HOTĂRÂREA CURȚII (Camera întâi)

11 iulie 2013 *

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru — Transport — Dezvoltarea căilor ferate comunitare — Directiva 91/440/CEE — Articolul 6 alineatul (3) și anexa II — Directiva 2001/14/CE — Articolul 14 alineatul (2) — Independența organismului căruia îi este încredințată exercitarea funcțiilor esențiale”

În cauza C-412/11,

având ca obiect o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor formulată în temeiul articolului 258 TFUE, introdusă la 5 august 2011,

**Comisia Europeană**, reprezentată de J.-P. Keppenne și de H. Støvlbæk, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

reclamantă,

împotriva

**Marelui Ducat al Luxemburgului**, reprezentat de C. Schiltz, în calitate de agent,

pârât,

CURTEA (Camera întâi),

compusă din domnul A. Tizzano, președinte de cameră, domnii A. Borg Barthet (raportor), E. Levits și J.-J. Kasel și doamna M. Berger, judecători,

avocat general: domnul N. Jääskinen,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 13 decembrie 2012,

pronunță prezenta

* Limba de procedură: franceza.

## Hotărâre

1 Prin cererea introductivă, Comisia Europeană solicită Curții să constate că, prin neadoptarea tuturor măsurilor necesare pentru a asigura că entitatea căreia îi este încredințată exercitarea unei funcții esențiale, prevăzută la articolul 6 alineatul (3) și în anexa II la Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare (JO L 237, p. 25, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 86), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 (JO L 315, p. 44, denumită în continuare „Directiva 91/440”), precum și la articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (JO L 75, p. 29, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 66), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2007/58, este independentă de întreprinderea care furnizează serviciile de transport feroviar, Marele Ducat al Luxemburgului nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul acestor dispoziții.

### Cadrul juridic

*Dreptul Uniunii*

2 În februarie 2001 au fost adoptate trei directive în vederea redinamizării transportului feroviar, deschizându-l progresiv concurenței la nivel european, și anume Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 91/440 (JO L 75, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 38), Directiva 2001/13/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind autorizarea întreprinderilor feroviare (JO L 75, p. 26, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 63) și Directiva 2001/14 (denumite în continuare, împreună, „primul pachet feroviar”).

Directiva 91/440

3 Articolul 6 alineatul (3) din Directiva 91/440 prevedea:

„Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a asigura că funcțiile care determină accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură enumerate în anexa II sunt încredințate unor organisme sau firme care nu sunt furnizoare de servicii de transport feroviar. Indiferent de structurile organizatorice, trebuie arătat că acest obiectiv a fost realizat.

Cu toate acestea, statele membre pot încredința întreprinderilor feroviare sau oricărui alt organism sarcina de a colecta sumele reprezentând tarifele și responsabilitatea de administrare a infrastructurii feroviare, cum ar fi investițiile, întreținerea și finanțarea.”

4 Anexa II la directiva menționată cuprindea lista funcțiilor esențiale prevăzute la articolul 6 alineatul (3):

— „pregătirea și luarea deciziilor în legătură cu autorizarea întreprinderilor feroviare, inclusiv acordarea autorizațiilor individuale;

— luarea deciziilor în legătură cu repartizarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității traselor, precum și repartizarea efectivă a traselor individuale;

— luarea deciziilor cu privire la tarifarea infrastructurii;

— supravegherea îndeplinirii obligațiilor de serviciu public cerute în furnizarea anumitor servicii”.

Directiva 2001/14

5 Articolul 14 alineatele (1) și (2) din Directiva 2001/14 avea următorul cuprins:

„(1) Statele membre pot stabili un cadru de alocare a capacităților de infrastructură respectând independența administrării prevăzută la articolul 4 din Directiva [91/440]. Se elaborează norme specifice de alocare a capacităților. Administratorul infrastructurii îndeplinește procedurile de alocare a capacităților. Administratorul infrastructurii se asigură în special de alocarea echitabilă și nediscriminatorie a capacităților de infrastructură, în conformitate cu dreptul comunitar.

(2) În situația în care administratorul infrastructurii nu este independent pe plan juridic, organizatoric sau decizional de orice întreprindere feroviară, funcțiile prevăzute la alineatul (1) și descrise în prezentul capitol sunt îndeplinite de către un organism de alocare independent pe plan juridic, organizatoric sau decizional de orice întreprindere feroviară."

6 Articolul 29 din directiva menționată prevedea:

„(1) În cazul perturbării circulației trenurilor provocate de o problemă de natură tehnică sau de un accident, administratorul infrastructurii trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a se reveni la starea normală. Pentru aceasta elaborează un plan de intervenție în care enumeră diferitele organisme publice care trebuie informate în cazul accidentelor grave sau în cazul perturbării semnificative a circulației trenurilor.

(2) În cazuri urgente și în situația în care este absolut necesar, întrucât din cauza unei defecțiuni infrastructura a fost scoasă temporar din funcțiune, trasele alocate pot fi retrase fără preaviz pe toată perioada de timp necesară reparării sistemului.

Dacă crede de cuviință, administratorul infrastructurii poate cere întreprinderilor feroviare să îi pună la dispoziție resursele pe care el le consideră corespunzătoare pentru restabilirea cât mai rapidă a situației normale.

(3) Statele membre pot cere întreprinderilor feroviare să se implice în aplicarea și monitorizarea propriilor standarde și reguli de siguranță."

*Dreptul luxemburghez*

7 Legea din 22 iulie 2009 privind siguranța feroviară (*Mémorial* A 2009, p. 2465), având ca obiect printre altele înființarea administrației căilor ferate (denumită în continuare „ACF"), prevede că aceasta din urmă este responsabilă cu funcțiile esențiale de alocare a capacităților (alocarea traselor) și de tarifare.

8 Legea din 11 iunie 1999 privind accesul la infrastructura feroviară și la utilizarea acesteia (*Mémorial* A 1999, p. 1794), astfel cum a fost modificată prin Legea din 3 august 2010 (*Mémorial* A 2010, p. 2194), prevede:

„Misiunea de repartizare a capacităților de infrastructură feroviară este încredințată unui organism de repartizare a cărui funcție este asumată de [ACF]."

9 Documentul de referință al rețelei din 23 decembrie 2010 (denumit în continuare „DRR") prevede la punctul 4.8.2, intitulat „Gestionarea traficului în caz de perturbări":

„Gestionarea operațională este asigurată de secțiunea [p]ermanentă [a serviciului de administrare a rețelei (denumit în continuare «SGR») a Societății Naționale a Căilor Ferate Luxemburgheze (denumită în continuare «CFL»)]. Principiile și procedurile sale se aplică tuturor curselor în cazul în

care un tren nu poate respecta orarul de circulație prevăzut inițial. Cu excepția cazului în care există îndoieli, nu se atribuie o nouă trasă pentru un tren aflat în întârziere în cursul aceleași zile. Serviciul de permanență nu va putea, în niciun caz, să atribuie această nouă trasă. Dacă este cazul, rolul său se limitează la funcția de intermediar pentru o nouă comandă din partea UI [utilizatorul infrastructurii] prezentată [ACF]."

10 Punctul 4.8.3 din DRR are următorul cuprins:

„În cazul în care perturbarea și măsurile corective corespunzătoare nu afectează decât o întreprindere feroviară fără a interfera cu capacitățile de infrastructură rezervate de alte întreprinderi feroviare, măsurile corective urmează să fie stabilite după consultarea întreprinderii feroviare în cauză.

Atunci când perturbarea și măsurile corective corespunzătoare afectează mai mult de o întreprindere feroviară, [ACF] va urmări să stabilească măsurile corective cât mai rapid posibil și în urma negocierii cu toate întreprinderile feroviare implicate."

11 Punctul 4.8.4 din DRR prevede:

„În cazul perturbării neprevăzute a circulației trenurilor provocate de o problemă de natură tehnică sau de un accident, administratorul infrastructurii trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a se reveni la starea normală. În special, acesta aplică procedurile RGE [Regulamentul general de exploatare tehnică] prevăzute în caz de incidente sau de accidente.

În cazuri urgente și în situația în care este absolut necesar, în special în caz de accident, de defecțiuni care fac ca infrastructura să fie scoasă temporar din funcțiune sau în orice altă împrejurare care împiedică utilizarea infrastructurii în condiții normale de siguranță, trasele alocate pot fi retrase fără preaviz pentru toată perioada necesară reparării sistemului sau dispariției faptului care a generat oprirea circulației trenurilor.

[ACF] alocă capacități alternative care răspund cât mai bine posibil specificațiilor întreprinderilor feroviare în cauză.

Dacă crede de cuviință, administratorul infrastructurii poate cere întreprinderilor feroviare să îi pună la dispoziție resursele pe care le consideră corespunzătoare pentru restabilirea cât mai rapidă a situației normale sau poate pune în aplicare mijloacele proprii de ajutor și de ridicare. Cheltuielile aferente urmează să fie suportate de partea responsabilă de producerea perturbării."

## Procedura precontencioasă

12 Prin scrisoarea din 26 iunie 2008, Comisia a pus în întârziere Marele Ducat al Luxemburgului pentru a se conforma directivelor din primul pachet feroviar. Acest stat membru a răspuns la punerea în întârziere printr-o scrisoare din 27 august 2008.

13 Prin scrisoarea din 9 octombrie 2009, Comisia a adresat Marelui Ducat al Luxemburgului un aviz motivat în care invoca faptul că măsurile pe care le adoptase pentru asigurarea transpunerii articolul 6 alineatul (3) și a anexei II la Directiva 91/440, precum și a articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14 erau insuficiente în ceea ce privește independența organismelor cărora le sunt încredințate funcțiile esențiale. În acest aviz motivat, Comisia reproșa statului membru menționat și faptul că nu luase măsurile necesare pentru se conforma obligațiilor sale în materie de tarifare a accesului la infrastructura feroviară prevăzute la articolul 11 din Directiva 2001/14, precum și la articolul 10 alineatul (7) din Directiva 91/440. Marele Ducat al Luxemburgului nu și-ar fi îndeplinit nici obligațiile care revin statelor membre în temeiul articolului 30 alineatele (1), (4) și (5) din Directiva 2001/14, în ceea ce privește organismul de control feroviar.

14 Prin scrisorile din 24 decembrie 2009 și din 29 martie 2010, Marele Ducat al Luxemburgului a răspuns la avizul motivat menționat și a transmis Comisiei textul Regulamentului Marelui Ducat din 27 februarie 2010 referitor la sistemul de ameliorare a performanțelor rețelei feroviare.

15 Prin scrisoarea din 15 aprilie 2010, Comisia a trimis Marelui Ducat al Luxemburgului o cerere de informații la care acesta din urmă a răspuns la 26 aprilie și la 16 august 2010.

16 Prin scrisoarea din 25 noiembrie 2010, Comisia a adresat Marelui Ducat al Luxemburgului un aviz motivat suplimentar prin care, având în vedere evoluția cadrului de reglementare național de la data trimiterii avizul motivat din 9 octombrie 2009, aceasta a restrâns domeniul de aplicare al prezentei neîndepliniri a obligațiilor imputate la articolul 6 alineatul (3) și la anexa II la Directiva 91/440, precum și la articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14, referitoare la independența organismului responsabil de funcțiile esențiale, și anume ACF. Comisia a invitat, așadar, Marele Ducat al Luxemburgului să adopte măsurile necesare pentru a se conforma obligațiilor care îi revin într-un termen de două luni de la primirea acestui aviz motivat suplimentar.

17 Prin scrisoarea din 3 februarie 2011, Marele Ducat al Luxemburgului a răspuns la avizul motivat suplimentar.

18 Întrucât a considerat că răspunsul Marelui Ducat al Luxemburgului nu era satisfăcător, Comisia a decis să introducă prezenta acțiune.

## Cu privire la acțiune

*Argumentele părților*

19 Comisia susține că Directiva 91/440 impune printre altele ca funcțiile de repartizare a capacităților feroviare să fie asigurate de organisme independente. Astfel, a doua liniuță a anexei II la această directivă prevede că printre funcțiile esențiale figurează „luarea deciziilor în legătură cu repartizarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității traselor, precum și repartizarea efectivă a traselor individuale”. Anexa II nu ar face, așadar, distincție între diferitele tipuri de atribuire a traselor. În măsura în care organizarea traselor intră sub incidența gestionării operaționale a traficului și este strâns legată de aceasta, gestionarea respectivă ar fi inclusă în funcțiile esențiale și ar trebui, așadar, să fie efectuată de o entitate independentă de întreprinderea feroviară.

20 Potrivit Comisiei, deși ACF, care efectuează alocarea traselor, este într-adevăr un organism independent de CFL, nu este mai puțin adevărat că aceasta din urmă exercită anumite funcții esențiale în materie de repartizare a traselor.

21 Având în vedere informațiile prezentate de Marele Ducat al Luxemburgului, Comisia consideră că, în cazul perturbării traficului, alocarea traselor este efectuată în continuare de un serviciu al CFL, și anume de SGR, fără ca acesta din urmă să fie independent de părțile care prestează servicii de transport feroviar.

22 Comisia susține că, în cazul perturbării traficului, orarul normal stabilit de ACF nu mai poate fi respectat, dat fiind că timpii stabiliți în orar sunt deja depășiți și că devine necesară o nouă alocare a orarelor pentru operatorii care își așteaptă rândul. Comisia consideră că o astfel de reatribuire constituie în mod necesar o alocare de trase. Or, potrivit reglementării luxemburgheze, această reatribuire ar putea fi efectuată exclusiv prin administrarea traficului, operată de CFL, acordând astfel CFL un rol în repartizarea capacităților feroviare, în contradicție cu cerințele Directivei 2001/14.

23 Comisia consideră că exercitarea funcției esențiale de repartizare a traselor impune ca CFL să se supună cerințelor de independență care rezultă din primul pachet feroviar. Or, nicio măsură care urmărește să asigure această independență nu a fost pusă în aplicare în cadrul CFL pentru a separa, din punct de vedere juridic, organizatoric și decizional, părțile care se ocupă de funcțiile esențiale de cele care administrează serviciile de transport feroviar. Acestea funcții ar trebui, așadar, să fie transferate ACF.

24 Comisia susține că articolul 29 din Directiva 2001/14 nu constituie o *lex specialis* care derogă de la norma generală. Astfel, potrivit articolului 14 alineatul (2) din această directivă, obligația de independență care este impusă organismului de alocare ar fi aplicabilă tuturor funcțiilor prevăzute la alineatul (1) al acestui articol 14 și descrise în capitolul III din aceeași directivă, inclusiv articolul 29 din aceasta.

25 În memoriul său în replică, Comisia susține că modificările aduse de DRR, adoptat după expirarea termenului stabilit în avizul motivat, nu sunt suficiente pentru a pune capăt neîndeplinirii obligațiilor.

26 În memoriul său în apărare, Marele Ducat al Luxemburgului apreciază că, deși legislația națională în vigoare era conformă cu litera și cu spiritul Directivei 2001/14, aceasta a fost totuși adaptată, ca urmare a introducerii prezentei acțiuni, astfel încât să nu subziste nici cea mai mică îndoială cu privire la o eventuală neconformitate cu dreptul Uniunii. Așadar, DRR ar fi fost modificat astfel încât, în cazul unei perturbări, noua alocare a traselor să fie de asemenea transferată ACF, SGR nemaifiind, prin urmare, implicat, ceea ce garantează un acces echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură.

27 În memoriul său în duplică, statul membru menționat susține că DRR a fost din nou modificat, cu efect de la 1 ianuarie 2012, și că în prezent acesta îndeplinește cerințele Comisiei, întrucât prevede că, în cazul unei perturbări neprevăzute, noi trase sunt repartizate de ACF.

*Aprecierea Curții*

28 Prin intermediul unicului său motiv, Comisia reproșează Marelui Ducat al Luxemburgului că nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 6 alineatul (3) din Directiva 91/440 coroborat cu anexa II la aceasta și al articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14, în măsura în care, în Luxemburg, deși ACF este un organism independent de CFL, care, la rândul său, asigură funcțiile de administrator al infrastructurii, precum și exploatarea serviciilor feroviare, nu ar fi mai puțin adevărat că aceasta din urmă este însărcinată cu anumite funcții esențiale în materie de alocare a traselor, dat fiind că, în caz de perturbare a traficului, realocarea traselor este încredințată unui serviciu care face parte din CFL, și anume SGR, care nu este independent de acestea pe plan juridic, organizatoric și decizional.

29 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că Marele Ducat al Luxemburgului invocă faptul că transpunerea Directivei 2001/14 este realizată pe deplin odată cu adoptarea DRR, care a intrat în vigoare la 1 octombrie 2011 și a fost modificat la 1 ianuarie 2012.

30 Or, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, existența unei neîndepliniri a obligațiilor trebuie apreciată în funcție de situația din statul membru astfel cum aceasta se prezenta la momentul expirării termenului stabilit în avizul motivat, schimbările intervenite ulterior neputând fi luate în considerare de către Curte (a se vedea în special Hotărârea din 18 noiembrie 2010, Comisia/Spania, C-48/10, Rep., p. I-151, punctul 30, și Hotărârea din 5 mai 2011, Comisia/Germania, C-206/10, Rep., p. I-3573, punctul 25).

31 În consecință, întrucât au fost adoptate ulterior termenului prevăzut de Comisie în avizul său motivat suplimentar din 25 noiembrie 2010, DRR menționat și modificarea acestuia nu pot fi luate în considerare în cadrul examinării de către Curte a temeiniciei prezentei acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor.

32 Cu privire la fond, trebuie amintit că Directiva 91/440 a inițiat liberalizarea transportului feroviar, urmărind să asigure un acces echitabil și nediscriminatoriu al întreprinderilor feroviare la infrastructură. Pentru a garanta un astfel de acces, la articolul 6 alineatul (3) primul paragraf din Directiva 91/440 se prevede că statele membre trebuie să adopte măsurile necesare pentru a asigura că funcțiile esențiale enumerate în anexa II la această directivă sunt încredințate unor organisme sau unor firme care nu sunt ele însele furnizoare de servicii de transport feroviar, fapt ce trebuie dovedit indiferent de structurile organizatorice prevăzute.

33 Potrivit anexei II la Directiva 91/440, sunt considerate funcții esențiale, în sensul articolului 6 alineatul (3) din aceasta, pregătirea și luarea deciziilor în legătură cu autorizarea întreprinderilor feroviare, luarea deciziilor în legătură cu repartizarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității acestora, precum și repartizarea traselor individuale, luarea deciziilor cu privire la tarifarea infrastructurii și supravegherea îndeplinirii obligațiilor de serviciu public cerute în furnizarea anumitor servicii.

34 În această privință, trebuie amintit că, în caz de perturbare a traficului sau de pericol, adoptarea unor măsuri necesare în vederea restabilirii condițiilor normale de circulație, inclusiv eliminarea unor trase, nu ține de alocarea traselor (a se vedea Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Ungaria, C-473/10, punctele 56 și 59).

35 Astfel, articolul 29 din Directiva 2001/14 prevede posibilitatea de a adopta măsuri necesare destinate să răspundă unei situații de perturbare a circulației provocate de o problemă de natură tehnică sau de un accident, precum și în cazuri urgente și în situația în care este absolut necesar întrucât, din cauza unei defecțiuni, infrastructura a fost scoasă temporar din funcțiune (Hotărârea Comisia/Ungaria, citată anterior, punctul 57).

36 Trebuie să se constate că această dispoziție are în vedere măsuri speciale și necesare care trebuie adoptate, în cazul perturbării circulației trenurilor, în vederea restabilirii, pentru motive de securitate, a condițiilor normale de circulație, contrar celorlalte dispoziții din capitolul III din Directiva 2001/14, referitoare la stabilirea calendarului orar și la alocarea unor trase individuale ad-hoc. În consecință, măsurile adoptate în temeiul articolului 29 din Directiva 2001/14 nu pot fi considerate că se referă în mod direct la funcția esențială de alocare a traselor în sensul articolului 14 alineatul (2) din aceeași directivă, funcție care trebuie să fie încredințată unui organism de alocare independent. Este vorba mai degrabă despre măsuri punctuale care trebuie adoptate de urgență pentru a face față unei situații speciale și pentru a asigura că drepturile la capacitate sub formă de trase pot fi exercitate în mod efectiv de beneficiar, conform graficului de circulație (Hotărârea Comisia/Ungaria, citată anterior, punctul 59).

37 În consecință, adoptarea unor asemenea măsuri ține de administrarea traficului și nu este supusă cerinței de independență, astfel încât i se poate încredința o asemenea funcție unui administrator al infrastructurii care este în același timp o întreprindere feroviară.

38 Cu toate acestea, astfel cum a arătat avocatul general la punctul 24 din concluzii, care face trimitere la punctul 67 și, respectiv, la punctul 44 din Concluziile prezentate în cauzele în care s-a pronunțat Hotărârea Comisia/Ungaria, citată anterior, și Hotărârea din 11 iulie 2013, Comisia/Slovenia (C-627/10), deși retragerea traselor în cazul unei perturbări a traficului nu este considerată ca fiind o funcție esențială, trebuie să se considere că noua atribuire a acestora face parte, la rândul său, dintre funcțiile esențiale care pot fi exercitate numai de un administrator independent sau de un organism

de alocare în măsura în care, spre deosebire de administrarea traficului care nu implică luarea deciziilor în sensul anexei II la Directiva 91/440, noua alocare a traselor necesită adoptarea unor decizii privind atribuirea traselor.

39 În speță, în Luxemburg, alocarea de drepturi la o capacitate determinată sub forma unor trase este o funcție esențială atribuită cu titlu exclusiv unui organism de alocare, și anume ACF. În temeiul dispozițiilor relevante ale reglementării luxemburgheze, în caz de perturbare a traficului, în cazuri urgente și în situația în care este absolut necesar sau în orice altă împrejurare care împiedică utilizarea infrastructurii în condiții normale de siguranță, administratorul infrastructurii, și anume CFL, adoptă măsurile necesare pentru a asigura restabilirea situației normale, iar trasele alocate pot fi de asemenea eliminate pentru toată perioada necesară reparării sistemului sau dispariției faptului care a generat oprirea circulației. În acest caz, revine ACF sarcina să atribuie din nou trase.

40 În plus, punctul 4.8.2 din DRR precizează că, în cazul în care un tren nu poate respecta orarul prevăzut inițial, serviciul de permanență al SGR nu va putea atribui în niciun caz o nouă trasă.

41 Astfel, din reglementarea menționată rezultă că nu se realizează o nouă alocare a unor trase și că, în cazul în care aceasta se dovedește a fi necesară, ea va fi efectuată de ACF.

42 În aceste condiții, nu se poate considera că reglementarea luxemburgheză în materie feroviară nu este conformă cerințelor articolului 6 alineatul (3) din Directiva 91/440 și ale articolului 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14 întrucât permite SGR, care este o entitate ce face parte din CFL, să adopte măsurile necesare pentru restabilirea circulației normale în caz de perturbare a traficului sau de pericol.

43 Din considerațiile care precedă rezultă că acțiunea formulată de Comisie trebuie respinsă.

**Cu privire la cheltuielile de judecată**

44 În temeiul articolului 138 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Marele Ducat al Luxemburgului a solicitat obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată, iar aceasta a căzut în pretenții, se impune obligarea acesteia la plata cheltuielilor de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară și hotărăște:

**1) Respinge acțiunea.**

**2) Obligă Comisia Europeană la plata cheltuielilor de judecată.**

Semnături