Zbornik sudske prakse

PRESUDA (prvo vijeće)

11. srpnja 2013.*

„Povreda obveze države članice – Promet – Razvoj željeznica Zajednice – Direktiva 91/440/EEZ – Članak 6. stavak 3. i Prilog II. – Direktiva 2001/14/EZ – Članak 14. stavak 2. – Neovisnost tijela kojem je povjereno obavljanje osnovnih funkcija“

U predmetu C-412/11,

povodom tužbe zbog povrede obveze države članice sukladno članku 258. UFEU-a, podnesene 5. kolovoza 2011.,

Europska komisija, koju zastupaju J.-P. Keppenne i H. Støvlbæk, u svojstvu agenata, sa stalnom adresom u Luxembourgu,

tužitelj,

protiv

Velikog Vojvodstva Luksemburg, koje zastupa C. Schiltz, u svojstvu agenta,

tuženik,

SUD (prvo vijeće),

u sastavu: A. Tizzano, predsjednik vijeća, A. Borg Barthet (izvjestitelj), E. Levits, J.-J. Kasel i M. Berger, suci,

nezavisni odvjetnik: N. Jääskinen,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

nakon saslušanja prijedloga odluke nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 13. prosinca 2012.,

donosi sljedeću

Presudu

1 U svojoj tužbi Europska komisija traži da Sud utvrdi da, time što nije poduzelo sve potrebne mjere kako bi osiguralo da tijelo kojem je povjereno obavljanje osnovne funkcije iz članka 6. stavka 3. i Priloga II. Direktivi 91/440/EEZ Vijeća od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice (SL L 237,

* Jezik postupka: francuski

str. 25.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom, poglavlje 7., svezak 4., str. 3.), kako je izmijenjena i dopunjena Direktivom 2007/58/EZ Europskog Parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. (SL L 315, str. 44.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom, poglavlje 7., svezak 4., str. 86., u daljnjem tekstu: Direktiva 91/440), kao i iz članka 14. stavka 2. Direktive 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture (SL L 75, str. 29.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom, poglavlje 7., svezak 5., str. 27.), kako je izmijenjena i dopunjena Direktivom 2007/58, bude neovisno o poduzeću koje pruža usluge željezničkog prijevoza, Veliko Vojvodstvo Luksemburg nije ispunilo obveze koje ima na temelju tih odredaba.

Pravni okvir

Pravo Unije

2 U veljači 2001. usvojene su tri direktive za ponovno oživljavanje željezničkog prijevoza kroz postupno otvaranje prema tržišnom natjecanju na europskoj razini: Direktiva 2001/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001., kojom se mijenja i dopunjuje Direktiva 91/440 (SL L 75, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom, poglavlje 7., svezak 4., str. 35.), Direktiva 2001/13/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. kojom se mijenja i dopunjuje Direktiva 95/18/EZ Vijeća o izdavanju dozvola željezničkim prijevoznicima (SL L 75, str. 26.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom, poglavlje 7., svezak 6., str. 43.) i Direktiva 2001/14 (u daljnjem tekstu zajedno nazvane: prvi željeznički paket).

Direktiva 91/440

3 Članak 6. stavak 3. Direktive 91/440 određivao je sljedeće:

„Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se funkcije koje određuju pravedni i nediskriminirajući pristup infrastrukturi, nabrojane u Prilogu II., povjere tijelima ili poduzećima koja sama ne obavljaju nikakve usluge željezničkog prijevoza. Bez obzira na strukturu organizacije, mora se dokazati da je ovaj cilj postignut.

Međutim, države članice mogu dodijeliti željezničkim prijevoznicima ili bilo kojem drugom tijelu zadatak ubiranja pristojbi i odgovornost za upravljanje željezničkom infrastrukturom, kao što je ulaganje, održavanje i financiranje.”

4 Prilog II. spomenutoj Direktivi glasio je kako slijedi:

„Popis osnovnih funkcija iz članka 6. stavka 3.:

— priprema i donošenje odluka koji se odnose na izdavanje dozvola željezničkim prijevoznicima uključujući odobravanje pojedinačnih dozvola,

— donošenje odluka koje se odnose na dodjelu trasa uključujući određivanje i procjenu raspoloživosti i dodjelu pojedinačnih trasa za vlakove,

— donošenje odluka koje se odnose na ubiranje pristojbi za korištenje infrastrukture,

— praćenje obveza obavljanja javnih usluga potrebnih u obavljanju određenih usluga.”

Direktiva 2001/14

5 Članak 14. stavci 1. i 2. Direktive 2001/14 određivali su:

„1. Države članice mogu utvrditi okvir za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta te pritom poštovati neovisnost uprave predviđenu u članku 4. Direktive 91/440/EEZ. Utvrđuju se određena pravila o dodjeli kapaciteta. Upravitelj infrastrukture izvršava postupke dodjele kapaciteta. Štoviše, upravitelj infrastrukture vodi brigu o tome da se dodjela infrastrukturnog kapaciteta izvrši na pravednoj i nediskriminirajućoj osnovi, te u skladu s pravom Zajednice.

2. Kad upravitelj infrastrukture, u svojem pravnom obliku, organizaciji ili funkcijama donošenja odluka, nije neovisan o željezničkim prijevoznicima, funkcije na koje se odnosi stavak 1., a koje su opisane u ovom poglavlju, obavlja tijelo za dodjelu kapaciteta koje je, u svojem pravnom obliku, organizaciji i donošenju odluka, neovisno o željezničkim prijevoznicima."

6 Članak 29. navedene Direktive predviđao je:

„1. U slučaju smetnji pri kretanjima vlakova prouzrokovanih zbog tehničkih razloga ili nesreće, upravitelj infrastrukture mora poduzeti sve potrebne mjere kako bi normalizirao situaciju. U tu svrhu sastavlja plan postupanja u posebnim slučajevima u kojem navodi razna tijela javne vlasti koja moraju biti obaviještena u slučaju ozbiljnih nesreća ili smetnji pri kretanjima vlakova.

2. U slučaju opasnosti i kad je to prijeko potrebno zbog smetnji koje su dovele do toga da infrastruktura trenutačno nije u upotrebi, raspodijeljene se trase mogu povući bez upozorenja, za vrijeme potrebno da se sustav popravi.

Upravitelj infrastrukture može, ako smatra potrebnim, zatražiti od željezničkih prijevoznika da mu stave na raspolaganje sredstva koja po njegovu mišljenju najviše mogu doprinijeti normalizaciji situacije u najkraćem roku.

3. Države članice mogu zatražiti od željezničkih prijevoznika da se uključe u provođenje i nadgledanje njihovog vlastitog poštivanja sigurnosnih standarda i pravila."

Luksemburško pravo

7 Zakon o sigurnosti željeznica od 22. srpnja 2009. (*Mémorial* A 2009, str. 2465.), čija je glavna svrha bila uspostavljanje Uprave za željeznice (*Administration des Chemins de Fer*, u daljnjem tekstu: ACF), predviđa da je navedena uprava nadležna za osnovne funkcije dodjele kapaciteta (dodjelu trasa) i ubiranje pristojbi.

8 Zakon o pristupu željezničkoj infrastrukturi i njezinom korištenju od 11. lipnja 1999. (*Mémorial* A 1999, str. 1794.), kako je izmijenjen i dopunjen Zakonom od 3. kolovoza 2010. (*Mémorial* A 2010, str. 2194.), određuje:

„Zadaća dodjele željezničkog infrastrukturnog kapaciteta povjerava se tijelu za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta, a tu funkciju obavlja [ACF]."

9 Izvješće o mreži od 23. prosinca 2010. (*Document de Référence du Réseau*, u daljnjem tekstu: DRR) u točki 4.8.2., pod naslovom „Upravljanje prometom u slučaju smetnji", predviđa:

„Operativnu regulaciju prometa obavlja [d]ežurni ured [Službe za upravljanje mrežom] (*Service Gestion Réseau*, u daljnjem tekstu: SGR) Luksemburškog nacionalnog društva za željeznice (*Société nationale des chemins de fer luxembourgeois*, u daljnjem tekstu: CFL). Njezina načela i postupci primjenjuju se

na sav promet vlakova ukoliko jedan vlak ne može poštovati prvotno predviđeni vozni red. Osim iznimno, u dvojbenim slučajevima, nova trasa vlaka se ne dodjeljuje ako se radi o kašnjenju u prometu vlaka tijekom istog dana. Ni u kojem slučaju Služba ne dodjeljuje tu novu trasu. U tom slučaju, njezina se uloga ograničava na funkciju posrednika za novi zahtjev KI [korisnika infrastrukture] pri [ACF]-u."

10 Točka 4.8.3. DRR-a glasi kako slijedi:

„Ako se smetnje i odgovarajuće korektivne mjere odnose samo na jednog željezničkog prijevoznika bez da utječu na kapacitete infrastrukture koje koriste drugi željeznički prijevoznici, korektivne se mjere određuju u dogovoru s dotičnim željezničkim prijevoznikom.

Ukoliko se smetnje i korektivne mjere odnose na više od jednog željezničkog prijevoznika, [ACF] će nastojati odrediti korektivne mjere što je prije moguće i u pregovorima sa svim uključenim željezničkim prijevoznicima."

11 Točka 4.8.4. DRR-a glasi:

„U slučaju nepredvidivih smetnji pri prometu vlakova zbog tehničkih razloga ili nesreće, upravitelj infrastrukture će poduzeti sve potrebne mjere kako bi normalizirao situaciju. On mora naročito primijeniti postupke RGE-a [*Règlement Général de l'Exploitation Technique*] predviđene u slučaju nezgoda i nesreća.

U slučaju opasnosti i kad je to prijeko potrebno, a posebno u slučaju nesreće, zbog smetnji koje su dovele do toga da se infrastrukturom trenutno ne može koristiti ili zbog bilo koje druge činjenice koja onemogućava korištenje infrastrukture u normalnim uvjetima sigurnosti, raspodijeljene se trase mogu povući bez upozorenja, na vrijeme potrebno da se sustav popravi ili do nestanka činjenice koja je prouzročila prekid prometa.

[ACF] će dodijeliti alternativne kapacitete koji najbolje odgovaraju specifikacijama željezničkih prijevoznika u pitanju.

Upravitelj infrastrukture može, ako smatra potrebnim, zatražiti od željezničkih prijevoznika da mu stave na raspolaganje sredstva koja po njegovom mišljenju najviše mogu doprinijeti normalizaciji situacije u najkraćem roku ili upotrijebiti vlastita sredstva za spašavanje i ponovno vraćanje na tračnice. Troškove koji pritom nastanu snosit će strana koja je odgovorna za smetnje."

Postupak koji je prethodio sporu

12 Dopisom od 26. srpnja 2008. Komisija je pozvala Veliko Vojvodstvo Luksemburg da svoje propise uskladi s direktivama iz prvog željezničkog paketa. Navedena država članica je na taj poziv odgovorila dopisom od 27. kolovoza 2008.

13 Dopisom od 9. listopada 2009. Komisija je uputila Velikom Vojvodstvu Luksemburg obrazloženo mišljenje u kojem je istaknula da mjere koje su usvojene kako bi se omogućilo prenošenje članka 6. stavka 3. i Priloga II. Direktivi 91/440 kao i članka 14. stavka 2. Direktive 2001/14, a koje se tiču neovisnosti tijela kojima se povjeravaju osnovne funkcije, nisu dovoljne. U obrazloženom mišljenju Komisija je toj državi članici prigovorila da nije poduzela potrebne mjere radi usklađivanja s obvezama iz članka 11. Direktive 2001/14 kao i članka 10. stavka 7. Direktive 91/440, a koje se tiču ubiranja pristojbi za pristup željezničkoj infrastrukturi. Također tvrdi da Veliko Vojvodstvo Luksemburg nije ispunilo obveze koje države članice imaju na temelju članka 30. stavaka 1., 4. i 5. Direktive 2001/14, a odnose se na željezničko regulatorno tijelo.

14 U dopisima od 24. prosinca 2009. i 29. ožujka 2010. Veliko Vojvodstvo Luksemburg odgovorilo je na navedeno obrazloženo mišljenje proslijedivši Komisiji tekst Uredbe Velikog Vojvodstva od 27. veljače 2010. o programu izvedbe željezničke mreže.

15 Dopisom od 15. travnja 2010. Komisija je Velikom Vojvodstvu Luksemburg poslala zahtjev za podacima, na koji je ono odgovorilo 26. travnja i 16. kolovoza 2010.

16 Dopisom od 25. studenog 2010. Komisija je Velikom Vojvodstvu Luksemburg uputila dodatno obrazloženo mišljenje kojim je, uzimajući u obzir razvoj nacionalnog pravnog okvira nakon slanja obrazloženog mišljenja od 9. listopada 2009., ograničila prigovor povrede obveze na članak 6. stavak 3. i Prilog II. Direktivi 91/440 te na članak 14. stavak 2. Direktive 2001/14 koji se tiču neovisnosti tijela nadležnog za osnovne funkcije, odnosno ACF-a. Komisija je dakle pozvala Veliko Vojvodstvo Luksemburg da poduzme potrebne mjere radi usklađivanja sa svojim obvezama u roku od dva mjeseca od primitka dodatnog obrazloženog mišljenja.

17 Dopisom od 3. veljače 2011. Veliko Vojvodstvo Luksemburg odgovorilo je na dodatno obrazloženo mišljenje.

18 Budući da nije bila zadovoljna odgovorom Velikog Vojvodstva Luksemburg, Komisija je odlučila podnijeti predmetnu tužbu.

O tužbi

Argumentacija stranaka

19 Komisija ističe da Direktiva 91/440 zahtijeva da funkcije dodjele željezničkog kapaciteta budu povjerene neovisnim tijelima. Naime, Prilog II. druga alineja toj Direktivi predviđa da u osnovne funkcije pripada „donošenje odluka koje se odnose na dodjelu trasa uključujući određivanje i procjenu raspoloživosti i dodjelu pojedinačnih trasa za vlakove". Prilog II. ne pravi, dakle, razliku između različitih vrsta dodjela trasa. S obzirom na to da organizacija trasa vlakova proizlazi iz regulacije prometa i usko je s njom povezana, tu regulaciju treba ubrojiti u osnovne funkcije, a treba je provoditi tijelo koje je neovisno o željezničkom prijevozniku.

20 Prema Komisiji, iako je ACF, koji obavlja dodjelu trasa vlakova, doista tijelo neovisno o CFL-u, činjenica je da je ovomu potonjem ipak povjerena nadležnost u nekim osnovnim funkcijama u području dodjele trasa vlakova.

21 Uzimajući u obzir podatke koje je pružilo Veliko Vojvodstvo Luksemburg, Komisija smatra da u slučaju smetnji u prometu vlakova dodjelu trasa i dalje obavlja jedna od službi CFL-a, odnosno SGR, iako potonji nije nezavisan od odjelâ koji pružaju usluge željezničkog prijevoza.

22 Komisija drži da u slučaju smetnji u prometu redovan vozni red koji utvrđuje ACF ne može više biti poštovan s obzirom na to da je vrijeme u voznom redu prekoračeno i da je neophodna promjena voznog reda za prijevoznike koji čekaju svoj red. Komisija smatra da takva preraspodjela nužno uključuje i dodjelu trasa vlakova. Međutim, prema luksemburškim propisima tu preraspodjelu može vršiti isključivo uprava za promet koju obavlja CFL, pa mu se time daje uloga u dodjeli željezničkog kapaciteta, što je u suprotnosti sa zahtjevima Direktive 2001/14.

23 Komisija smatra da obavljanje osnovne funkcije dodjele trasa podrazumijeva da CFL poštuje zahtjev neovisnosti određen u prvom željezničkom paketu. Međutim, nijedna mjera koja bi osigurala takvu neovisnost nije bila provedena unutar CFL-a kako bi se osnovali odjeli koji bi vršili osnovne funkcije i koji bi bili, s pravnog, organizacijskog i gledišta odlučivanja, odvojeni od onih odjela koji bi upravljali uslugama željezničkog prijevoza. Te su funkcije stoga trebale biti prenesene na ACF.

24 Komisija drži da članak 29. Direktive 2001/14 ne predstavlja *lex specialis* koji derogira opće pravilo. Naime, prema članku 14. stavku 2. ove Direktive, obveza neovisnosti koja se nameće tijelu za dodjelu kapaciteta treba biti primjenjiva na sve funkcije iz stavka 1. istog članka, a koje su opisane u Poglavlju III. navedene Direktive, uključujući i njezin članak 29.

25 U svojoj replici Komisija ističe da izmjene i dopune DRR-a, koje su usvojene nakon roka određenog u obrazloženom mišljenju, nisu dovoljne za prestanak povrede obveze.

26 Veliko Vojvodstvo Luksemburg, u svojem odgovoru na tužbu, smatra da je nacionalno zakonodavstvo na snazi, premda je bilo usklađeno s odredbama i duhom Direktive 2001/14, ipak bilo usvojeno tek nakon podnošenja predmetne tužbe, kako ne bi ostalo mjesta sumnji u neusklađenost s pravom Unije. Tako je DRR izmijenjen i dopunjen na način da se nova dodjela trasa, u slučaju smetnji, također prenosi na ACF, dok SGR više nije uključen, pa se time jamči pravedan i nediskriminirajući pristup infrastrukturi.

27 U svom odgovoru na repliku navedena država članica navodi da je DRR ponovno izmijenjen i dopunjen, s učinkom od 1. siječnja 2012., i da je od tog trenutka ispunjavao sve zahtjeve Komisije predviđajući i to da će u slučaju nepredviđenih smetnji ACF dodijeliti nove trase vlakova.

Utvrđenja Suda

28 U svom jedinom prigovoru Komisija zamjera Velikom Vojvodstvu Luksemburg da nije ispunilo obveze koje ima na temelju članka 6. stavka 3. Direktive 91/440 u vezi s Prilogom II. istoj direktivi i iz članka 14. stavka 2. Direktive 2001/14, s obzirom na to da je ACF, premda tijelo nezavisno od CFL-a, koji inače obavlja funkcije upravljanja infrastrukturom kao i pružanja željezničkih usluga, ovaj potonji u Luksemburgu i dalje zadržao neke osnovne funkcije u području dodjele trasa vlakova jer se u slučaju smetnji u prometu preraspodjela trasa povjerava SGR-u, službi koja je sastavni dio CFL-a i koja je o njemu ovisna u pravnom, organizacijskom i odlučivačkom smislu.

29 Na početku, treba istaknuti da Veliko Vojvodstvo Luksemburg tvrdi kako je Direktiva 2001/14 u potpunosti prenesena u unutarnji pravni sustav nakon donošenja DRR-a, koji je stupio na snagu 1. listopada 2011., a izmijenjen je i dopunjen 1. siječnja 2012.

30 Međutim, prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda postojanje povrede obveze treba ocjenjivati prema stanju u državi članici koje je postojalo do proteka roka određenog u obrazloženom mišljenju pa stoga promjene koje su naknadno nastupile Sud ne može uzeti u obzir (vidjeti osobito presude od 18. studenog 2010., Komisija protiv Španjolske, C-48/10, Zb., str. I-151., točku 30. i od 5. svibnja 2011., Komisija protiv Njemačke, C-206/10, Zb., str. I-3573., točku 25.).

31 Prema tome, navedeni DRR i njegove izmjene doneseni su nakon isteka roka koji je Komisija odredila u svojem dodatnom obrazloženom mišljenju od 25. studenog 2010. i ne mogu se uzeti u razmatranje u okviru ispitivanja Suda o osnovanosti tužbe zbog povrede obveze od strane države članice.

32 Na kraju, treba podsjetiti da je Direktiva 91/440 pokrenula liberalizaciju željezničkog prijevoza s ciljem osiguranja pravednog i nediskriminirajućeg pristupa željezničkih prijevoznika infrastrukturi. Kako bi se zajamčio takav pristup, članak 6. stavak 3. prvi podstavak Direktive 91/440 odredio je da države članice

moraju poduzeti potrebne mjere kako bi osigurale povjeravanje osnovnih funkcija nabrojanih u Prilogu II. ovoj Direktivi tijelima ili poduzećima koja sama ne obavljaju nikakve usluge željezničkog prijevoza, što se mora dokazati bez obzira na strukturu organizacije.

33 Sukladno Prilogu II. Direktivi 91/440, osnovnim funkcijama u smislu članka 6. stavka 3. iste direktive smatraju se: priprema i donošenje odluka koje se odnose na izdavanje dozvola željezničkim prijevoznicima, donošenje odluka koje se odnose na dodjelu trasa, uključujući određivanje i procjenu raspoloživosti te dodjelu pojedinačnih trasa za vlakove, donošenje odluka koje se odnose na ubiranje pristojbi za korištenje infrastrukture i praćenje obveza obavljanja javnih usluga potrebnih u pružanju određenih usluga.

34 U tom pogledu potrebno je podsjetiti da u slučaju smetnji u prometu ili opasnosti donošenje mjera potrebnih za normalizaciju situacije, uključujući ukidanje trasa, nije povezano s dodjelom trasa (vidjeti presudu od 28. veljače 2013., Komisija protiv Mađarske, C-473/10, točke 56. i 59.).

35 Naime, članak 29. Direktive 2001/14 predviđa mogućnost donošenja mjera potrebnih da bi se odgovorilo na situacije smetnji u prometu prouzrokovane tehničkim razlozima ili nesrećom kao i na situacije opasnosti ili kad je to prijeko potrebno zbog smetnji koje su učinile infrastrukturu trenutačno neupotrebljivom (gore spomenuta presuda Komisija protiv Mađarske, točka 57.).

36 Nedvojbeno je da je navedena odredba usmjerena na posebne i nužne mjere koje je potrebno donijeti u slučaju smetnji u prometu vlakova iz razloga sigurnosti, a u cilju normalizacije situacije, za razliku od odredaba Poglavlja III. Direktive 2001/14 koje se odnose na utvrđivanje voznog reda i na *ad hoc* dodjelu pojedinačnih trasa. Stoga ne treba smatrati da se mjere donesene na temelju članka 29. navedene Direktive odnose neposredno na osnovnu funkciju dodjele trasa vlakova u smislu članka 14. stavka 2. iste Direktive, odnosno na funkciju koja treba biti povjerena neovisnom tijelu za dodjelu kapaciteta. Prije je riječ o bitnim mjerama koje treba donijeti u hitnim slučajevima radi suočavanja s posebnom situacijom i kako bi se osiguralo da pravo na kapacitet u obliku trasa vlakova korisnik može stvarno izvršavati u skladu s voznim redom mreže (gore navedena presuda Komisija protiv Mađarske, točka 59.).

37 Prema tome, donošenje takvih mjera proizlazi iz upravljanja prometom i nije podložno zahtjevu neovisnosti s obzirom na to da se te funkcije mogu povjeriti upravitelju infrastrukture koji je istodobno i željeznički prijevoznik.

38 Međutim, kao što je istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 24. svojeg prijedloga odluke, a koja se poziva na točke 67. i 44. prijedloga odluka iznesenih u predmetima koji su doveli do gore navedene presude Komisija protiv Mađarske i presude od 11. srpnja 2013., Komisija protiv Slovenije (C-627/10), premda se ukidanje trasa u slučaju smetnji u prometu ne smatra osnovnom funkcijom, nova dodjela trasa mora se, kao takva, smatrati dijelom osnovnih funkcija koje može izvršavati samo neovisni upravitelj ili tijelo za dodjelu kapaciteta s obzirom na to da, za razliku od upravljanja prometom koje ne podrazumijeva donošenje odluka u smislu Priloga II. Direktivi 91/440, nova dodjela trasa zahtijeva donošenje odluka o dodjeli trasa vlakova.

39 U ovom slučaju, u Luksemburgu je dodjela prava na kapacitet određen u obliku trasa osnovna funkcija koja se povjerava isključivo tijelu za dodjelu kapaciteta, odnosno ACF-u. Sukladno relevantnim odredbama luksemburških propisa, u slučaju smetnji u prometu, opasnosti ili kad je to prijeko potrebno te zbog svake druge činjenice koja sprječava korištenje infrastrukture u normalnim uvjetima sigurnosti, upravitelj infrastrukture, odnosno CFL, donosi potrebne mjere za normalizaciju situacije, a raspodijeljene se trase mogu povući za vrijeme potrebno da se sustav popravi ili do nestanka činjenice koja je prouzročila prekid prometa. U tom slučaju, ACF ponovno odlučuje o novoj dodjeli trasa.

40 Osim toga, točka 4.8.2. DRR-a jasno predviđa da, ako jedan vlak ne može poštovati prvotno predviđeni vozni red, dežurni ured SGR-a ni u kojem slučaju neće dodijeliti novu trasu.

41 Prema tome, iz navedenih propisa proizlazi da nova dodjela trasa neće biti provedena i da će je, ako se za njom i pokaže potreba, izvršiti ACF.

42 U tim uvjetima, ne može se smatrati da luksemburški propisi koji uređuju željeznički promet nisu u skladu sa zahtjevima članaka 6. stavka 3. Direktive 91/440 i 14. stavka 2. Direktive 2001/14, zbog toga što oni omogućuju SGR-u, koji je dio CFL-a, donošenje mjera potrebnih za normalizaciju prometa u slučaju smetnji u prometu ili opasnosti.

43 Iz prethodnih razmatranja proizlazi da tužbu koju je podnijela Komisija treba odbiti.

Troškovi

44 Sukladno članku 138. stavku 1. Poslovnika, stranka koja izgubi dužna je, na zahtjev protivne stranke, snositi troškove. Budući da je Veliko Vojvodstvo Luksemburg postavilo zahtjev da se Komisiji naloži snošenje troškova i da je ona izgubila spor, Komisiji se nalaže snošenje troškova.

Slijedom navedenog, Sud (prvo vijeće) proglašava i presuđuje:

1. **Tužba se odbija.**

2. **Europskoj komisiji nalaže se snošenje troškova.**

Potpisi