aprila in 16. avgusta 2010.

16 Komisija je v dopisu z dne 25. novembra 2010 Velikemu vojvodstvu Luksemburg poslala dodatno obrazloženo mnenje, v katerem je glede na razvoj nacionalne ureditve po tem, ko je bilo poslano obrazloženo mnenje z dne 9. oktobra 2009, omejila obseg očitane neizpolnitve na člen 6(3) Direktivi 91/440 in Prilogo II k tej direktivi ter člen 14(2) Direktive 2001/14 v zvezi z neodvisnostjo organa, pristojnega za bistvene funkcije, in sicer ACF. Komisija je torej Veliko vojvodstvo Luksemburg pozvala, naj sprejme ukrepe, potrebne za uskladitev s svojimi obveznostmi v roku dveh mesecev od prejema tega dodatnega obrazloženega mnenja.

17 Veliko vojvodstvo Luksemburg je na dodatno obrazloženo mnenje odgovorilo z dopisom z dne 3. februarja 2011.

18 Ker Komisija z odgovorom Velikega vojvodstva Luksemburg ni bila zadovoljna, je vložila to tožbo.

Tožba

Trditve strank

19 Komisija navaja, da Direktiva 91/440 zahteva, da morajo zlasti funkcijo dodeljevanja železniških zmogljivosti opravljati neodvisni organi. Priloga II, druga alinea, te direktive namreč določa, da je ena bistvenih funkcij „odločanje o dodeljevanju vlakovnih poti, vključno z opredelitvijo in oceno razpoložljivosti in dodeljevanjem posameznih vlakovnih poti“. V Prilogi II se torej ne razlikuje med različnimi vrstami dodeljevanja vlakovnih poti. V delu, v katerem organizacija vlakovnih poti spada k operativnemu vodenju prometa in je tesno povezana z njim, naj bi to vodenje spadalo med bistvene funkcije in bi ga torej moral izvajati subjekt, ki ni odvisen od prevoznika v železniškem prometu.

20 Komisija meni, da čeprav je ACF, ki dodeljuje vlakovne poti, organ, ki ni odvisen od družbe CFL, pa je ta kljub temu pristojna za nekatere bistvene funkcije na področju dodeljevanja vlakovnih poti.

21 Glede na informacije, ki jih je predložilo Veliko vojvodstvo Luksemburg, Komisija trdi, da pri motnjah v prometu o dodeljevanju vlakovnih poti odloča družba CFL, to je SGR, pri čemer ta ni neodvisna od subjektov, ki opravljajo storitve železniškega prevoza.

22 Komisija meni, da pri motnjah v prometu ni več mogoče upoštevati običajnega voznega reda, ki ga določi ACF, saj so časi, ki jih ta vozni red določa, že zamujeni in je treba na novo določiti vozni red za operaterje, ki čakajo na vrsto. Komisija meni, da taka ponovna dodelitev nujno vključuje tudi dodeljevanje vlakovnih poti. V skladu z luksemburško zakonodajo pa se lahko taka ponovna dodelitev izvede le z vodenjem prometa, ki ga opravlja družba CFL, zaradi česar ima ta vlogo pri dodeljevanju železniških zmogljivosti, to pa je v nasprotju z zahtevami Direktive 2001/14.

23 Komisija meni, da mora za družbo CFL, ker opravlja bistveno funkcijo dodeljevanja vlakovnih poti, veljati zahteva po neodvisnosti iz prvega železniškega paketa. Vendar družba CFL ni sprejela nobenega ukrepa, s katerim bi zagotovila, da bi bili subjekti, ki opravljajo bistvene funkcije, pravno, organizacijsko in pri odločanju ločeni od subjektov, ki opravljajo storitve železniškega prevoza. Te naloge bi morale biti torej prenesene na ACF.

24 Komisija trdi, da člen 29 Direktive 2001/14 ni *lex specialis*, ki odstopa od splošnega pravila. V skladu z odstavkom 2 člena 14 te direktive naj bi namreč obveznost neodvisnosti, ki jo ima organ za dodeljevanje, veljala za vse funkcije iz odstavka 1 tega člena 14, opisane v poglavju III iste direktive, vključno z njenim členom 29.

25 Komisija v repliki trdi, da spremembe DRR, sprejete po izteku roka, določenega v obrazloženem mnenju, ne zadostujejo za odpravo neizpolnitve obveznosti.

26 Veliko vojvodstvo Luksemburg v odgovoru na tožbo meni, da so bili veljavni nacionalni predpisi, čeprav so bili skladni tako z besedilom kot z namenom Direktive 2001/14, po vložitvi tožbe Komisije kljub temu prilagojeni, tako da ne dopuščajo nobenega dvoma o morebitni neskladnosti s pravom Unije. Tako naj bi bil DRR spremenjen tako, da je bila tudi pristojnost za ponovno dodelitev vlakovnih poti v primeru motenj prenesena na ACF, tako da SGR ni bila več vključena, kar zagotavlja pravičen in nediskriminatoren dostop do infrastrukture.

27 Država članica v dupliki navaja, da je bil DRR znova spremenjen z učinkom od 1. januarja 2012 in da od takrat izpolnjuje zahteve Komisije, saj določa, da pri nepredvidenih motnjah nove vlakovne poti dodeli ACF.

Presoja Sodišča

28 Komisija z edinim očitkom Velikemu vojvodstvu Luksemburg očita, da ni izpolnilo obveznosti iz člena 6(3) Direktive 91/440 v povezavi s Prilogo II k tej direktivi in člena 14(2) Direktive 2001/14, saj v Luksemburgu, čeprav je ACF organ, neodvisen od družbe CFL, ta pa opravlja funkcije upravljavca infrastrukture ter izvaja železniške storitve, je ta družba še naprej pristojna za nekatere bistvene funkcije na področju dodeljevanja vlakovnih poti, saj je v primeru motenj prometa ponovna dodelitev vlakovnih poti zaupana službi, ki je del družbe CFL, in sicer SGR, ki pravno, organizacijsko in pri sprejemanju odločitev od nje ni neodvisna.

29 Najprej je treba navesti, da Veliko vojvodstvo Luksemburg trdi, da je bil prenos Direktive 2001/14 v celoti končan s sprejetjem DRR, ki je začel veljati 1. oktobra 2011 in je bil spremenjen 1. januarja 2012.

30 V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča pa se obstoj neizpolnitve obveznosti presoja glede na položaj v državi članici, kakršen je bil ob izteku roka, določenega v obrazloženem mnenju, in Sodišče poznejših sprememb ne sme upoštevati (glej zlasti sodbi z dne 18. novembra 2010 v zadevi Komisija proti Španiji, C-48/10, ZOdl., str. I-151, točka 30, in z dne 5. maja 2011 v zadevi Komisija proti Nemčiji, C-206/10, ZOdl., str. I-3573, točka 25).

31 Zato DRR in njegova sprememba, ki sta bila sprejeta po izteku roka, ki ga je Komisija naložila v dodatnem obrazloženem mnenju z dne 25. novembra 2010, ne moreta biti upoštevana pri preizkusu utemeljenosti te tožbe zaradi neizpolnitve obveznosti, ki ga opravi Sodišče.

32 V okviru meritorne obravnave je treba opozoriti, da je Direktiva 91/440 sprožila liberalizacijo železniškega prometa, da bi prevoznikom v železniškem prometu zagotovila enak in nediskriminatoren dostop do infrastrukture. Za zagotovitev takega dostopa je bilo v členu 6(3), prvi pododstavek, Direktive 91/440 določeno, da morajo države članice sprejeti ukrepe, potrebne za zagotovitev, da se bistvene funkcije, navedene v Prilogi II k tej direktivi, zaupajo organom ali podjetjem, ki sami ne zagotavljajo prevoznih storitev v železniškem prometu, in to dokazljivo, ne glede na predvideno organizacijsko strukturo.

33 V skladu s Prilogo II k Direktivi 91/440 so bistvene funkcije v smislu člena 6(3) te direktive priprava in odločanje o izdaji licenc prevoznikom v železniškem prometu, odločanje o dodeljevanju vlakovnih poti, vključno z opredelitvijo in oceno njihove razpoložljivosti, ter o dodeljevanju posameznih vlakovnih poti, odločanje o zaračunavanju uporabnin za uporabo infrastrukture ter spremljanje izpolnjevanja obveznosti javne službe pri zagotavljanju nekaterih storitev.

34 V zvezi s tem je treba opozoriti, da v primeru motenj v prometu ali nevarnosti sprejetje ukrepov, ki so potrebni za obnovitev normalnih razmer v prometu, vključno z odvzemom vlakovnih poti, ne zajema dodeljevanja vlakovnih poti (glej sodbo z dne 28. februarja 2013 v zadevi Komisija proti Madžarski, C-473/10, točki 56 in 59).

35 Člen 29 Direktive 2001/14 namreč določa možnost sprejetja ukrepov, potrebnih za odpravo motenj v prometu, ki so posledica tehnične napake ali nesreče, ter reševanje urgentnega in absolutno nujnega položaja, ko infrastrukture zaradi napake začasno nikakor ni mogoče uporabljati (zgoraj navedena sodba Komisija proti Madžarski, točka 57).

36 Ugotoviti je treba, da se ta določba nanaša na posebne in nujne ukrepe, ki jih je treba sprejeti v primeru motenj železniškega prometa, zato da se iz varnostnih razlogov obnovijo normalne prometne razmere, drugače kot določbe poglavja III Direktive 2001/14, ki se nanašajo na določitev voznega reda in *ad hoc* dodelitev posameznih vlakovnih poti. Za ukrepe, sprejete v skladu s členom 29 te direktive, zato ni mogoče šteti, da se nanašajo neposredno na bistveno funkcijo dodeljevanja vlakovnih poti v smislu člena 14(2) iste direktive, ki jo je treba zaupati neodvisnemu organu za dodeljevanje. To so prej enkratni ukrepi, ki jih je treba nujno sprejeti za obvladovanje posebnega položaja in zagotoviti, da lahko uporabnik dejansko uresniči pravico do zmogljivosti v obliki vlakovnih poti v skladu z voznim redom omrežja (zgoraj navedena sodba Komisija proti Madžarski, točka 59).

37 Zato sprejetje takih ukrepov spada k vodenju prometa in ni podvrženo zahtevi po neodvisnosti, tako da se upravljavcu infrastrukture, ki je hkrati prevoznik v železniškem prometu, take funkcije lahko zaupajo.

38 Toda čeprav se – kot je navedel generalni pravobranilec v točki 24 sklepnih predlogov, kjer se sklicuje na točko 67 sklepnih predlogov k zgoraj navedeni sodbi Komisija proti Madžarski in točko 44 sklepnih predlogov k sodbi z dne 11. julija 2013 v zadevi Komisija proti Sloveniji (C-627/10) – odvzem vlakovnih poti v primeru motenj prometa ne šteje za bistveno funkcijo, se mora nova dodelitev teh poti šteti za eno bistvenih funkcij, ki jih lahko opravlja le neodvisni upravljavec ali organ za dodeljevanje, saj v nasprotju z vodenjem prometa, ki ne vključuje odločanja v smislu Priloge II k Direktivi 91/440, nova dodelitev vlakovnih poti zahteva odločanje o dodelitvi vlakovnih poti.

39 V obravnavani zadevi je dodelitev pravice do določene zmogljivosti v obliki vlakovne poti v Luksemburgu bistvena funkcija, izključno zaupana organu za dodeljevanje, in sicer ACF. V skladu z upoštevnimi določbami luksemburške ureditve upravljavec infrastrukture, družba CFL, v primeru motenj prometa, urgentnih ali absolutno nujnih primerih ali zaradi katerega koli drugega dogodka, ki ovira uporabo infrastrukture v običajnih varnostnih razmere, sprejme ukrepe, potrebne za zagotovitev obnovitve normalnih razmer, prav tako pa je mogoče dodeljene vlakovne poti odvzeti za toliko časa, kolikor je potrebno za popravilo sistema ali odpravo dogodka, ki je povzročil ustavitev prometa. V tem primeru mora ACF na novo dodeliti vlakovne poti.

40 Poleg tega je v točki 4.8.2 DRR določeno, da če pri vožnji ni mogoče spoštovati prvotno predvidenega voznega reda, dežurstvo SGR nikakor ne dodeli nove vlakovne poti.

41 Tako je iz navedene ureditve razvidno, da nova dodelitev vlakovnih poti ni izvedena in da jo bo, če se izkaže za potrebno, izvedla ACF.

42 V teh pogojih ni mogoče ugotoviti, da luksemburška ureditev na področju železnic ni v skladu z zahtevami iz členov 6(3) Direktive 91/440 in 14(2) Direktive 2001/14, ker SGR kot subjektu, ki je del CFL, dopušča, da v primeru motenj prometa ali nevarnosti sprejme ukrepe, potrebne za obnovitev normalnih prometnih razmer.

43 Glede na zgoraj navedene ugotovitve je treba tožbo Komisije zavrniti.

Stroški

44 V skladu s členom 138(1) Poslovnika se plačilo stroškov na predlog naloži neuspeli stranki. Veliko vojvodstvo Luksemburg je predlagalo, naj se Komisiji naloži plačilo stroškov, in ker ta s tožbenimi predlogi ni uspela, se ji naloži plačilo stroškov.

Iz teh razlogov je Sodišče (prvi senat) razsodilo:

1. Tožba se zavrne.

2. Evropski komisiji se naloži plačilo stroškov.

Podpisi