Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (pátého senátu)

15. července 2021 *

„Řízení o předběžné otázce – Železniční doprava – Směrnice 2012/34/EU – Jednotný evropský železniční prostor – Článek 13 odst. 2 a 6 – Přístup k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou – Nařízení (EU) 2017/2177 – Přeměna zařízení – Oprávnění regulačního subjektu“

Ve věci C-60/20,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Administratīvā apgabaltiesa (Regionální správní soud, Lotyšsko) ze dne 30. ledna 2020, došlým Soudnímu dvoru dne 5. února 2020, v řízení

„Latvijas dzelzceļš“ VAS

proti

Valsts dzelzceļa administrācija,

za přítomnosti:

„Baltijas Ekspresis“ AS,

SOUDNÍ DVŮR (pátý senát),

ve složení E. Regan, předseda senátu, M. Ilešič, E. Juhász (zpravodaj), C. Lycourgos a I. Jarukaitis, soudci,

generální advokát: M. Campos Sánchez-Bordona,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za „Latvijas dzelzceļš“ VAS D. Driče, advokāte,

– za Valsts dzelzceļa administrācija J. Zālītisem a J. Zicānsem,

* Jednací jazyk: lotyština.

– za „Baltijas Ekspresis“ AS O. Jonānsem, advokāts,

– za Evropskou komisi původně L. Ozola a C. Vrignon, jakož i W. Möllsem, poté L. Ozola a C. Vrignon, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 25. února 2021,

vydává tento

Rozsudek

1 Projednávaná žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 13 odst. 2 a 6 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. 2012, L 343, s. 32), jakož i čl. 15 odst. 5 a 6 prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou (Úř. věst. 2017, L 307, s. 1).

2 Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi „Latvijas Dzelzceļš“ VAS a Valsts dzelzceļa administrācija (národní železniční správa, Lotyšsko) (dále jen „železniční správa“) ve věci rozhodnutí tohoto orgánu, kterým se společnosti Latvijas Dzelzceļš jakožto provozovatelce veřejné železniční infrastruktury v Lotyšsku ukládá povinnost zaručit přístup železničnímu podniku „Baltijas Ekspresis“ AS k depu Ventspils (Lotyšsko) jako k „zařízení služeb“ ve smyslu právní úpravy použitelné v oblasti železniční dopravy.

Právní rámec

Unijní právo

Směrnice 2012/34

3 Článek 3 směrnice 2012/34, nadepsaný „Definice“, stanoví:

„Pro účely této směrnice se rozumí:

[…]

11) ‚zařízením služeb‘ zařízení včetně pozemku, budovy a vybavení, které bylo zřízeno, jako celek nebo zčásti, aby umožnilo poskytování jedné nebo více služeb uvedených v příloze II bodech 2 až 4;

12) ‚provozovatelem zařízení služeb‘ jakýkoliv veřejný nebo soukromý subjekt odpovědný za řízení jednoho nebo více zařízení služeb nebo za poskytování jedné nebo více služeb železničním podnikům uvedených v příloze II bodech 2 až 4;

[…]“

4 Článek 13 této směrnice, nadepsaný „Podmínky přístupu ke službám“, v odstavcích 2 a 6 stanoví:

„2. Provozovatelé zařízení služeb poskytnou nediskriminačním způsobem všem železničním podnikům přístup k zařízením uvedeným v příloze II bodu 2, včetně přístupu po železnici, a ke službám poskytovaným v těchto zařízeních.

[…]

6. Pokud nebylo zařízení služeb uvedené v příloze II bodu 2 využíváno po dobu nejméně dvou po sobě jdoucích let a provozovateli uvedeného zařízení služeb železniční podniky na základě prokázaných potřeb sdělily, že mají zájem o přístup k tomuto zařízení, učiní vlastník tohoto zařízení veřejnou nabídku na jeho provozování formou nájmu nebo pronájmu jako železničního zařízení služeb, v celém rozsahu nebo částečně, ledaže provozovatel uvedeného zařízení služeb prokáže, že probíhající proces přeměny brání jeho využití kterýmkoliv železničním podnikem.“

5 Článek 27 této směrnice, nadepsaný „Zpráva o síti“, stanoví:

„1. Provozovatel infrastruktury po projednání se zúčastněnými stranami vypracuje a zveřejní zprávu o síti, kterou je možno obdržet za poplatek nepřesahující náklady na její vydání. Zpráva o síti se zveřejní nejméně ve dvou úředních jazycích Unie. Obsah zprávy o síti je bezplatně k dispozici v elektronické podobě na internetovém portálu provozovatele infrastruktury a je přístupný prostřednictvím společného internetového portálu. Uvedený internetový portál zřídí provozovatelé infrastruktury v rámci své spolupráce podle článků 37 a 40.

2. Zpráva o síti stanoví povahu infrastruktury dostupné železničním podnikům a obsahuje informace určující podmínky přístupu k příslušné železniční infrastruktuře. Zpráva o síti rovněž obsahuje informace stanovující podmínky pro přístup k zařízením služeb napojeným na síť provozovatele infrastruktury a pro poskytování služeb v těchto zařízeních nebo uvádí internetovou stránku, kde jsou takové informace bezplatně k dispozici v elektronické podobě. Obsah zprávy o síti je stanoven v příloze IV.

3. Zpráva o síti se aktualizuje a mění podle potřeby.

4. Zpráva o síti se zveřejní nejpozději čtyři měsíce před konečným termínem pro podání žádostí o přidělení kapacity infrastruktury.“

6 Příloha II směrnice 2012/34 obsahující seznam „Služ[eb] pro železniční podniky (uvedených v článku 13)“ v bodě 2 stanoví:

„Je poskytnut přístup, včetně přístupu po železnici, k následujícím zařízením služeb, pokud existují, a ke službám poskytovaným v těchto zařízeních:

a) osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení, včetně zařízení pro zobrazení cestovních informací a vhodného prostoru pro služby prodeje přepravních dokladů;

b) nákladní terminály;

c) seřaďovací nádraží a zařízení pro sestavování vlaků, včetně zařízení pro seřaďování;

d) odstavné koleje;

e) zařízení údržby, s výjimkou zařízení těžké údržby určených vysokorychlostním vlakům nebo jinému druhu vozového parku, který vyžaduje specifická zařízení;

f) ostatní technická zařízení, včetně zařízení pro čištění a mytí;

g) zařízení přímořských i vnitrozemských přístavů související s činnostmi železniční dopravy;

h) pomocná zařízení;

i) čerpací stanice a dodávky paliva v těchto stanicích, jehož zpoplatnění se na fakturách vykáže odděleně.“

Prováděcí nařízení 2017/2177

7 Prováděcí nařízení 2017/2177 bylo přijato na základě čl. 13 odst. 9 směrnice 2012/34.

8 Článek 17 tohoto nařízení, nadepsaný „Vstup v platnost“, stanoví:

„Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. června 2019.

Článek 2 se však použije ode dne 1. ledna 2019.“

Lotyšské právo

9 Cílem Dzelzceļa likums (zákon o železnici) ze dne 1. dubna 1998 (*Latvijas Vēstnesis*, 1998, č. 102/105), ve znění použitelném na spor v původním řízení (dále jen „zákon o železnici“), je provedení směrnice 2012/34 do lotyšského práva.

10 Článek 1 body 26 a 27 zákona o železnici definuje výrazy použité v tomto zákoně následovně:

„26) ‚zařízením služeb‘ se rozumí zařízení (včetně pozemku, budovy a vybavení), které bylo zřízeno, jako celek nebo zčásti, aby umožnilo poskytování jedné nebo více služeb uvedených v čl. 12.[1] druhém, třetím nebo čtvrtém pododstavci tohoto zákona;

27) ‚provozovatelem zařízení služeb‘ jakýkoliv podnikatel odpovědný za řízení jednoho nebo více zařízení služeb nebo za poskytování jedné nebo více služeb uvedených v čl. 12.[1] druhém, třetím nebo čtvrtém pododstavci tohoto zákona přepravním společnostem;

[…]“

11 Článek 12.[1] odst. 2 zákona o železnici stanoví, že provozovatelé zařízení služeb musí poskytnout všem dopravcům přístup (včetně přístupu po železnici) na nediskriminačním základě k následujícím zařízením služeb a případně ke službám poskytovaným v následujících zařízeních:

„5) zařízení údržby, s výjimkou zařízení těžké údržby určených jinému druhu vozového parku, který vyžaduje specifická zařízení;

6) ostatní technická zařízení, včetně zařízení pro čištění a mytí železničních kolejových vozidel.“

12 Článek 12.[2] odst. 7 zákona o železnici stanoví, že pokud nebylo zařízení služeb uvedené v článku 12.[1] druhém pododstavci tohoto zákona využíváno po dobu nejméně dvou po sobě jdoucích let a přepravní společnosti na základě prokázaných potřeb sdělily provozovateli uvedeného zařízení služeb, že mají zájem o přístup k tomuto zařízení, učiní vlastník tohoto zařízení veřejnou nabídku na jeho provozování formou nájmu nebo pronájmu jako železničního zařízení služeb, v celém rozsahu nebo částečně, ledaže provozovatel uvedeného zařízení služeb prokáže, že probíhající proces přeměny brání jeho využití kteroukoliv přepravní společností.

13 Článek 12.[2] odst. 8 zákona o železnici stanoví, že pokud nebylo zařízení služeb uvedené v čl. 12.[1] druhém pododstavci tohoto zákona užíváno po dobu nejméně dvou po sobě jdoucích let, může jeho vlastník učinit veřejnou nabídku na jeho provozování formou nájmu nebo pronájmu, nebo na jeho celkový nebo částečný prodej jako zařízení služeb. Pokud do tří měsíců od zveřejnění neobdrží žádnou nabídku, má provozovatel zařízení služeb právo zařízení služeb uzavřít s tím, že o tom informuje železniční správu a provozovatele veřejné železniční infrastruktury alespoň tři měsíce předem.

Spor v původním řízení a předběžné otázky

14 Od roku 2002 společnost Latvijas Dzelzceļš pronajímala budovu lokomotivního depa Ventspils, kterou vlastní, společnosti Baltijas Ekspresis.

15 Dne 20. června 2016 byla nájemní smlouva týkající se této budovy prodloužena do 30. dubna 2028. Tato smlouva stanovila, že společnost Latvijas Dzelzceļš má jednostranné právo ji vypovědět, kdyby byla z nepředvídaného důvodu nucena užívat uvedenou budovu pro vlastní potřeby.

16 Podle uvedené nájemní smlouvy byla budova dotčená v původním řízení pronajímána jako kancelářské prostory a pro účely ekonomické činnosti. Společnost Baltijas Ekspresis tam prováděla údržbu a opravy lokomotiv.

17 Jelikož si společnost Latvijas Dzelzceļš jakožto provozovatelka veřejné železniční infrastruktury přála opět využívat tutéž budovu pro vlastní potřeby, v daném případě za účelem skladování svého vozového parku používaného k údržbě železniční infrastruktury, oznámila dne 5. září 2017 společnosti Baltijas Ekspresis jednostranné ukončení nájemní smlouvy dotčené v původním řízení.

18 Dne 18. září 2017 podala společnost Baltijas Ekspresis stížnost železniční správě, přičemž měla za to, že vzhledem k jejímu postavení dopravce a provozovatele zařízení služeb ve smyslu čl. 1 bodu 26 zákona o železnici představuje toto ukončení porušení hospodářské soutěže a zásady zákazu diskriminace zejména tím, že brání účinnému a racionálnímu fungování, jakož i přístupu ke službám, a požádala tuto správu, aby ukončení uvedené nájemní smlouvy nepovolila.

19 Rozhodnutím ze dne 5. prosince 2017 železniční správa nařídila společnosti Latvijas Dzelzceļš, aby zaručila přístup do depa Ventspils jakožto zařízení služeb, jakož i ke službám poskytovaným v tomto zařízení uvedeným v čl. 12.[1] odst. 2 bodech 5 a 6 zákona o železnici. Podle tohoto rozhodnutí nebylo relevantní, že v pronajatých prostorách společnost Baltijas Ekspresis vykonává činnosti pouze pro vlastní potřebu. Uvedené rozhodnutí uvádí, že tato společnost uskutečňuje dodávku služeb z vlastních zdrojů ve smyslu čl. 3 bodu 8 prováděcího nařízení 2017/2177, takže přerušení provozu dotčeného zařízení služeb musí být posuzováno s ohledem na ustanovení omezující právo uzavřít zařízení služeb, k němuž může dojít až po uplynutí dvou let poté, co dotčené zařízení služeb přestane být využíváno.

20 Společnost Latvijas Dzelzceļš nejprve podala žalobu na neplatnost uvedeného rozhodnutí k administratīvā rajona tiesa (okresní správní soud, Lotyšsko) a poté podala odvolání proti zamítnutí této žaloby k Administratīvā apgabaltiesa (regionální správní soud, Lotyšsko), jenž je předkládajícím soudem v projednávané věci.

21 Tento soud má za to, že depo Ventspils představuje „zařízení služeb“ ve smyslu čl. 3 bodu 11 směrnice 2012/34, jelikož toto depo splňuje technické požadavky, které mu umožňují poskytování služeb. Naproti tomu má za to, že společnost Baltijas Ekspresis neuskutečňuje dodávku služeb ve smyslu čl. 3 bodu 8 prováděcího nařízení 2017/2177, ani neposkytuje služby dalším železničním podnikům. Z toho dovozuje, že dotyčná budova musí být posuzována jako nevyužívané zařízení služeb, jehož nájem nebo přeměna se řídí čl. 13 odst. 6 směrnice 2012/34 a článkem 15 prováděcího nařízení 2017/2177.

22 Podle předkládajícího soudu nelze společnost Latvijas Dzelzceļš považovat za provozovatele zařízení služeb dotčeného v původním řízení, jelikož tato společnost není odpovědná za poskytování informací ani za rozhodování o žádostech o přístup ke službám poskytovaným v depu Ventspils.

23 I když předkládající soud připouští, že situace dotčená v původním řízení se liší od situace uvedené v čl. 13 odst. 6 směrnice 2012/34, jakož i v čl. 15 odst. 5 a 6 prováděcího nařízení 2017/2177, je toho názoru, že analýza těchto ustanovení vede k závěru, že v kontextu ukončení nájemní smlouvy musí zájem železničního podniku na pokračování v nájmu prostor převážit nad zájmy vlastníka těchto prostor. Z uvedených ustanovení však nelze dovodit, že vlastník uvedených prostor nemůže nájemci oznámit ukončení nájemní smlouvy z toho důvodu, že je zamýšlí využívat pro vlastní potřeby.

24 Kromě toho má předkládající soud za to, že byť provozovatel může provést přeměnu dotyčného zařízení služeb, neexistuje přesvědčivý argument, který by odůvodňoval, že vlastník tohoto zařízení nemůže ukončit nájemní smlouvu týkající se tohoto zařízení za účelem jeho následné přeměny, jelikož mezi těmito dvěma situacemi neexistuje žádný relevantní rozdíl.

25 Za těchto podmínek se Administratīvā apgabaltiesa (regionální správní soud) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Může být čl. 13 odst. 2 a 6 směrnice 2012/34 (čl. 15 odst. 5 a 6 [prováděcího] nařízení 2017/2177) uplatněn takovým způsobem, že regulační subjekt [může] uložit vlastníkovi infrastruktury, který není provozovatelem zařízení služeb, povinnost zajistit přístup ke službám?

2) Musí být čl. 13 odst. 6 směrnice 2012/34 (čl. 15 odst. 5 a 6 [prováděcího] nařízení 2017/2177) vykládán v tom smyslu, že umožňuje vlastníkovi budovy ukončit nájemní smlouvu a provést přeměnu zařízení služeb?

3) Musí být čl. 13 odst. 6 směrnice 2012/34 (čl. 15 odst. 5 a 6 [prováděcího] nařízení 2017/2177) vykládán v tom smyslu, že jedinou povinností, kterou regulačnímu subjektu ukládá, je ověřit, zda provozovatel zařízení služeb (v projednávané věci vlastník zařízení služeb) skutečně rozhodl o přeměně zařízení?“

K přípustnosti žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce

26 Podle společnosti Latvijas Dzelzceļš předkládající soud nesprávně kvalifikoval depo Ventspils jako „zařízení služeb“ ve smyslu směrnice 2012/34. Společnost Baltijas Ekspresis a železniční správa tvrdí, že je nesprávné mít za to, jako uvádí předkládající soud, že toto zařízení není využívané ve smyslu čl. 13 odst. 6 této směrnice.

27 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že posouzení takových argumentů vyžaduje výklad ustanovení unijního práva, a je tedy neoddělitelně spjato s odpovědí, kterou je třeba dát na žádost o rozhodnutí o předběžné otázce. Tyto argumenty tudíž nemohou mít za následek nepřípustnost této žádosti (obdobně viz rozsudek ze dne 3. prosince 2019, Iccrea Banca, C-414/18, EU:C:2019:1036, bod 30 a citovaná judikatura).

28 Za těchto podmínek je třeba mít za to, že žádost o rozhodnutí o předběžné otázce je přípustná.

K použitelnosti prováděcího nařízení 2017/2177

29 Rozhodnutí železničního správního orgánu dotčené v původním řízení bylo přijato dne 5. prosince 2017, zatímco prováděcí nařízení 2017/2177 vstoupilo v souladu se svým článkem 17 v platnost dne 13. prosince 2017 a použije se ode dne 1. června 2019, s výjimkou jeho článku 2, který se použije ode dne 1. ledna 2019.

30 V tomto ohledu má předkládající soud za to, že byť bylo toto rozhodnutí přijato před datem vstupu tohoto prováděcího nařízení v platnost, jeho praktické účinky přetrvávají i po tomto datu. Jelikož se spor v původním řízení týká zrušení uvedeného rozhodnutí, je však třeba konstatovat, že prováděcí nařízení 2017/2177 se na tento spor *ratione temporis* nepoužije.

K předběžným otázkám

K první otázce

31 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 13 odst. 2 a 6 směrnice 2012/34 musí být vykládán v tom smyslu, že povinnost poskytnout všem železničním podnikům nediskriminační přístup k zařízením služeb ve smyslu čl. 3 bodu 11 této směrnice, která jsou uvedena v její příloze II bodu 2, může být regulačním subjektem uložena nejen provozovatelům zařízení služeb, ale rovněž vlastníkům takových zařízení, kteří nejsou jejich provozovateli.

32 V souladu s čl. 13 odst. 2 směrnice 2012/34 provozovatelé zařízení služeb poskytnou nediskriminačním způsobem všem železničním podnikům přístup k zařízením uvedeným v příloze II bodu 2, včetně přístupu po železnici, a ke službám poskytovaným v těchto zařízeních.

33 Pojem „provozovatel zařízení služeb“ je vymezen v čl. 3 bodě 12 směrnice 2012/34 jako jakýkoliv veřejný nebo soukromý subjekt odpovědný za řízení jednoho nebo více zařízení služeb nebo za poskytování jedné nebo více služeb železničním podnikům uvedených v příloze II bodech 2 až 4 této směrnice. Tato definice tudíž zohledňuje pouze povahu činnosti provozovatele zařízení služeb a poskytovatele železničních služeb bez ohledu na otázku, zda veřejný nebo soukromý subjekt, jenž zařízení služeb provozuje, je či není vlastníkem tohoto zařízení.

34 Na rozdíl od toho, co tvrdí železniční správa, tedy čl. 13 odst. 2 směrnice 2012/34 nemůže být vykládán v tom smyslu, že povinnost zajistit nediskriminační přístup k zařízením služeb zatěžuje rovněž vlastníka dotyčného zařízení, pokud tento vlastník nemůže být považován za jeho provozovatele ve smyslu čl. 3 bodu 12 této směrnice.

35 Toto posouzení není článkem 13 odst. 6 uvedené směrnice zpochybněno. Toto ustanovení totiž ukládá vlastníkům takových zařízení pouze povinnost, jsou-li dány okolnosti uvedené v tomto ustanovení, učinit veřejnou nabídku na jeho provozování formou nájmu nebo pronájmu.

36 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba na první otázku odpovědět tak, že čl. 13 odst. 2 a 6 směrnice 2012/34 musí být vykládán v tom smyslu, že povinnost poskytnout všem železničním podnikům nediskriminační přístup k zařízením služeb ve smyslu čl. 3 bodu 11 této směrnice, která jsou uvedena v její příloze II bodu 2, nemůže být uložena vlastníkům takových zařízení, kteří nejsou jejich provozovateli.

Ke druhé otázce

37 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 13 odst. 6 směrnice 2012/34 musí být vykládán v tom smyslu, že umožňuje vlastníkovi budovy, ve které se nachází zařízení služeb ve smyslu čl. 3 bodu 11 této směrnice, ukončit nájemní smlouvu týkající se této budovy za účelem užívání posledně uvedené budovy pro vlastní potřeby.

38 Na úvod je třeba připomenout, že pro účely použití směrnice 2012/34 se „zařízením služeb“ ve smyslu čl. 3 bodu 11 této směrnice rozumí zařízení včetně pozemku, budovy a vybavení, které bylo zřízeno, jako celek nebo zčásti, aby umožnilo poskytování jedné nebo více služeb uvedených v příloze II bodech 2 až 4 uvedené směrnice.

39 Tato definice pojmu „zařízení služeb“ je založena na objektivním kritériu, a sice na kritériu technické způsobilosti infrastruktury poskytovat určité služby, a nestanoví kritérium týkající se příjemců těchto služeb. Takové kritérium nezávisí ani na povaze nebo kvalifikaci právního titulu, na jehož základě je takové zařízení provozováno, ani na totožnosti příjemců uvedených služeb.

40 Skutečnost, že pouze železniční podnik zajišťující provoz infrastruktury využívá tyto služby, tak nebrání závěru, že tato infrastruktura představuje „zařízení služeb“ ve smyslu čl. 3 bodu 11 směrnice 2012/34.

41 V projednávané věci z žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce vyplývá, že zařízení dotčené v původním řízení bylo zřízeno, aby zde společnost Baltijas Ekspresis mohla provádět činnosti údržby a oprav lokomotiv, které patří do služeb uvedených ve zmíněné příloze II bodech 2 až 4. Depo Ventspils, jak to konstatuje předkládající soud, tudíž představuje „zařízení služeb“ ve smyslu čl. 3 bodu 11 směrnice 2012/34.

42 Pro účely rozhodnutí, zda zařízení musí být považováno za „zařízení služeb“, je irelevantní kvalifikace přiznaná tomuto zařízení v nájemní smlouvě i okolnost, že toto zařízení je či není uvedeno ve zprávě o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34. Tato zpráva uvádí některé informace o povaze infrastruktury dostupné železničním podnikům a zejména upřesňuje, jak uvádí odstavec 2 tohoto článku, podmínky pro přístup k zařízením služeb napojeným na síť provozovatele infrastruktury a pro poskytování služeb v těchto zařízeních. Z tohoto ustanovení ani z přílohy IV této směrnice, která upřesňuje obsah zprávy o síti, však nevyplývá, že zápis infrastruktury do tohoto dokumentu představuje podmínku nezbytnou k tomu, aby taková

infrastruktura byla kvalifikována jako „zařízení služeb“ ve smyslu čl. 3 bodu 11 uvedené směrnice. I když totiž tento článek 27 ukládá povinnost uvést ve zprávě o síti existující zařízení služeb, nelze tvrdit, že by opomenutí v tomto ohledu mohlo mít za následek zpochybnění existence takového zařízení služeb.

43 Je třeba poznamenat, že k uplatnění čl. 13 odst. 6 směrnice 2012/34, jak vyplývá i z jeho znění, se zejména předpokládá, že dotčené zařízení služeb nebylo využíváno po dobu nejméně dvou po sobě jdoucích let.

44 V tomto ohledu má předkládající soud v podstatě za to, že jelikož společnost Baltijas Ekspresis neposkytuje v zařízení služeb dotčeném v původním řízení služby ve prospěch jiných železničních podniků ani takovým podnikům neposkytuje přístup k tomuto zařízení, dotčená infrastruktura by měla být považována za zařízení služeb, které není využíváno ve smyslu čl. 13 odst. 6 směrnice 2012/34.

45 Jak však uvedl generální advokát zejména v bodech 63 a 67 svého stanoviska, takové úvahy nemohou vést k závěru, že zařízení služeb není využíváno ve smyslu tohoto ustanovení, zatímco jsou zde poskytovány služby provozovateli tohoto zařízení.

46 Jak bylo totiž připomenuto v bodě 32 tohoto rozsudku, ačkoli čl. 13 odst. 2 této směrnice ukládá provozovateli zařízení služeb zajistit železničním podnikům nediskriminační přístup k tomuto zařízení, jakož i ke službám, které jsou zde poskytovány, nevyplývá z něj, že využívání zařízení služeb lze konstatovat pouze za podmínky, že dotyčné zařízení využívají jiné železniční podniky než ten, který je provozuje.

47 Takový výklad je potvrzen účelem čl. 13 odst. 6 směrnice 2012/34, jak vyplývá z bodu 4.4 důvodové zprávy k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru ze dne 17. září 2010 [COM (2010) 475 final]. Ve světle této důvodové zprávy je třeba poznamenat, že cílem tohoto ustanovení je zabránit situaci, kdy zařízení služeb, i když může uspokojovat prokázané potřeby, zůstane nad rámec určité doby nevyužíváno. Tak tomu však nemůže být v případě zařízení, v němž jsou služby poskytovány provozovateli tohoto zařízení.

48 Vzhledem k informacím předloženým Soudnímu dvoru, z nichž vyplývá, že ve věci v původním řízení společnost Baltijas Ekspresis od roku 2002 soustavně provozovala depo Ventspils pro vlastní železniční potřeby, musí být toto depo považováno za zařízení služeb, které je využíváno.

49 Z toho vyplývá, že čl. 13 odst. 6 směrnice 2012/34 – vzhledem k tomu, že toto ustanovení předpokládá, že dotčené zařízení služeb nebylo využíváno po dobu nejméně dvou po sobě jdoucích let – neupravuje takovou situaci, jako je situace dotčená ve věci v původním řízení.

50 Z toho vyplývá, že možnost vlastníka infrastruktury dotčené v původním řízení ukončit na základě vnitrostátního práva nájemní smlouvu týkající se této infrastruktury a přistoupit k její přeměně nemůže být v žádném případě posuzována na základě čl. 13 odst. 6 směrnice 2012/34.

51 S ohledem na výše uvedené je třeba na druhou otázku odpovědět tak, že čl. 13 odst. 6 směrnice 2012/34 musí být vykládán v tom smyslu, že se nepoužije na situaci, v níž vlastník budovy, ve které se nachází zařízení služeb ve smyslu čl. 3 bodu 11 této směrnice, jež je využíváno, zamýšlí ukončit nájemní smlouvu týkající se této budovy za účelem užívání posledně uvedené budovy pro vlastní potřeby.

Ke třetí otázce

52 Vzhledem k tomu, že se předkládající soud svou třetí otázkou Soudního dvora dotázal na výklad čl. 13 odst. 6 směrnice 2012/34, není namístě na ni vzhledem k odpovědi na druhou otázku odpovídat.

K nákladům řízení

53 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (pátý senát) rozhodl takto:

1) **Článek 13 odst. 2 a 6 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru musí být vykládán v tom smyslu, že povinnost poskytnout všem železničním podnikům nediskriminační přístup k zařízením služeb ve smyslu čl. 3 bodu 11 této směrnice, která jsou uvedena v její příloze II bodu 2, nemůže být uložena vlastníkům takových zařízení, kteří nejsou jejich provozovateli.**

2) **Článek 13 odst. 6 směrnice 2012/34 musí být vykládán v tom smyslu, že se nepoužije na situaci, v níž vlastník budovy, ve které se nachází zařízení služeb ve smyslu čl. 3 bodu 11 této směrnice, jež je využíváno, zamýšlí ukončit nájemní smlouvu týkající se této budovy za účelem užívání posledně uvedené budovy pro vlastní potřeby.**

Podpisy.