



## Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Første Afdeling)

11. juli 2013\*

»Traktatbrud — transport — udvikling af Fællesskabets jernbaner — direktiv 91/440/EF — artikel 6, stk. 3, og bilag II — direktiv 2001/14/EF — artikel 14, stk. 2 — uafhængighed for det organ, hvortil udøvelsen af de væsentlige funktioner er overdraget«

I sag C-412/11,

angående et traktatbrudssøgsmål i henhold til artikel 258 TEUF, anlagt den 5. august 2011,

**Europa-Kommissionen** ved J.-P. Keppenne og H. Støvlbæk, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøger,

mod

**Storhertugdømmet Luxembourg** ved C. Schiltz, som befuldmægtiget,

sagsøgt,

har

DOMSTOLEN (Første Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, A. Tizzano, og dommerne A. Borg Barthet (refererende dommer), E. Levits, J.-J. Kasel og M. Berger,

generaladvokat: N. Jääskinen

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 13. december 2012,

afsagt følgende

\* Processprog: fransk.

## Dom

- 1 Europa-Kommissionen har i stævningen nedlagt påstand om, at Domstolen fastslår, at Storhertugdømmet Luxembourg har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 6, stk. 3, i og bilag II til Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EFT L 237, s. 25), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/58/EF af 23. oktober 2007 (EUT L 315, s. 44, herefter »direktiv 91/440«), samt artikel 14, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur (EFT L 75, s. 29), som ændret ved direktiv 2007/58, idet det ikke har truffet alle de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at den enhed, hvortil udøvelsen af en i de nævnte bestemmelser angiven væsentlig funktion, er overdraget, er uafhængig af den virksomhed, som leverer jernbanetransportydelse.

### Retsforskrifter

#### *EU-retten*

- 2 I februar 2001 blev tre direktiver vedtaget med henblik på at stimulere jernbanetransporten ved gradvis at åbne op for konkurrence inden for jernbanetransporten på europæisk plan, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af direktiv 91/440 (EFT L 75, s. 1), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder (EFT L 75, s. 26) og direktiv 2001/14 (herefter samlet »den første jernbanepakke«).

#### Direktiv 91/440

- 3 Artikel 6, stk. 3, i direktiv 91/440 bestemte:

»Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at fastlæggelse af retfærdig og ikke-diskriminerende adgang til infrastruktur som opført på listen i bilag II overdrages organer eller selskaber, der ikke selv udfører nogen form for jernbanetransport. Uanset strukturform skal det fremgå, at denne målsætning er opfyldt.

Medlemsstaterne kan imidlertid overdrage opkrævningen af afgifter og ansvaret for jernbaneinfrastrukturen, herunder investeringer, vedligeholdelse og finansiering, til jernbanevirksomheder eller ethvert andet organ.«

- 4 Bilag II til nævnte direktiv havde følgende ordlyd:

»Liste over de væsentlige funktioner, der er omhandlet i artikel 6, stk. 3:

- forberedelse og beslutningstagning i forbindelse med tildeling af licens til jernbanevirksomheder, herunder tildeling af individuelle licenser
- beslutningstagning i forbindelse med kanaltildeling, herunder både fastlæggelse og vurdering af, hvad der står til rådighed, samt tildeling af individuelle kanaler
- beslutningstagning i forbindelse med opkrævning af infrastrukturafgifter
- overvågning af opfyldelsen af public service-forpligtelser i forbindelse med visse tjenesteydelser.«

Direktiv 2001/14

5 Artikel 14, stk. 1 og 2, i direktiv 2001/14/ bestemte:

»1. Medlemsstaterne kan fastlægge principper for tildelingen af infrastrukturkapacitet under overholdelse af det i artikel 4 i direktiv 91/440 [...] nævnte krav om forvaltningsmæssig uafhængighed. Der fastsættes nærmere regler for tildelingen af kapacitet. Infrastrukturforvalteren foretager kapacitetstildelingen. Infrastrukturforvalteren sikrer bl.a., at infrastrukturkapacitet tildeles på et retfærdigt og ikke-diskriminerende grundlag og i overensstemmelse med fællesskabsretten.

2. Hvis infrastrukturforvalteren ikke er uafhængig af enhver jernbanevirksomhed med hensyn til retlig status, organisation eller beslutningstagning, varetages de funktioner, der er nævnt i stk. 1 og beskrevet i dette kapitel, af et tildelingsorgan, der er uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed med hensyn til retlig status, organisation og beslutningstagning.«

6 Direktivets artikel 29 bestemte:

»1. Opstår der forstyrrelser i togtrafikken på grund af tekniske fejl eller som følge af en ulykke, træffer infrastrukturforvalteren alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at normalisere situationen. Med henblik herpå udarbejder han en beredskabsplan med en liste over de forskellige offentlige organer, der skal underrettes i tilfælde af alvorlige hændelser eller alvorlige forstyrrelser i togtrafikken.

2. I en nødsituation, og når det er uomgængelig nødvendigt som følge af sammenbrud, som midlertidigt gør infrastrukturen ubrugelig, kan de tildelte kanaler uden advarsel trækkes tilbage lige så længe, som det tager at reparere systemet.

Infrastrukturforvalteren kan, hvis han anser det for nødvendigt, forlange, at jernbanevirksomhederne stiller de midler, han finder mest hensigtsmæssige, til hans disposition med henblik på, at togtrafikken snarest muligt kan normaliseres.

3. Medlemsstaterne kan kræve, at jernbanevirksomhederne deltager i tilsynet med, at de selv overholder sikkerhedsstandarder og -regler, og i håndhævelsen af disse standarder og regler.«

#### *Luxembourgsk ret*

7 Loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire (lov af 22.7.2009 om jernbanesikkerhed) (*Mémorial A* 2009, s. 2465), som navnlig omhandler oprettelsen af administration des chemins de fer (jernbanemyndigheden, herefter »ACF«), bestemmer, at sidstnævnte myndighed er ansvarlig for de væsentlige funktioner at tildele kapacitet (tildeling af kanaler) og opkræve afgifter.

8 I loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation (lov af 11.6.1999 om adgang til og anvendelse af jernbaneinfrastrukturen (*Mémorial A* 1999, s. 1794), som ændret ved lov af 3. august 2010 (*Mémorial A* 2010, s. 2194), bestemmes:

»Tildelingen af jernbaneinfrastrukturkapacitet overlades til et tildelingsorgan, hvis funktion varetages af [ACF].«

- 9 Document de référence du réseau du 23 décembre 2010 (netvejledningen af 23.12.2010, herefter »netvejledningen«) bestemmer i punkt 4.8.2 med overskriften »Styring af trafikken i tilfælde af forstyrrelser«:

»Den operationelle regulering foretages af vagttjenesten ved [service de gestion du réseau (afdelingen for forvaltning af nettet, herefter »SGR«) i Société nationale de chemins de fer luxembourgeois (det nationale luxembourgske jernbaneselskab, herefter »CFL«)]. Dens principper og procedurer finder anvendelse på al trafik, når en trafikbevægelse ikke kan overholde den køreplan, som oprindeligt er fastsat. Medmindre der er tale om en fejl, tildeles der ikke en ny kanal for en trafikbevægelse, som er forsinket i løbet af den samme dag. Vagttjenesten tildeler i intet tilfælde denne nye kanal. I givet fald er dens rolle begrænset til at agere mellemmand i forbindelse med en ny anmodning fra UI [utilisateur de l'infrastructure] (brugeren af infrastrukturen) hos [ACF].«

- 10 Netvejledningens punkt 4.8.3 har følgende ordlyd:

»Når forstyrrelsen og de korrigerede foranstaltninger kun berører en jernbanevirksomhed uden at påvirke den infrastrukturkapacitet, som er reserveret af de andre jernbanevirksomheder, udarbejdes de korrigerende foranstaltninger i samråd med den pågældende jernbanevirksomhed.

Når forstyrrelsen og de korrigerede foranstaltninger berører mere end en jernbanevirksomhed, søger [ACF] at fastsætte de korrigerede foranstaltninger i så god tid som muligt og efter forhandlinger med alle de berørte jernbanevirksomheder.«

- 11 Netvejledningens punkt 4.8.4 bestemmer:

»Hvis der opstår uforudsete forstyrrelser i togtrafikken på grund af en teknisk fejl eller som følge af en ulykke, træffer infrastrukturforvalteren alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at normalisere situationen. Navnlig anvender han de procedurer i tilfælde af hændelser og ulykker, som er fastsat i Règlement Général de l'Exploitation Technique (de almindelige bestemmelser om teknisk udnyttelse (RGE)).

I hastetilfælde, og når det er absolut nødvendigt, navnlig i tilfælde af en ulykke, tekniske fejl, som bevirker, at infrastrukturen midlertidigt ikke kan benyttes, eller ethvert andet forhold, som forhindrer en anvendelse af infrastrukturen under normale sikkerhedsforhold, kan de tildelte kanaler ophæves uden varsel i det tidsrum, som er nødvendigt for, at installationerne bringes i orden, eller det forhold, som har bragt trafikken til ophør, er fjernet.

[ACF] tildeler alternativ kapacitet, der så vidt muligt opfylder specifikationerne fra de omhandlede jernbanevirksomheder.

Infrastrukturforvalteren kan, hvis han finder det nødvendigt, kræve, at jernbanevirksomhederne stiller de midler, som forekommer ham mest egnede til at reetablere den normale situation hurtigst muligt, til rådighed for ham, eller anvende sine egne ressourcer med henblik på assistance og afhjælpning. Omkostningerne som følge heraf bæres af den part, som har ansvaret for forstyrrelsen.«

### **Den administrative procedure**

- 12 Ved skrivelse af 26. juni 2008 tilstillede Kommissionen Storhertugdømmet Luxembourg en åbningsskrivelse, hvori den opfordrede medlemsstaten til at efterkomme direktiverne i den første jernbanepakke. Medlemsstaten besvarede åbningsskrivelsen ved en skrivelse af 27. august 2008.

- 13 Ved skrivelse af 9. oktober 2009 fremsendte Kommissionen en begrundet udtalelse til Storhertugdømmet Luxembourg, hvori den anførte, at de foranstaltninger, der var truffet for at sikre gennemførelsen af artikel 6, stk. 3, i og bilag II til direktiv 91/440 samt artikel 14, stk. 2, i direktiv 2001/14, var utilstrækkelige hvad angår uafhængigheden for de organer, hvortil udøvelsen af de væsentlige funktioner er overdraget. I den begrundede udtalelse foreholdt Kommissionen også denne medlemsstat ikke at have truffet de nødvendige foranstaltninger for at opfylde sine forpligtelser med hensyn til opkrævning af afgifter for adgangen til jernbaneinfrastrukturen som omhandlet i artikel 11 i direktiv 2001/14 og artikel 10, stk. 7, i direktiv 91/440. Storhertugdømmet Luxembourg skulle også have undladt at opfylde de forpligtelser, som påhviler medlemsstaterne i medfør af artikel 30, stk. 1, 4 og 5, i direktiv 2001/14 vedrørende jernbanetilsynsorganet.
- 14 Ved skrivelser af 24. december 2009 og 29. marts 2010 besvarede Storhertugdømmet Luxembourg nævnte begrundede udtalelse, idet den fremsendte Kommissionen teksten til den storhertugelige bekendtgørelse af 27. februar 2010 vedrørende ordningen til forbedring af jernbanenettets præstation.
- 15 Ved skrivelse af 15. april 2010 fremsendte Kommissionen en anmodning om oplysninger til Storhertugdømmet Luxembourg, som sidstnævnte besvarede den 26. april og den 16. august 2010.
- 16 Ved skrivelse af 25. november 2010 fremsendte Kommissionen Storhertugdømmet Luxembourg en supplerende begrundet udtalelse, hvorved den, henset til udviklingen i de relevante nationale bestemmelser siden fremsendelsen af den begrundede udtalelse af 9. oktober 2009, begrænsede omfanget af det foreholdte traktatbrud til artikel 6, stk. 3, i og bilag II til direktiv 91/440 samt artikel 14, stk. 2, i direktiv 2001/14 vedrørende uafhængigheden for organet med ansvar for de væsentlige funktioner, dvs. ACF. Kommissionen opfordrede Storhertugdømmet Luxembourg til at træffe de nødvendige foranstaltninger for at opfylde sine forpligtelser senest to måneder fra modtagelsen af den supplerende begrundede udtalelse.
- 17 Storhertugdømmet Luxembourg besvarede den supplerende åbningskrivelse ved skrivelse af 3. februar 2011.
- 18 Da Kommissionen ikke finder Storhertugdømmet Luxembourgs svar tilfredsstillende, har den anlagt det foreliggende søgsmål.

## **Om søgsmålet**

### *Parternes argumenter*

- 19 Kommissionen har gjort gældende, at direktiv 91/440 kræver, at bl.a. funktionerne vedrørende tildeling af jernbanekapacitet varetages af uafhængige organer. Det bestemmes således i andet led i bilag II til dette direktiv, at »beslutningstagning i forbindelse med kanaltildeling, herunder både fastlæggelse og vurdering af, hvad der står til rådighed, samt tildeling af individuelle kanaler« er blandt de væsentlige funktioner. Bilag II sonderer således ikke mellem de forskellige former for tildeling af kanaler. I det omfang tilrettelæggelsen af kanaler henhører under den operationelle regulering af trafikken og er tæt forbundet hermed, er denne regulering omfattet af de væsentlige funktioner og skal derfor varetages af en enhed, der er uafhængig af jernbanevirksomheden.
- 20 Kommissionen har anført, at selv om ACF, der varetager tildelingen af kanaler, er et organ, som er uafhængigt af CFL, forholder det sig ikke desto mindre således, at visse væsentlige funktioner vedrørende tildeling af kanaler er overdraget CFL.

- 21 Det er Kommissionens opfattelse, at tildelingen af kanaler i tilfælde af forstyrrelse af trafikken efter Storhertugdømmet Luxembourgs oplysninger henhører under CFL, nærmere bestemt SGR, selv om sidstnævnte ikke er uafhængig af de dele, som udfører jernbanetransport.
- 22 Efter Kommissionens opfattelse kan den normale køreplan, som fastlægges af ACF, ikke længere overholdes i tilfælde af forstyrrelse af trafikken, fordi de i køreplanen fastsatte tider allerede er overskredet, hvorfor de operatører, som afventer deres tur, må tildeles nye tider. Kommissionen finder, at en sådan nytildeling nødvendigvis udgør en tildeling af kanaler. Ifølge den luxembourgske lovgivning kan denne kun foretages af trafikforvaltningen, som varetages af CFL, der således i strid med kravene i direktiv 2001/14 får en rolle ved tildelingen af jernbanekapacitet.
- 23 Ifølge Kommissionen kræver udøvelsen af den væsentlige funktion at tildele kanaler, at CFL efterlever kravene om uafhængighed i den første jernbanepakke. Der er imidlertid, for at sikre denne uafhængighed, ikke gennemført nogen foranstaltninger i CFL med henblik på at adskille de dele, som varetager de væsentlige funktioner, fra dem, der udfører jernbanetransport, med hensyn til retlig status, organisation og beslutningstagning. Disse funktioner burde derfor overføres til ACF.
- 24 Kommissionen har anført, at artikel 29 i direktiv 2001/14 ikke udgør en *lex specialis*, der afviger fra den generelle regel. I henhold til dette direktivs artikel 14, stk. 2, finder det uafhængighedskrav, som gælder for tildelingsorganet, anvendelse på alle de funktioner, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, og beskrevet i kapitel III i samme direktiv, herunder direktivets artikel 29.
- 25 I replikken har Kommissionen gjort gældende, at de ændringer, som er foretaget gennem netvejledningen, udfærdiget efter udløbet af den frist, der var fastsat i den begrundede udtalelse, ikke er tilstrækkelige til at bringe traktatbruddet til ophør.
- 26 Storhertugdømmet Luxembourg har i svarkriftet anført, at skønt den gældende nationale lovgivning var i overensstemmelse med direktiv 2001/14's ånd og bogstav, blev den ikke desto mindre tilpasset efter anlæggelsen af den foreliggende sag, for at der ikke skulle bestå den mindste tvivl om, at lovgivningen er i overensstemmelse med EU-retten. Netvejledningen blev følgelig ændret, således at nytildeling af kanaler i tilfælde af forstyrrelser også blev overført til ACF, og at SGR således ikke længere var involveret, hvilket sikrer en retfærdig og ikke-diskriminerende adgang til infrastrukturen.
- 27 Nævnte medlemsstat har i duplikken gjort gældende, at netvejledningen endnu en gang er blevet ændret, med virkning fra den 1. januar 2012, og at den nu opfylder Kommissionens krav, idet det heri bestemmes, at nye kanaler i tilfælde af uforudsete forstyrrelser skal tildeles af ACF.

#### *Domstolens bemærkninger*

- 28 Kommissionen foreholder med sit eneste klagepunkt Storhertugdømmet Luxembourg at have tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 6, stk. 3, i direktiv 91/440, sammenholdt med bilag II hertil, og artikel 14, stk. 2, i direktiv 2001/14, i det omfang ACF og CFL – uanset, at ACF er et organ, der er uafhængigt af CFL, som for sit vedkommende varetager rollen som infrastrukturforvalter og driften af jernbanetjenesterne – ikke desto mindre i Luxembourg varetager visse væsentlige funktioner med hensyn til tildeling af kanaler, henset til, at nytildelingen af kanaler i tilfælde af trafikforstyrrelser er overdraget til en afdeling, som er en del af CFL, nemlig SGR, som ikke er uafhængig af disse med hensyn til juridisk status, organisation og beslutningstagning.
- 29 Indledningsvis bemærkes, at Storhertugdømmet Luxembourg har gjort gældende, at direktiv 2001/14 er fuldt ud gennemført med vedtagelsen af netvejledningen, som trådte i kraft den 1. oktober 2011, og som blev ændret den 1. januar 2012.

- 30 Det fremgår imidlertid af Domstolens faste praksis, at spørgsmålet om, hvorvidt der foreligger et traktatbrud, skal vurderes på baggrund af situationen i medlemsstaten ved udløbet af fristen i den begrundede udtalelse, og at ændringer af forholdene i tiden derefter ikke kan tages i betragtning (jf. bl.a. dom af 18.11.2010, sag C-48/10, Kommissionen mod Spanien, Sml. I, s. 151, og af 5.5.2011, sag C-206/10, Kommissionen mod Tyskland, Sml. I, s. 3573, præmis 25).
- 31 Eftersom nævnte netvejledning og ændringen heraf er blevet vedtaget efter udløbet af den frist, som Kommissionen har fastsat i sin supplerende begrundede udtalelse af 25. november 2010, kan der ikke tages hensyn hertil ved Domstolens vurdering af, om nærværende traktatbrudsspørgsmål skal tages til følge.
- 32 Om realiteten bemærkes, at direktiv 91/440 indledte en liberalisering af jernbanetransporten med det mål at sikre en retfærdig og ikke-diskriminerende adgang til infrastruktur for jernbanevirksomhederne. Med henblik på at sikre en sådan adgang bestemmer artikel 6, stk. 3, første afsnit, i direktiv 91/440, at medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at fastlæggelse af retfærdig og ikke-diskriminerende adgang til jernbaneinfrastruktur som opført på listen i bilag II til dette direktiv overdrages organer eller selskaber, der ikke selv udfører nogen form for jernbanetransport. Uanset strukturform skal det fremgå, at denne målsætning er opfyldt.
- 33 I henhold til bilag II til direktiv 91/440 anses for væsentlige funktioner som omhandlet i nævnte artikel 6, stk. 3, forberedelse og beslutningstagning i forbindelse med tildeling af licens til jernbanevirksomheder, beslutningstagning i forbindelse med kanaltildeling, herunder både fastlæggelse og vurdering af, hvad der står til rådighed, samt tildeling af individuelle kanaler, beslutningstagning i forbindelse med opkrævning af infrastrukturafgifter og overvågning af opfyldelsen af public service-forpligtelser i forbindelse med visse tjenesteydelser.
- 34 Det bemærkes herved, at vedtagelsen af foranstaltninger, som er nødvendige for at retablere normal trafik, herunder ophævelse af kanaler, ved trafikforstyrrelser eller fare, ikke er omfattet af tildelingen af kanaler (jf. dom af 28.2.2013, sag C-473/10, Kommissionen mod Ungarn, præmis 56 og 59).
- 35 Artikel 29 i direktiv 2001/14 giver således mulighed for at træffe foranstaltninger, der er nødvendige i tilfælde af forstyrrelser i togtrafikken på grund af tekniske fejl eller som følge af en ulykke såvel som i en nødsituation, og når det er uomgængelig nødvendigt som følge af sammenbrud, som midlertidigt gør infrastrukturen ubrugelig (dommen i sagen Kommissionen mod Ungarn, præmis 57).
- 36 Det må konstateres, at denne bestemmelse vedrører særlige foranstaltninger, som er nødvendige i tilfælde af forstyrrelser i togtrafikken med henblik på af sikkerhedsårsager at retablere normal trafik, i modsætning til de andre bestemmelser i kapitel III, der vedrører fastlæggelse af køreplanen og ad hoc-tildeling af individuelle kanaler. Foranstaltninger vedtaget i medfør af artikel 29 i dette direktiv kan derfor ikke anses for direkte at vedrøre den væsentlige funktion i form af tildeling af kanaler som omhandlet i samme direktivs artikel 14, stk. 2, og som skal overdrages til et uafhængigt tildelingsorgan. Der er snarere tale om enkeltstående foranstaltninger, som skal vedtages i hastetilfælde for at imødekomme en specifik situation og sikre, at rettighederne til kapacitet i form af kanaler reelt kan udøves af modtageren i overensstemmelse med køreplanen (dommen i sagen Kommissionen mod Ungarn, præmis 59).
- 37 Vedtagelsen af sådanne foranstaltninger henhører derfor under trafikforvaltningen og er ikke underlagt uafhængighedskravet, således at en infrastrukturforvalter, der også er jernbanevirksomhed, kan overdrages sådanne funktioner.
- 38 Det bemærkes imidlertid, at selv om ophævelsen af kanaler i tilfælde af trafikforstyrrelser ikke anses for en væsentlig funktion, skal en nytildeling af disse, således som generaladvokaten har anført i punkt 24 i forslaget til afgørelse, der henviser til henholdsvis punkt 67 og 44 i forslagene til afgørelse fremsat i de sager, som gav anledning til dommen i sagen Kommissionen mod Ungarn og dom af 11. juli 2013,

sag C-627/10, Kommissionen mod Slovenien, endnu ikke trykt i Samling af Afgørelser, anses for at være en del af de væsentlige funktioner, som kun kan udøves af en uafhængig forvalter eller af et tildelingsorgan, i det omfang, i modsætning til trafikforvaltningen, som ikke indebærer nogen beslutningstagning som omhandlet i bilag II til direktiv 91/440, en nytildeling kræver en beslutningstagning vedrørende tildeling af kanaler.

- 39 I den foreliggende sag er tildelingen af rettigheder til en bestemt kapacitet i form af kanaler en væsentlig funktion, som i Luxembourg udelukkende er overdraget et tildelingsorgan, nemlig ACF. I medfør af de relevante bestemmelser i den luxembourgske lovgivning vedtager infrastrukturforvalteren, dvs. CFL, i tilfælde af trafikforstyrrelser, i hastetilfælde, og når det er absolut nødvendigt samt i tilfælde af ethvert andet forhold, som forhindrer en anvendelse af infrastrukturen under normale sikkerhedsforhold, de foranstaltninger, der er nødvendige for at normalisere situationen, og de tildelte kanaler kan også ophæves uden varsel i det tidsrum, som er nødvendigt for at installationerne bringes i orden, eller det forhold, som har bragt trafikken til ophør, er fjernet. I disse tilfælde tilkommer det ACF at foretage en nytildeling af kanaler.
- 40 Endvidere præciseres det i netvejledningens punkt 4.8.2, at når en trafikbevægelse ikke kan overholde den køreplan, som oprindeligt er fastsat, tildeler SGR's vagttjeneste i intet tilfælde en ny kanal.
- 41 Det fremgår således af sidstnævnte bestemmelser, at der ikke foretages en nytildeling af kanaler, og hvis en sådan viser sig at være nødvendig, udføres den af ACF.
- 42 Det kan under disse omstændigheder ikke antages, at de luxembourgske bestemmelser på jernbaneanrådet ikke opfylder kravene i artikel 6, stk. 3, i direktiv 91/440 og artikel 14, stk. 2, i direktiv 2001/14, fordi bestemmelserne gør det muligt for SGR, som er en enhed, der er en del af CFL, at vedtage de foranstaltninger, der er nødvendige for at normalisere situationen i tilfælde af trafikforstyrrelser eller fare.
- 43 Henset til samtlige de ovenfor anførte bemærkninger bør Storhertugdømmet Luxembourg frifindes.

### **Sagens omkostninger**

- 44 I henhold til procesreglementets artikel 138, stk. 1, pålægges det den tabende part at betale sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom. Da Storhertugdømmet Luxembourg har nedlagt påstand om, at Kommissionen tilpligtes at betale sagens omkostninger, og Kommissionen har tabt sagen, bør det pålægges denne at betale sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser udtaler og bestemmer Domstolen (Første Afdeling):

- 1) **Storhertugdømmet Luxembourg frifindes.**
- 2) **Europa-Kommissionen betaler sagens omkostninger.**

Underskrifter