Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Femte Afdeling)

15. juli 2021 *

»Præjudiciel forelæggelse – jernbanetransport – direktiv 2012/34/EU – det fælles europæiske jernbaneområde – artikel 13, stk. 2 og 6 – adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser – forordning (EU) 2017/2177 – omlægning af faciliteterne – tilsynsorganets rettigheder«

I sag C-60/20,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Administratīvā apgabaltiesa (appeldomstol i forvaltningsretlige sager, Letland) ved afgørelse af 30. januar 2020, indgået til Domstolen den 5. februar 2020, i sagen

**»Latvijas dzelzceļš« VAS**

mod

**Valsts dzelzceļa administrācija,**

procesdeltager:

**»Baltijas Ekspresis« AS,**

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, E. Regan, og dommerne M. Ilešič, E. Juhász (refererende dommer), C. Lycourgos og I. Jarukaitis,

generaladvokat: M. Campos Sánchez-Bordona,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

– »Latvijas dzelzceļš« VAS ved advokāte D. Driče,

* Processprog: lettisk.

– Valsts dzelzceļa administrācija ved J. Zālītis og J. Zicāns,

– »Baltijas Ekspresis« AS ved advokāts O. Jonāns,

– Europa-Kommissionen først ved L. Ozola, C. Vrignon og W. Mölls, derefter ved L. Ozola og C. Vrignon, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 25. februar 2021,

afsagt følgende

## Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 13, stk. 2 og 6, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT 2012, L 343, s. 32), og af artikel 15, stk. 5 og 6, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser (EUT 2017, L 307, s. 1).

2 Denne anmodning er blevet fremsat i forbindelse med en tvist mellem »Latvijas Dzelzceļš« VAS og Valsts dzelzceļa administrācija (statens jernbaneadministration, Letland) (herefter »jernbaneadministrationen«) vedrørende sidstnævntes beslutning om at pålægge Latvijas Dzelzceļš i dennes egenskab af offentlig jernbaneinfrastrukturforvalter i Letland en pligt til at sikre jernbanevirksomheden »Baltijas Ekspresis« AS adgang til depotbygningen i Ventspils (Letland) som »servicefacilitet« som omhandlet i gældende lovgivning på jernbanetransportområdet.

### Retsforskrifter

#### *EU-retten*

#### *Direktiv 2012/34*

3 Artikel 3 i direktiv 2012/34 med overskriften »Definitioner« bestemmer:

»I dette direktiv forstås ved:

[…]

11) »servicefacilitet«: anlæg, herunder grunde, bygninger og udstyr, som er særligt indrettet, helt eller delvis, med henblik på levering af en eller flere af de ydelser, der er omhandlet i bilag II, punkt 2-4

12) »operatør af en servicefacilitet«: en offentlig eller privat enhed, der er ansvarlig for forvaltningen af en eller flere servicefaciliteter eller for leveringen af en eller flere af de ydelser til jernbanevirksomheder, der er omhandlet i bilag II, punkt 2-4

[…]«

4 Direktivets artikel 13, der har overskriften »Betingelser for adgang til tjenesteydelser«, bestemmer følgende i stk. 2 og 6:

»2. Operatører af servicefaciliteter giver uden forskelsbehandling alle jernbanevirksomheder adgang, herunder sporadgang, til faciliteterne i bilag II, punkt 2, og til de i disse faciliteter leverede ydelser.

[…]

6. Når en servicefacilitet, jf. bilag II, punkt 2, ikke har været benyttet i mindst to på hinanden følgende år, og jernbanevirksomheder over for operatøren af den pågældende servicefacilitet har tilkendegivet interesse for adgang til faciliteten på grundlag af et påvist behov, skal ejeren offentliggøre, at driften af faciliteten kan leases eller lejes som jernbaneservicefacilitet helt eller delvis, medmindre operatøren af den pågældende servicefacilitet godtgør, at en igangværende omstillingsproces forhindrer alle jernbanevirksomheder i at benytte den.«

5 Det nævnte direktivs artikel 27 med overskriften »Netvejledning« fastsætter:

»1. Efter høring af de berørte parter udarbejder og offentliggør infrastrukturforvalteren en netvejledning, der skal kunne anskaffes mod betaling af en afgift, som ikke må overstige udgivelsesomkostningerne. Netvejledningen offentliggøres på mindst to af [Den Europæiske Unions] officielle sprog. Netvejledningens indhold skal stilles gratis til rådighed i elektronisk format på infrastrukturforvalterens webportal og være tilgængelig via en fælles webportal. Webportalen etableres af infrastrukturforvalterne inden for rammerne af deres samarbejde i henhold til artikel 37 og 40.

2. Netvejledningen indeholder en redegørelse for karakteren af den infrastruktur, som er til rådighed for jernbanevirksomheder, og oplysninger om vilkårene for adgang til den relevante jernbaneinfrastruktur. Netvejledningen indeholder også oplysninger om vilkårene for adgang til servicefaciliteter koblet til infrastrukturforvalterens net og for levering af ydelser i disse faciliteter eller henviser til et websted, hvor oplysningerne stilles gratis til rådighed i elektronisk format. Netvejledningens indhold er fastlagt i bilag IV.

3. Netvejledningen ajourføres og ændres i nødvendigt omfang.

4. Netvejledningen offentliggøres mindst fire måneder inden udløbet af fristen for ansøgninger om infrastrukturkapacitet.«

6 Bilag II til direktiv 2012/34, som indeholder listen »[y]delser, der skal leveres til jernbanevirksomhederne (jf. artikel 13)«, har følgende ordlyd i punkt 2:

»Der skal også gives adgang, herunder sporadgang, til følgende servicefaciliteter, når de findes, og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter:

a) passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter, herunder rejseinformationsvisning og passende placering af billetsalg

b) godsterminaler

c) rangerterræner og togformeringsfaciliteter, herunder rangeringsfaciliteter

d) depotspor

e) vedligeholdelsesfaciliteter, med undtagelse af omfattende vedligeholdelsesfaciliteter beregnet til højhastighedstog eller til andre typer af rullende materiel, der kræver specifikke faciliteter

f) andre tekniske faciliteter, herunder rengørings- og vaskefaciliteter

g) sø- og indlandshavnefaciliteter, som er knyttet til jernbaneaktiviteter

h) hjælpefaciliteter

i) brændstofpåfyldningsfaciliteter og levering af brændstof i disse faciliteter, idet afgifterne herfor på fakturaerne skal figurere særskilt.«

### *Gennemførelsesforordning 2017/2177*

7 Gennemførelsesforordning 2017/2177 blev vedtaget i henhold til artikel 13, stk. 9, i direktiv 2012/34.

8 Denne forordnings artikel 17 med overskriften »Ikrafttræden« bestemmer følgende:

»Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 1. juni 2019.

Artikel 2 anvendes dog fra den 1. januar 2019.«

### *Lettisk ret*

9 Dzelzceļa likums (jernbaneloven) af 1. april 1998 (*Latvijas Vēstnesis*, 1998, nr. 102/105) tilsigter i den affattelse, der finder anvendelse på tvisten i hovedsagen (herefter »jernbaneloven«), at gennemføre direktiv 2012/34 i lettisk ret.

10 Jernbanelovens artikel 1, nr. 26) og 27), definerer de udtryk, der anvendes i denne lov, således:

»26) »servicefacilitet«: anlæg (herunder grunde, bygninger og udstyr), som er særligt indrettet, helt eller delvis, med henblik på levering af en eller flere af de ydelser, der er omhandlet i denne lovs artikel 12.[1], stk. 2, 3 eller 4

27) »operatør af en servicefacilitet«: enhver erhvervsdrivende eller dennes strukturelle enhed, der er ansvarlig for forvaltningen af en eller flere servicefaciliteter eller for leveringen af en eller flere af de ydelser til transportvirksomheder, der er omhandlet i denne lovs artikel 12.[1], stk. 2, 3 eller 4

[…]«

11 Jernbanelovens artikel 12.[1], stk. 2, bestemmer, at operatører af jernbanefaciliteter uden forskelsbehandling skal give alle transportører adgang (herunder sporadgang) til følgende servicefaciliteter og i givet fald til de tjenester, der leveres i følgende faciliteter:

»5) vedligeholdelsesfaciliteter, med undtagelse af omfattende vedligeholdelsesfaciliteter beregnet til andre typer af rullende materiel, der kræver specifikke faciliteter

6) andre tekniske faciliteter, herunder rengørings- og vaskefaciliteter til rullende jernbanemateriel«.

12 Jernbanelovens artikel 12.[2], stk. 7, fastsætter, at når en servicefacilitet, jf. denne lovs artikel 12.[1], stk. 2, ikke har været benyttet i mindst to på hinanden følgende år, og transportvirksomheder over for operatøren af den pågældende servicefacilitet har tilkendegivet interesse for adgang til faciliteten på grundlag af et påvist behov, skal ejeren meddele, at driften af faciliteten kan leases eller lejes som servicefacilitet helt eller delvis, medmindre operatøren af den pågældende servicefacilitet godtgør, at en igangværende omlægningsproces forhindrer alle transportvirksomheder i at benytte den.

13 Jernbanelovens artikel 12.[2], stk. 8, bestemmer, at hvis en af de i denne lovs artikel 12.[1], stk. 2, omhandlede faciliteter ikke benyttes i mindst to på hinanden følgende år, kan ejeren meddele, at hele eller en del af driften af servicefaciliteten udlejes, leases eller overdrages. Modtager operatøren af servicefaciliteten ikke tilbud inden for tre måneder efter denne meddelelse, kan den pågældende lukke servicefaciliteten efter forudgående underretning til jernbaneadministrationen og forvalteren af den offentlige jernbaneinfrastruktur med tre måneders varsel.

## Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

14 Siden 2002 har Latvijas Dzelzceļš udlejet den lokomotivdepotbygning i Ventspils, som selskabet ejer, til Baltijas Ekspresis.

15 Den 20. juni 2016 blev lejeaftalen vedrørende denne bygning forlænget til den 30. april 2028. Denne aftale bestemte, at Latvijas Dzelzceļš havde en ensidig ret til opsigelse, hvis selskabet fik et uforudset behov for at benytte nævnte bygning til eget brug.

16 Ifølge nævnte lejeaftale blev den af hovedsagen omhandlede bygning udlejet som kontorlokaler og med henblik på økonomiske aktiviteter. Baltijas Ekspresis foretog vedligeholdelse og reparation af lokomotiver i bygningen.

17 Den 5. september 2017 meddelte Latvijas Dzelzceļš i sin egenskab af forvalter af den offentlige jernbaneinfrastruktur Baltijas Ekspresis en ensidig opsigelse af den af hovedsagen omhandlede lejeaftale, idet denne forvalter ønskede at benytte bygningen til eget brug, i dette tilfælde til oplagringsplads for rullende materiel, der anvendtes til vedligeholdelse af jernbaneinfrastrukturen.

18 Den 18. september 2017 indgav Baltijas Ekspresis en klage til jernbaneadministrationen, idet virksomheden var af den opfattelse, at denne opsigelse, henset til virksomhedens egenskab af transportør og operatør af en servicefacilitet som omhandlet i jernbanelovens artikel 1, nr. 26), udgjorde en tilsidesættelse af konkurrencen og af princippet om forbud mod forskelsbehandling,

for så vidt som opsigelsen navnlig hindrede den effektive og rationelle drift af samt adgangen til tjenesten, og virksomheden anmodede dette organ om ikke at tillade opsigelsen af nævnte lejeaftale.

19 Ved afgørelse af 5. december 2017 pålagde jernbaneadministrationen Latvijas Dzelzceļš at sikre adgang til depotbygningen i Ventspils som servicefacilitet samt til de i denne bygning leverede ydelser, der er omhandlet i jernbanelovens artikel 12.[1], stk. 2, nr. 5) og 6). Ifølge denne afgørelse var det uden betydning, at Baltijas Ekspresis i de lejede lokaler kun udøvede aktiviteter for sig selv. Nævnte afgørelse fastslår, at denne virksomhed foretager egen levering af tjenesteydelser som omhandlet i artikel 3, nr. 8), i gennemførelsesforordning 2017/2177, hvorfor afbrydelsen af aktiviteterne i den pågældende servicefacilitet skal vurderes på grundlag af de bestemmelser, der begrænser retten til at lukke en servicefacilitet, hvilken lukning kun kan ske efter en periode på to år efter, at den pågældende servicefacilitet er ophørt med at blive benyttet.

20 Latvijas Dzelzceļš iværksatte indledningsvis et søgsmål med påstand om annullation af afgørelsen for administratīvā rajona tiesa (distriktsdomstol i forvaltningsretlige sager, Letland) og har efter frifindelsen af sagsøgte i dette søgsmål iværksat appel for Administratīvā apgabaltiesa (appeldomstol i forvaltningsretlige sager, Letland), som er den forelæggende ret i denne sag.

21 Efter den forelæggende rets opfattelse er depotbygningen i Ventspils en »servicefacilitet« som omhandlet i artikel 3, nr. 11), i direktiv 2012/34, idet dette depot opfylder de tekniske krav, der gør det muligt at levere ydelser. Efter den forelæggende rets opfattelse foretager Baltijas Ekspresis derimod ikke egen levering af tjenesteydelser som omhandlet i artikel 3, nr. 8), i gennemførelsesforordning 2017/2177 eller leverer tjenesteydelser til andre jernbanevirksomheder. Denne ret har heraf udledt, at den pågældende bygning er en ubenyttet servicefacilitet, hvis udlejning eller omlægning er reguleret i artikel 13, stk. 6, i direktiv 2012/34 og artikel 15 i gennemførelsesforordning 2017/2177.

22 Ifølge den forelæggende ret kan Latvijas Dzelzceļš ikke anses for at være operatør af den af hovedsagen omhandlede servicefacilitet, da selskabet hverken er ansvarligt for at levere oplysninger eller for at træffe afgørelse om ansøgninger om adgang til de tjenesteydelser, der leveres i depotbygningen i Ventspils.

23 Den forelæggende ret har anerkendt, at den af hovedsagen omhandlede situation adskiller sig fra den situation, der er omhandlet i artikel 13, stk. 6, i direktiv 2012/34 og artikel 15, stk. 5 og 6, i gennemførelsesforordning 2017/2177, men er af den opfattelse, at analysen af disse bestemmelser alligevel fører til en konklusion om, at i forbindelse med opsigelsen af en lejeaftale skal jernbanevirksomhedens interesse i fortsat at leje lokalerne veje tungere end interesserne for ejeren af disse lokaler. Det kan imidlertid ikke udledes af de nævnte bestemmelser, at ejeren af lokalerne ikke kan give lejeren meddelelse om opsigelse af lejemålet med den begrundelse, at ejeren ønsker at anvende lokalerne til eget brug.

24 Det er endvidere den forelæggende rets opfattelse, at hvis operatøren af den pågældende servicefacilitet kan omlægge faciliteten, er der ikke noget overbevisende argument imod, at ejeren af faciliteten kan opsige en lejeaftale om denne facilitet for senere at omlægge servicefaciliteten, idet der ikke er nogen relevant forskel mellem de to situationer.

25 På denne baggrund har Administratīvā apgabaltiesa (appeldomstol i forvaltningsretlige sager) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Kan artikel 13, stk. 2 og 6, i direktiv 2012/34 (artikel 15, stk. 5 og 6, i [gennemførelsesforordning] 2017/2177) anvendes således, at tilsynsorganet kan pålægge [den ejer af en facilitet], som ikke selv er operatør af servicefaciliteten, en forpligtelse til at sikre adgang til ydelserne?

2) Skal artikel 13, stk. 6, i direktiv 2012/34 (artikel 15, stk. 5 og 6, i [gennemførelsesforordning] 2017/2177) fortolkes således, at [denne bestemmelse] tillader ejeren af en bygning at bringe en lejekontrakt til ophør og omlægge en servicefacilitet?

3) Skal artikel 13, stk. 6, i direktiv 2012/34 (artikel 15, stk. 5 og 6, i [gennemførelsesforordning] 2017/2177) fortolkes således, at [denne bestemmelse] kun pålægger tilsynsorganet at undersøge, om operatøren af en servicefacilitet (i det foreliggende tilfælde ejeren af servicefaciliteten) faktisk har besluttet at omlægge [faciliteten]?«

## Om formaliteten vedrørende anmodningen om præjudiciel afgørelse

26 Ifølge Latvijas Dzelzceļš har den forelæggende ret med urette kvalificeret depotbygningen i Ventspils som en »servicefacilitet« som omhandlet i direktiv 2012/34. Baltijas Ekspresis og jernbaneadministrationen har for deres del anført, at det er urigtigt, som den forelæggende ret har gjort, at anse denne facilitet for ikke at være benyttet som omhandlet i direktivets artikel 13, stk. 6.

27 Det skal fastslås, at bedømmelsen af sådanne argumenter nødvendiggør en fortolkning af bestemmelserne i EU-retten og er således uadskilleligt forbundet med besvarelsen af anmodningen om præjudiciel afgørelse. Disse argumenter kan følgelig ikke føre til afvisning af denne anmodning (jf. analogt dom af 3.12.2019, Iccrea Banca, C-414/18, EU:C:2019:1036, præmis 30 og den deri nævnte retspraksis).

28 På denne baggrund skal anmodningen om præjudiciel afgørelse anses for at kunne antages til realitetsbehandling.

## Om anvendeligheden af gennemførelsesforordning 2017/2177

29 Jernbaneadministrationens afgørelse, som er omhandlet i hovedsagen, blev vedtaget den 5. december 2017, mens gennemførelsesforordning 2017/2177 i henhold til artikel 17 heri trådte i kraft den 13. december 2017 og fandt anvendelse fra den 1. juni 2019, med undtagelse af denne forordnings artikel 2, der fandt anvendelse fra den 1. januar 2019.

30 Det er i denne henseende den forelæggende rets opfattelse, at selv om denne afgørelse blev vedtaget, inden gennemførelsesforordningen trådte i kraft, fortsætter afgørelsens praktiske virkninger efter dette tidspunkt. Når dette er sagt, skal det, eftersom tvisten i hovedsagen tilsigter annullation af nævnte afgørelse, fastslås, at gennemførelsesforordning 2017/2177 ratione temporis ikke finder anvendelse på tvisten i hovedsagen.

## Om de præjudicielle spørgsmål

### *Det første spørgsmål*

31 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 13, stk. 2 og 6, i direktiv 2012/34 skal fortolkes således, at tilsynsorganet kan pålægge ikke alene operatørerne af servicefaciliteter, men ligeledes sådanne faciliteters ejere, som ikke er operatører af faciliteterne, en forpligtelse til uden forskelsbehandling at give alle jernbanevirksomheder adgang til de servicefaciliteter som omhandlet i direktivets artikel 3, nr. 11), der er nævnt i punkt 2 i bilag II til dette direktiv.

32 I overensstemmelse med artikel 13, stk. 2, i direktiv 2012/34 giver operatører af servicefaciliteter uden forskelsbehandling alle jernbanevirksomheder adgang, herunder sporadgang, til faciliteterne i bilag II, punkt 2, og til de i disse faciliteter leverede ydelser.

33 Begrebet »operatør af en servicefacilitet« defineres i artikel 3, nr. 12), i direktiv 2012/34 som en offentlig eller privat enhed, der er ansvarlig for forvaltningen af en eller flere servicefaciliteter eller for leveringen af en eller flere af de ydelser til jernbanevirksomheder, der er omhandlet i punkt 2-4 i bilag II til dette direktiv. Definitionen tager således alene hensyn til arten af de aktiviteter, som en operatør af en servicefacilitet og en leverandør af jernbanetjenester udøver, uden at det tages i betragtning, om den offentlige eller private enhed, der driver servicefaciliteten, eventuelt ejer denne facilitet.

34 I modsætning til, hvad jernbaneadministrationen har anført, kan artikel 13, stk. 2, i direktiv 2012/34 derfor ikke fortolkes således, at forpligtelsen til uden forskelsbehandling at sikre adgang til servicefaciliteterne ligeledes gælder for ejeren af den pågældende facilitet, når denne ikke kan anses for operatør af faciliteten som omhandlet i dette direktivs artikel 3, nr. 12).

35 Denne bedømmelse afkræftes ikke af nævnte direktivs artikel 13, stk. 6. Denne bestemmelse pålægger nemlig kun ejerne af sådanne faciliteter en forpligtelse til, når de i bestemmelsen anførte omstændigheder er opfyldt, at offentliggøre, at driften af faciliteten kan leases eller lejes.

36 Henset til ovenstående betragtninger skal det første spørgsmål besvares med, at artikel 13, stk. 2 og 6, i direktiv 2012/34 skal fortolkes således, at forpligtelsen til uden forskelsbehandling at give alle jernbanevirksomheder adgang til de servicefaciliteter som omhandlet i direktivets artikel 3, nr. 11), der er nævnt i punkt 2 i bilag II til dette direktiv, ikke kan pålægges sådanne faciliteters ejere, som ikke er operatører af faciliteterne.

### *Det andet spørgsmål*

37 Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 13, stk. 6, i direktiv 2012/34 skal fortolkes således, at denne bestemmelse tillader, at ejeren af en bygning, der huser en servicefacilitet som omhandlet i direktivets artikel 3, nr. 11), opsiger en lejeaftale vedrørende denne bygning for atter at benytte bygningen til eget brug.

38 Det skal indledningsvis bemærkes, at i henhold til direktiv 2012/34 forstås ved »servicefacilitet« som omhandlet i direktivets artikel 3, nr. 11), anlæg, herunder grunde, bygninger og udstyr, som er særligt indrettet, helt eller delvis, med henblik på levering af en eller flere af de ydelser, der er omhandlet i punkt 2-4 i bilag II til nævnte direktiv.

39 Denne definition af begrebet »servicefacilitet« er støttet på et objektivt kriterium, nemlig kriteriet om en infrastrukturs tekniske kapacitet til at levere bestemte tjenesteydelser, og fastsætter ikke et kriterium om modtagerne af disse tjenesteydelser. Et sådant kriterium er uafhængigt af såvel arten og kvalificeringen af det juridiske dokument, der ligger til grund for driften af faciliteten, som identiteten på modtagerne af nævnte tjenesteydelser.

40 Den omstændighed, at en jernbanevirksomhed, som varetager driften af en infrastruktur, modtager disse tjenesteydelser, er således ikke til hinder for, at infrastrukturen kan anses for at udgøre en »servicefacilitet« som omhandlet i artikel 3, nr. 11), i direktiv 2012/34.

41 I det foreliggende tilfælde fremgår det af forelæggelsesafgørelsen, at den i hovedsagen omhandlede facilitet er blevet indrettet, således at Baltijas Ekspresis heri kan foretage vedligeholdelse og reparation af lokomotiver, hvilke aktiviteter henhører under de tjenesteydelser, der er nævnt i det omtalte bilag II, punkt 2-4. Som den forelæggende ret har konstateret, udgør depotbygningen i Ventspils således en »servicefacilitet« som omhandlet i artikel 3, nr. 11), i direktiv 2012/34.

42 Med henblik på at afgøre, om en infrastruktur skal anses for at være en »servicefacilitet«, er det dels relevant, hvorledes denne facilitet kvalificeres i lejeaftalen, dels om denne facilitet fremgår af den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34. Netvejledningen indeholder visse oplysninger om karakteren af den infrastruktur, som er til rådighed for jernbanevirksomheder, og præciserer navnlig, som det er anført i denne artikels stk. 2, vilkårene for adgang til servicefaciliteter koblet til infrastrukturforvalterens net og for levering af ydelser i disse faciliteter. Når dette er sagt, fremgår det hverken af denne bestemmelse eller af bilag IV til dette direktiv, som præciserer netvejledningens indhold, at registreringen af en infrastruktur i denne vejledning er en nødvendig forudsætning for, at en sådan infrastruktur kvalificeres som »servicefacilitet« som omhandlet i nævnte direktivs artikel 3, nr. 11). Selv om denne artikel 27 opstiller krav om, at der i netvejledningen angives de eksisterende faciliteter, kan det nemlig ikke gøres gældende, at en undladelse heraf kan bevirke, at der kan rejses tvivl om, hvorvidt en sådan servicefacilitet findes.

43 Det bemærkes, at anvendelsen af artikel 13, stk. 6, i direktiv 2012/34, som det fremgår af bestemmelsens ordlyd, navnlig forudsætter, at den pågældende servicefacilitet ikke har været benyttet i mindst to på hinanden følgende år.

44 I denne henseende har den forelæggende ret i det væsentlige anført, at eftersom Baltijas Ekspresis i den af hovedsagen omhandlede servicefacilitet ikke leverer tjenesteydelser til fordel for andre jernbanevirksomheder eller giver sådanne virksomheder adgang til denne facilitet, skal den pågældende infrastruktur anses for at være en servicefacilitet, der er ubenyttet som omhandlet i artikel 13, stk. 6, i direktiv 2012/34.

45 Som generaladvokaten har anført i navnlig punkt 63 og 67 i forslaget til afgørelse, kan disse betragtninger imidlertid ikke føre til, at en servicefacilitet anses for ikke at være benyttet i denne bestemmelses forstand, selv om ydelserne i denne facilitet leveres til operatøren af denne facilitet.

46 Selv om direktivets artikel 13, stk. 2, som det er anført i denne doms præmis 32, pålægger operatøren af en servicefacilitet uden forskelsbehandling at sikre alle jernbanevirksomheder adgang til denne facilitet til de i denne facilitet leverede ydelser, følger det således imidlertid ikke heraf, at det kun kan fastslås, at en servicefacilitet benyttes, hvis andre jernbanevirksomheder end operatøren af den pågældende facilitet har adgang hertil.

47 Denne fortolkning understøttes af formålet med artikel 13, stk. 6, i direktiv 2012/34, som det fremgår af punkt 4.4 i begrundelsen i forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde af 17. september 2010 (KOM(2010) 475 endelig). Henset til denne begrundelse skal det bemærkes, at bestemmelsen tilsigter at forebygge en situation, hvor en servicefacilitet, selv om faciliteten kan opfylde de opståede behov, fortsat ikke er genstand for aktiviteter i et bestemt tidsrum. Dette kan imidlertid ikke være tilfældet med en facilitet, hvor tjenesteydelserne leveres af operatøren af faciliteten.

48 Henset til de oplysninger, som Domstolen har fået forelagt, hvoraf fremgår, at Baltijas Ekspresis i tvisten i hovedsagen siden 2002 vedvarende havde drevet depotbygningen i Ventspils til sine egne jernbanerelaterede behov, skal denne bygning anses for at være en servicefacilitet, der benyttes.

49 Det følger heraf, at artikel 13, stk. 6, i direktiv 2012/34, for så vidt som denne bestemmelse forudsætter, at den pågældende servicefacilitet ikke har været benyttet i mindst to på hinanden følgende år, ikke fastsætter regler for en situation som den i hovedsagen omhandlede.

50 Det følger heraf, at muligheden for ejeren af den af hovedsagen omhandlede infrastruktur for i henhold til national ret at opsige lejeaftalen vedrørende denne infrastruktur og omlægge denne under alle omstændigheder ikke kan bedømmes på grundlag af artikel 13, stk. 6, i direktiv 2012/34.

51 På baggrund af det ovenstående skal det andet spørgsmål besvares med, at artikel 13, stk. 6, i direktiv 2012/34 skal fortolkes således, at denne bestemmelse ikke finder anvendelse på en situation, hvor ejeren af en bygning, der huser en servicefacilitet som omhandlet i direktivets artikel 3, nr. 11), som benyttes, ønsker at opsige en lejeaftale vedrørende denne bygning for atter at benytte bygningen til eget brug.

### *Det tredje spørgsmål*

52 Eftersom den forelæggende ret med det tredje spørgsmål ønsker en fortolkning af artikel 13, stk. 6, i direktiv 2012/34, er det, henset til besvarelsen af det andet spørgsmål, ufornødent at besvare dette spørgsmål.

## Sagsomkostninger

53 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Femte Afdeling) for ret:

**1) Artikel 13, stk. 2 og 6, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde skal fortolkes således, at forpligtelsen til uden forskelsbehandling at give alle jernbanevirksomheder adgang til de servicefaciliteter som omhandlet i direktivets artikel 3, nr. 11), der er nævnt i punkt 2 i bilag II til dette direktiv, ikke kan pålægges sådanne faciliteters ejere, som ikke er operatører af faciliteterne.**

**2) Artikel 13, stk. 6, i direktiv 2012/34 skal fortolkes således, at denne bestemmelse ikke finder anvendelse på en situation, hvor ejeren af en bygning, der huser en servicefacilitet som omhandlet i direktivets artikel 3, nr. 11), som benyttes, ønsker at opsige en lejeaftale vedrørende denne bygning for atter at benytte bygningen til eget brug.**

Underskrifter