TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta)

2021. gada 15. jūlijā *

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Dzelzceļa pārvadājumi – Direktīva 2012/34/ES – Vienotā Eiropas dzelzceļa telpa – 13. panta 2. un 6. punkts – Piekļuve apkalpes vietām un ar dzelzceļu saistītajiem pakalpojumiem – Regula (ES) 2017/2177 – Apkalpes vietu rekonversija – Regulatīvās iestādes prerogatīvas

Lietā C-60/20

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko Administratīvā apgabaltiesa (Latvija) iesniedza ar 2020. gada 30. janvāra lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2020. gada 5. februārī, tiesvedībā

VAS "Latvijas dzelzceļš"

pret

Valsts dzelzceļa administrāciju,

piedaloties

AS "Baltijas Ekspresis",

TIESA (piektā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs J. Regans [*E. Regan*], tiesneši M. Ilešičs [*M. Ilešič*], E. Juhāss [*E. Juhász*] (referents), K. Likurgs [*C. Lycourgos*] un I. Jarukaitis [*I. Jarukaitis*],

ģenerāladvokāts: M. Kamposs Sančess-Bordona [*M. Campos Sánchez-Bordona*],

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– VAS "Latvijas dzelzceļš" vārdā – D. Driče, advokāte,

– Valsts dzelzceļa administrācijas vārdā – J. Zālītis un J. Zicāns,

– AS "Baltijas Ekspresis" vārdā – O. Jonāns, advokāts,

* Tiesvedības valoda – latviešu.

– Eiropas Komisijas vārdā – sākotnēji L. Ozola un *C. Vrignon*, kā arī *W. Mölls*, pēc tam L. Ozola un *C. Vrignon*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2021. gada 25. februāra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Šis lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV 2012, L 343, 32. lpp.; labojums – OV 2020, L 239, 16. lpp.), 13. panta 2. un 6. punktu, kā arī Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2017/2177 (2017. gada 22. novembris) par piekļuvi apkalpes vietām un ar dzelzceļu saistītajiem pakalpojumiem (OV 2017, L 307, 1. lpp.) 15. panta 5. un 6. punktu.

2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp VAS "Latvijas Dzelzceļš" un Valsts dzelzceļa administrāciju (Latvija) (turpmāk tekstā – "dzelzceļa administrācija") par pēdējās minētās lēmumu, ar kuru sabiedrībai "Latvijas Dzelzceļš" kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājai Latvijā ir noteikts pienākums dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam AS "Baltijas Ekspresis" nodrošināt piekļuvi Ventspils (Latvija) depo kā "apkalpes vietai" atbilstoši tiesiskajam regulējumam, kas piemērojams dzelzceļa pārvadājumu jomā.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

Direktīva 2012/34

3 Direktīvas 2012/34 3. pantā "Definīcijas" ir noteikts:

"Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

[..]

11) "apkalpes vieta" ir vieta, tostarp zemes platība, ēka un aprīkojums, kura visā kopumā vai kā daļa ir īpaši ierīkota, lai varētu sniegt vienu vai vairākus pakalpojumus, kas minēti II pielikuma 2. līdz 4. punktā;

12) "apkalpes vietas operators" ir jebkura publiska vai privāta struktūra, kas ir atbildīga par vienas vai vairāku apkalpes vietu pārvaldību vai par viena vai vairāku II pielikuma 2. līdz 4. punktā minēto pakalpojumu sniegšanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem;

[..]."

4 Šīs direktīvas 13. panta "Nosacījumi par piekļuvi pakalpojumiem" 2. un 6. punktā ir noteikts:

"2. Apkalpes vietu operatori visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nediskriminējošā veidā sniedz piekļuvi, tostarp sliežu ceļu piekļuvi, II pielikuma 2. punktā minētajām vietām un šajās vietās sniegtajiem pakalpojumiem.

[..]

6. Ja kāda II pielikuma 2. punktā minēta apkalpes vieta nav izmantota vismaz divus gadus pēc kārtas un ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums minētās apkalpes vietas operatoram ir paudis interesi piekļūt šai vietai, pamatojot to ar pierādītām vajadzībām, tās īpašnieks [publiski] paziņo par visas apkalpes vietas vai tās daļas iznomāšanu vai izīrēšanu [izpirkumnomu] kā dzelzceļa apkalpes vietu, ja vien minētās apkalpes vietas operators nepierāda, ka neviens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums to nevar izmantot tur notiekošās rekonversijas dēļ."

5 Minētās direktīvas 27. pantā "Tīkla pārskats" ir paredzēts:

"1. Infrastruktūras pārvaldītājs pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām sagatavo un publicē tīkla pārskatu, kas ir iegūstams, samaksājot maksu, kura nepārsniedz minētā pārskata publicēšanas izmaksas. Tīkla pārskatu publicē vismaz divās [Eiropas] Savienības oficiālajās valodās. Tīkla pārskata saturu bez maksas dara pieejamu elektroniskā formātā infrastruktūras pārvaldītāja tīmekļa portālā, un tam jābūt pieejamam ar parasta tīmekļa portāla starpniecību. Minēto tīmekļa portālu izveido infrastruktūras pārvaldītāji, savstarpēji sadarbojoties saskaņā ar 37. un 40. pantu.

2. Tīkla pārskatā sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās infrastruktūras raksturojumu un iekļauj informāciju par piekļuves nosacījumiem attiecīgajai dzelzceļa infrastruktūrai. Tīkla pārskatā ietver arī informāciju par piekļuves nosacījumiem apkalpes vietām, kas ir savienotas ar infrastruktūras pārvaldītāja tīklu, un par pakalpojumu sniegšanas nosacījumiem šajās vietās vai norāda tīmekļa vietni, kur bez maksas elektroniskā formātā ir pieejama šāda informācija. Tīkla pārskata saturs ir noteikts IV pielikumā.

3. Tīkla pārskatu pastāvīgi atjaunina un vajadzības gadījumā groza.

4. Tīkla pārskatu publicē vismaz četrus mēnešus pirms infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas termiņa."

6 Direktīvas 2012/34 II pielikuma "Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem sniedzamie pakalpojumi (kas minēti 13. pantā)" 2. punktā ir paredzēts:

"Nodrošina piekļuvi, tostarp piekļuvi sliežu ceļiem, šādām apkalpes vietām, ja tādas pastāv, un pakalpojumiem, ko sniedz šādās vietās:

a) pasažieru dzelzceļa stacijas, to ēkas un cits aprīkojums, tostarp satiksmes informācijas sniegšanai un piemērotas vietas biļešu pārdošanai;

b) kravas terminmāļi;

c) šķirotavas un vilcienu sastāvu komplektēšanas iekārtas, tostarp pārmiju iekārtas;

d) stāvēšanas ceļi;

e) apkopes iekārtas, izņemot apjomīgas apkopes iekārtas, kas ir paredzētas ātrvilcieniem vai citiem ritošā sastāva veidiem, kuriem ir vajadzīgas īpašas iekārtas;

f) citas tehniskas iekārtas, tostarp tīrīšanas un mazgāšanas iekārtas;

g) jūras un iekšzemes ostu iekārtas, kas saistītas ar dzelzceļa darbību;

h) palīdzības iekārtas;

i) degvielas uzpildes iekārtas un degvielas piegāde šādām iekārtām, maksas par to rēķinos norādot atsevišķi."

Īstenošanas regula 2017/2177

7 Īstenošanas regula 2017/2177 tika pieņemta, pamatojoties uz Direktīvas 2012/34 13. panta 9. punktu.

8 Šīs regulas 17. pantā "Stāšanās spēkā" ir paredzēts:

"Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no 2019. gada 1. jūnija.

Tomēr 2. pantu piemēro no 2019. gada 1. janvāra."

Latvijas tiesības

9 Ar 1998. gada 1. aprīļa Dzelzceļa likumu (*Latvijas Vēstnesis*, 1998. gads, Nr. 102/105), tā redakcijā, kas piemērojama pamatlietā (turpmāk tekstā – "Dzelzceļa likums"), Latvijas tiesībās tiek transponēta Direktīva 2012/34.

10 Dzelzceļa likuma 1. panta 26. un 27. punktā šajā likumā lietotie termini ir definēti šādi:

"26) apkalpes vieta – vieta (arī zemes platība, ēka un aprīkojums), kura kopumā vai kuras daļa ir īpaši ierīkota, lai varētu sniegt vienu vai vairākus šā likuma 12.[1] panta otrajā, trešajā vai ceturtajā daļā minētos pakalpojumus;

27) apkalpes vietas operators – jebkurš komersants vai tā struktūrvienība, kas ir atbildīga par vienas vai vairāku apkalpes vietu pārvaldību vai par vienu vai vairāku šā likuma 12.[1] panta otrajā, trešajā un ceturtajā daļā minēto pakalpojumu sniegšanu pārvadātājam;

[..]."

11 Dzelzceļa likuma 12.[1] panta otrajā daļā ir paredzēts, ka apkalpes vietu operatori nediskriminējošā veidā visiem pārvadātājiem nodrošina piekļuvi (arī piekļuvi pa sliežu ceļiem) šādām apkalpes vietām, ja tādas ir, un pakalpojumiem, ko sniedz šādās vietās:

"5) apkopes iekārtas, izņemot apjomīgas apkopes iekārtas, kas paredzētas tādiem ritošā sastāva veidiem, kuriem vajadzīgas īpašas iekārtas;

6) citas tehniskas iekārtas, arī dzelzceļa ritošā sastāva tīrīšanas un mazgāšanas iekārtas."

12 Dzelzceļa likuma 12.[2] panta septītā daļa noteic – ja kāda šā likuma 12.[1] panta otrajā daļā minētā apkalpes vieta nav izmantota vismaz divus gadus pēc kārtas un pārvadātājs minētās apkalpes vietas operatoram ir izrādījis ar pierādītām vajadzībām pamatotu ieinteresētību piekļūt šai vietai, tās īpašnieks paziņo par visas apkalpes vietas vai tās daļas iznomāšanu vai izīrēšanu pakalpojumu sniegšanai, ja vien minētās apkalpes vietas operators nepierāda, ka neviens pārvadātājs to nevar izmantot tur notiekošās pārveides darbu dēļ.

13 Dzelzceļa likuma 12.[2] panta astotā daļa noteic – ja kāda šā likuma 12.[1] panta otrajā daļā minētā apkalpes vieta nav izmantota vismaz divus gadus pēc kārtas, tās īpašnieks var paziņot par visas apkalpes vietas vai tās daļas iznomāšanu vai izīrēšanu, vai atsavināšanu. Ja triju mēnešu laikā pēc šā paziņojuma nav saņemti piedāvājumi, apkalpes vietas operatoram ir tiesības slēgt apkalpes vietu, par to vismaz trīs mēnešus iepriekš paziņojot Valsts dzelzceļa administrācijai un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam.

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

14 Kopš 2002. gada "Latvijas Dzelzceļš" ir iznomājis tam piederošo Ventspils lokomotīvju depo ēku "Baltijas Ekspresim".

15 2016. gada 20. jūnijā nomas līgums par šo ēku tika pagarināts līdz 2028. gada 30. aprīlim. Šajā līgumā bija paredzēts, ka "Latvijas Dzelzceļš" ir vienpusējas tiesības to izbeigt, ja neparedzēta iemesla dēļ tā ir spiesta izmantot minēto ēku savām vajadzībām.

16 Saskaņā ar minēto nomas līgumu pamatlietā aplūkotā ēka tika iznomāta kā biroja telpas un telpas saimnieciskās darbības veikšanai. "Baltijas Ekspresis" tajā veica lokomotīvju tehniskās apkopes un remonta darbības.

17 Tā kā "Latvijas Dzelzceļš" vēlējās izmantot šo pašu ēku savām vajadzībām, šajā gadījumā, lai tajā novietotu glabāšanai savu dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai izmantoto ritošo sastāvu, 2017. gada 5. septembrī "Latvijas Dzelzceļš" kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs paziņoja "Baltijas Ekspresim" par pamatlietā aplūkotā nomas līguma vienpusēju izbeigšanu.

18 2017. gada 18. septembrī "Baltijas Ekspresis" iesniedza sūdzību dzelzceļa administrācijai un norādīja, ka, ņemot vērā tās pārvadātāja un apkalpes vietas operatora statusu Dzelzceļa likuma 1. panta 26. punkta izpratnē, šī izbeigšana ir uzskatāma par konkurences un diskriminācijas aizlieguma principa pārkāpumu, jo tā liek šķēršļus efektīvai un racionālai darbībai, kā arī pakalpojumu pieejamībai, un lūdza šo administrāciju neļaut izbeigt minēto nomas līgumu.

19 Ar 2017. gada 5. decembra lēmumu dzelzceļa administrācija uzdeva "Latvijas Dzelzceļam" nodrošināt piekļuvi Ventspils depo kā apkalpes vietai, kā arī tajā sniegto pakalpojumu, kas paredzēti Dzelzceļa likuma 12.[1] panta otrās daļas 5. un 6. punktā, pieejamību. Saskaņā ar šo lēmumu nav izšķirošas nozīmes tam, ka "Baltijas Ekspresis" nomātajās telpās apkalpo vienīgi pats sevi. Minētajā lēmumā tiek apgalvots, ka šī sabiedrība veic pašapkalpošanos Īstenošanas regulas 2017/2177 3. panta 8. punkta izpratnē, līdz ar to attiecīgās apkalpes vietas darbības pārtraukšana ir jāvērtē, ņemot vērā tiesību normas, ar kurām tiek ierobežotas tiesības slēgt apkalpes vietu, kas var notikt vienīgi divus gadus pēc tam, kad attiecīgā apkalpes vieta vairs nav tikusi izmantota.

20 "Latvijas Dzelzceļš" vispirms vērsās ar pieteikumu Administratīvajā rajona tiesā (Latvija), lūdzot atcelt minēto lēmumu, un pēc tam iesniedza apelācijas sūdzību par šī pieteikuma noraidīšanu Administratīvajā apgabaltiesā (Latvija), kas šajā lietā ir iesniedzējtiesa.

21 Šī tiesa uzskata, ka Ventspils depo ir "apkalpes vieta" Direktīvas 2012/34 3. panta 11. punkta izpratnē, jo šis depo atbilst tehniskajām prasībām, kas tajā ļauj sniegt pakalpojumus. Turpretī tā uzskata, ka "Baltijas Ekspresis" neveic pašapkalpošanos Īstenošanas regulas 2017/2177 3. panta 8. punkta izpratnē un nesniedz pakalpojumus arī citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. No tā minētā tiesa secina, ka attiecīgā ēka ir jāuzskata par neizmantotu apkalpes vietu, kuras noma vai rekonversija ir regulēta Direktīvas 2012/34 13. panta 6. punktā un Īstenošanas regulas 2017/2177 15. pantā.

22 Iesniedzējtiesa uzskata, ka "Latvijas Dzelzceļš" nevar tikt uzskatīts par pamatlietā aplūkotās apkalpes vietas operatoru, jo šai sabiedrībai nav nedz jāsniedz informācija, nedz jālemj par pieprasījumiem attiecībā uz piekļuvi pakalpojumiem, kas sniegti Ventspils depo.

23 Atzīstot, ka pamatlietā aplūkotā situācija atšķiras no Direktīvas 2012/34 13. panta 6. punktā, kā arī Īstenošanas regulas 2017/2177 15. panta 5. un 6. punktā paredzētās situācijas, iesniedzējtiesa uzskata, ka šo tiesību normu analīze tomēr liek secināt, ka nomas līguma izbeigšanas kontekstā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma interesei turpināt telpu nomu ir jāprevalē pār šo telpu īpašnieka interesēm. Tomēr no šīm tiesību normām nav izdarāms secinājums, ka minēto telpu īpašnieks nevarētu paziņot nomniekam par nomas līguma izbeigšanu, to pamatojot ar vēlmi izmantot telpas savām vajadzībām.

24 Turklāt iesniedzējtiesas vērtējumā – ja attiecīgās apkalpes vietas operators var veikt apkalpes vietas rekonversiju, tad nav atrodami pārliecinoši argumenti, lai attaisnotu to, ka šīs apkalpes vietas īpašnieks nevarētu izbeigt ar to saistīto nomas līgumu un secīgi veikt apkalpes vietas rekonversiju, jo starp šīm abām situācijām nepastāv nekāda būtiska atšķirība.

25 Šādos apstākļos Administratīvā apgabaltiesa nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai Direktīvas 2012/34 13. panta 2. un 6. punkts ([Īstenošanas] regulas 2017/2177 15. panta 5. un 6 punkts) var tikt piemērots tādējādi, ka regulatīvā iestāde var infrastruktūras objekta īpašniekam, kurš nav apkalpes sistēmas operators, uzlikt pienākumu nodrošināt pakalpojumu pieejamību?

2) Vai Direktīvas 2012/34 13. panta 6. punkts ([Īstenošanas] regulas 2017/2177 15. panta 5. un 6. punkts) ir tulkojams tādējādi, ka tas atļauj ēkas īpašniekam izbeigt nomas attiecības un veikt apkalpes vietas rekonversiju?

3) Vai Direktīvas 2012/34 13. panta 6. punkts ([Īstenošanas] regulas 2017/2177 15. panta 5. un 6. punkts) ir tulkojams tādējādi, ka tas uzraugošajai iestādei paredz pienākumu pārbaudīt vienīgi to, vai apkalpes vietas operators (konkrētajā situācijā apkalpes vietas īpašnieks) patiesi ir nolēmis veikt apkalpes vietas rekonversiju?"

Par lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pieņemamību

26 "Latvijas Dzelzceļa" ieskatā iesniedzējtiesa Ventspils depo esot kļūdaini kvalificējusi par "apkalpes vietu" Direktīvas 2012/34 izpratnē. Savukārt "Baltijas Ekspresis" un dzelzceļa administrācija uzskata, ka ir nepareizi uzskatīt, kā to dara iesniedzējtiesa, ka šī apkalpes vieta netiek izmantota šīs direktīvas 13. panta 6. punkta izpratnē.

27 Šajā ziņā ir jākonstatē, ka šādu argumentu izvērtēšanai ir nepieciešama Savienības tiesību normu interpretācija un tātad šī izvērtēšana ir nesaraujami saistīta ar atbildi, kas sniedzama uz lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu. Līdz ar to šie argumenti nevar izraisīt šī lūguma nepieņemamību (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2019. gada 3. decembris, *Iccrea Banca*, C-414/18, EU:C:2019:1036, 30. punkts un tajā minētā judikatūra).

28 Šajos apstākļos ir uzskatāms, ka lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir pieņemams.

Par Īstenošanas regulas 2017/2177 piemērojamību

29 Pamatlietā aplūkotais dzelzceļa administrācijas lēmums tika pieņemts 2017. gada 5. decembrī, savukārt Īstenošanas regula 2017/2177 atbilstoši tās 17. pantam stājās spēkā 2017. gada 13. decembrī un ir piemērojama no 2019. gada 1. jūnija, izņemot tās 2. pantu, kas ir piemērojams no 2019. gada 1. janvāra.

30 Šajā ziņā iesniedzējtiesa uzskata, ka, lai gan šis lēmums tika pieņemts pirms šīs īstenošanas regulas stāšanās spēkā, tā faktiskās sekas turpinās arī pēc šī datuma. Tomēr, tā kā pamatlietas mērķis ir minētā lēmuma atcelšana, ir jākonstatē, ka Īstenošanas regula 2017/2177 šai tiesvedībai nav piemērojama *ratione temporis*.

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

31 Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Direktīvas 2012/34 13. panta 2. un 6. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pienākumu nediskriminējošā veidā sniegt visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piekļuvi apkalpes vietām šīs direktīvas 3. panta 11. punkta izpratnē, kuras ir minētas šīs direktīvas II pielikuma 2. punktā, regulatīvā iestāde var uzlikt ne tikai apkalpes vietas operatoriem, bet arī šādu apkalpes vietu īpašniekiem, kas nav to operatori.

32 Direktīvas 2012/34 13. panta 2. punktā ir noteikts, ka apkalpes vietu operatori visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nediskriminējošā veidā sniedz piekļuvi, tostarp sliežu ceļu piekļuvi, II pielikuma 2. punktā minētajām infrastruktūrām un šajās infrastruktūrās sniegtajiem pakalpojumiem.

33 Jēdziens "apkalpes vietas operators" Direktīvas 2012/34 3. panta 12. punktā ir definēts kā jebkura publiska vai privāta struktūra, kas ir atbildīga par vienas vai vairāku apkalpes vietu pārvaldību vai par viena vai vairāku šīs direktīvas II pielikuma 2. līdz 4. punktā minēto pakalpojumu sniegšanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Līdz ar to šajā definīcijā ir ņemts vērā vienīgi apkalpes vietas operatora un dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniedzēja darbības raksturs, neņemot vērā, vai publiskā vai privātā struktūra, kas ir apkalpes vietas operators, ir vai nav tās īpašnieks.

34 Līdz ar to pretēji tam, ko apgalvo dzelzceļa administrācija, Direktīvas 2012/34 13. panta 2. punkts nevar tikt interpretēts tādējādi, ka pienākums nodrošināt piekļuvi nediskriminējošā veidā apkalpes vietām ir arī attiecīgās apkalpes vietas īpašniekam, ja to nevar uzskatīt par tās operatoru šīs direktīvas 3. panta 12. punkta izpratnē.

35 Šis vērtējums netiek atspēkots ar minētās direktīvas 13. panta 6. punktu. Proti, ar šo tiesību normu šādu apkalpes vietu īpašniekiem ir uzlikts vienīgi pienākums, ja ir izpildīti šajā tiesību normā minētie apstākļi, publiski paziņot, ka šīs apkalpes vietas ir pieejamas nomai vai izpirkumnomai.

36 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Direktīvas 2012/34 13. panta 2. un 6. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pienākums nediskriminējošā veidā sniegt visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piekļuvi tām apkalpes vietām šīs direktīvas 3. panta 11. punkta izpratnē, kuras ir minētas tās II pielikuma 2. punktā, nevar tikt uzlikts šādu apkalpes vietu īpašniekiem, kuri nav to operatori.

Par otro jautājumu

37 Ar otro jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Direktīvas 2012/34 13. panta 6. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tas ļauj tādas ēkas īpašniekam, kurā ir ierīkota apkalpes vieta šīs direktīvas 3. panta 11. punkta izpratnē, izbeigt nomas līgumu attiecībā uz šo ēku, lai to izmantotu savām vajadzībām.

38 Vispirms ir jāatgādina, ka Direktīvas 2012/34 piemērošanas mērķiem "apkalpes vieta" šīs direktīvas 3. panta 11. punkta izpratnē nozīmē vietu, tostarp zemes platību, ēku un aprīkojumu, kura visā kopumā vai kā daļa ir īpaši ierīkota, lai varētu sniegt vienu vai vairākus pakalpojumus, kas minēti šīs direktīvas II pielikuma 2. līdz 4. punktā.

39 Jēdziena "apkalpes vieta" definīcija ir balstīta uz objektīvu kritēriju, proti, infrastruktūras tehniskās spējas sniegt noteiktus pakalpojumus kritēriju, un tajā nav noteikts kritērijs attiecībā uz šo pakalpojumu saņēmējiem. Šāds kritērijs nav atkarīgs ne no tā, kāds ir to tiesību raksturs vai kvalifikācija, uz kuru pamata šī apkalpes vieta tiek izmantota, ne no minēto pakalpojumu saņēmēju identitātes.

40 Tādējādi tas, ka tikai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas nodrošina infrastruktūras darbību, saņem šos pašus pakalpojumus, neliedz uzskatīt, ka šī infrastruktūra ir "apkalpes vieta" Direktīvas 2012/34 3. panta 11. punkta izpratnē.

41 Šajā gadījumā no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka pamatlietā aplūkotā apkalpes vieta tika aprīkota, lai "Baltijas Ekspresis" varētu tur veikt lokomotīvju tehniskās apkopes un remonta darbības, kas ietilpst minētā II pielikuma 2. līdz 4. punktā uzskaitītajos pakalpojumos. Līdz ar to, kā konstatē iesniedzējtiesa, Ventspils depo ir "apkalpes vieta" Direktīvas 2012/34 3. panta 11. punkta izpratnē.

42 Lai izlemtu, vai infrastruktūra ir jāuzskata par "apkalpes vietu", nav nozīmes, pirmkārt, šai iekārtai nomas līgumā piešķirtajai kvalifikācijai un, otrkārt, apstāklim, vai šī infrastruktūra ir vai nav ietverta Direktīvas 2012/34 27. pantā minētajā tīkla pārskatā. Šajā dokumentā ir norādīti noteikti dati par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās infrastruktūras raksturojumu un tostarp, kā norādīts šī panta 2. punktā, ir precizēti piekļuves nosacījumi apkalpes vietām, kas savienotas ar infrastruktūras pārvaldītāja tīklu, un pakalpojumu sniegšanai šajās vietās. Tomēr ne no šīs tiesību normas, ne no šīs direktīvas IV pielikuma, kurā ir detalizēti izklāstīts tīkla pārskata saturs, neizriet, ka infrastruktūras iekļaušana šajā dokumentā ir obligāts nosacījums, lai šādu infrastruktūru varētu kvalificēt par "apkalpes vietu" minētās direktīvas 3. panta 11. punkta izpratnē. Proti, lai gan 27. pantā ir noteikts, ka tīkla pārskatā ir jānorāda esošās apkalpes vietas, nevar apgalvot, ka, ja tas netiek izdarīts, varētu tikt apšaubīta šādas apkalpes vietas esamība.

43 Jānorāda, ka Direktīvas 2012/34 13. panta 6. punkta piemērošanas nosacījums, kā tas izriet no tā formulējuma, tostarp ir, ka attiecīgā apkalpes vieta nav tikusi izmantota vismaz divus gadus pēc kārtas.

44 Šajā ziņā iesniedzējtiesa būtībā uzskata, ka, tā kā "Baltijas Ekspresis" pamatlietā aplūkotajā apkalpes vietā nedz sniedz pakalpojumus citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, nedz arī sniedz piekļuvi šai vietai šādiem uzņēmumiem, attiecīgā infrastruktūra būtu jāuzskata par apkalpes vietu, kas netiek izmantota Direktīvas 2012/34 13. panta 6. punkta izpratnē.

45 Tomēr, kā ģenerāladvokāts ir norādījis it īpaši secinājumu 63. un 67. punktā, šādi apsvērumi nevar likt uzskatīt, ka apkalpes vieta netiek izmantota šīs tiesību normas izpratnē, lai gan pakalpojumi tajā tiek sniegti šīs apkalpes vietas operatoram.

46 Proti, lai gan, kā atgādināts šī sprieduma 32. punktā, šīs direktīvas 13. panta 2. punktā ir noteikts, ka apkalpes vietas operatoram ir jānodrošina dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piekļuve nediskriminējošā veidā šai apkalpes vietai, kā arī tajā sniegtajiem pakalpojumiem, no tā tomēr neizriet, ka apkalpes vietas izmantošana var tikt konstatēta vienīgi ar nosacījumu, ka to izmanto arī dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas nav attiecīgās apkalpes vietas operators.

47 Šādu interpretāciju apstiprina Direktīvas 2012/34 13. panta 6. punkta mērķis, kāds tas izriet no 2010. gada 17. septembra Priekšlikuma Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (COM(2010) 475, galīgā redakcija), paskaidrojuma raksta 4.4. punkta. Ņemot vērā šo paskaidrojuma rakstu, ir jānorāda, ka šīs tiesību normas mērķis ir novērst situāciju, kad apkalpes vietā, lai gan tā spēj apmierināt pierādītas vajadzības, ilgāk nekā noteiktu laiku netiek veikta nekāda darbība. Taču tā tas nevar būt tādas apkalpes vietas gadījumā, kad pakalpojumi tiek sniegti tās operatoram.

48 Ņemot vērā Tiesai iesniegto informāciju, no kuras izriet, ka pamatlietā "Baltijas Ekspresis" nepārtraukti kopš 2002. gada izmantoja Ventspils depo savām dzelzceļa pārvadājumu vajadzībām, šis depo ir jāuzskata par apkalpes vietu, kas tiek izmantota.

49 No tā izriet, ka Direktīvas 2012/34 13. panta 6. punkts, ciktāl šajā tiesību normā ir iekļauts nosacījums, ka attiecīgā apkalpes vieta nav tikusi izmantota vismaz divus gadus pēc kārtas, neregulē tādu situāciju kā pamatlietā aplūkotā.

50 No tā izriet, ka pamatlietā aplūkotās infrastruktūras īpašnieka iespēja, pamatojoties uz valsts tiesībām, izbeigt nomas līgumu attiecībā uz šo infrastruktūru un veikt tās rekonversiju katrā ziņā nevar tikt izvērtēta, pamatojoties uz Direktīvas 2012/34 13. panta 6. punktu.

51 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz otro jautājumu ir jāatbild, ka Direktīvas 2012/34 13. panta 6. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tas nav piemērojams situācijā, kad tādas ēkas īpašnieks, kurā ir ierīkota izmantošanā esoša apkalpes vieta šīs direktīvas 3. panta 11. punkta izpratnē, vēlas izbeigt nomas līgumu attiecībā uz šo ēku, lai izmantotu to pats savām vajadzībām.

Par trešo jautājumu

52 Tā kā iesniedzējtiesa ar trešo jautājumu Tiesai vaicā par Direktīvas 2012/34 13. panta 6. punkta interpretāciju, ņemot vērā uz otro jautājumu sniegto atbildi, uz to nav jāatbild.

Par tiesāšanās izdevumiem

53 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (piektā palāta) nospriež:

1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, 13. panta 2. un 6. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pienākums nediskriminējošā veidā sniegt visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piekļuvi tām apkalpes vietām šīs direktīvas 3. panta 11. punkta izpratnē, kuras ir minētas tās II pielikuma 2. punktā, nevar tikt uzlikts šādu apkalpes vietu īpašniekiem, kuri nav to operatori.

2) Direktīvas 2012/34 13. panta 6. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tas nav piemērojams situācijā, kad tādas ēkas īpašnieks, kurā ir ierīkota izmantošanā esoša apkalpes vieta šīs direktīvas 3. panta 11. punkta izpratnē, vēlas izbeigt nomas līgumu attiecībā uz šo ēku, lai izmantotu to pats savām vajadzībām.

Regan Ilešič Juhász

Lycourgos Jarukaitis

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2021. gada 15. jūlijā.

Sekretārs
A. Calot Escobar

Piektās palātas priekšsēdētājs
E. Regan