Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)

de 15 de julio de 2021 *

«Procedimiento prejudicial — Transportes ferroviarios — Directiva 2012/34/UE — Espacio ferroviario europeo único — Artículo 13, apartados 2 y 6 — Acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos — Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 — Reconversión de las instalaciones — Prerrogativas del organismo regulador»

En el asunto C-60/20,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la Administratīvā apgabaltiesa (Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo, Letonia), mediante resolución de 30 de enero de 2020, recibida en el Tribunal de Justicia el 5 de febrero de 2020, en el procedimiento entre

«Latvijas dzelzceļš» VAS

y

Valsts dzelzceļa administraācija,

con intervención de:

«Baltijas Ekspresis» AS,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por el Sr. E. Regan, Presidente de Sala, y los Sres. M. Ilešič, E. Juhász (Ponente), C. Lycourgos e I. Jarukaitis, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Campos Sánchez-Bordona;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de «Latvijas dzelzceļš» VAS, por la Sra. D. Driče, advokāte;

– en nombre de la Valsts dzelzceļa administrācija, por los Sres. J. Zālītis y J. Zicāns;

* Lengua de procedimiento: letón.

– en nombre de «Baltijas Ekspresis» AS, por el Sr. O. Jonāns, advokāts;

– en nombre de la Comisión Europea, inicialmente por las Sras. L. Ozola y C. Vrignon y por el Sr. W. Mölls, y posteriormente por las Sras. L. Ozola y C. Vrignon, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 25 de febrero de 2021;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La presente petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 13, apartados 2 y 6, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO 2012, L 343, p. 32), y del artículo 15, apartados 5 y 6, del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos (DO 2017, L 307, p. 1).

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre «Latvijas Dzelzceļš» VAS y la Valsts dzelzceļa administraācija (Administración nacional de ferrocarriles, Letonia; en lo sucesivo, «Administración ferroviaria») en relación con la resolución de esta última por la que se obliga a Latvijas Dzelzceļš, en su condición de administradora de la infraestructura ferroviaria pública de Letonia, a garantizar el acceso de la empresa ferroviaria «Baltijas Ekspresis» AS al depósito de Ventspils (Letonia), considerado una «instalación de servicio» en el sentido de la normativa aplicable en materia de transporte ferroviario.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

Directiva 2012/34

3 El artículo 3 de la Directiva 2012/34, titulado «Definiciones», dispone:

«A efectos de la presente Directiva se entenderá por:

[…]

11) «instalación de servicio»: la instalación, incluido el terreno, los edificios y el equipo, dispuesta especialmente, en su totalidad o en parte, para permitir la prestación de uno o varios de los servicios mencionados en el anexo II, puntos 2 a 4;

12) «explotador de la instalación de servicio»: la entidad privada o pública responsable de la gestión de una o varias instalaciones de servicio o de la prestación a empresas ferroviarias de uno o varios de los servicios mencionados en el anexo II, puntos 2 a 4;

[…]».

4 El artículo 13 de esa misma Directiva, con la rúbrica «Condiciones de acceso a los servicios», dispone, en sus apartados 2 y 6, lo siguiente:

«2. Los explotadores de las instalaciones de servicio prestarán, de modo no discriminatorio, a todas las empresas ferroviarias acceso, incluido el acceso por vía férrea, a las instalaciones a que se refiere el anexo II, punto 2, así como a los servicios prestados en dichas instalaciones.

[…]

6. Cuando una instalación de servicio de las contempladas en el anexo II, punto 2, no se haya utilizado durante al menos dos años consecutivos, y existan empresas ferroviarias que hayan manifestado al explotador de la misma su interés por acceder a ella sobre la base de necesidades demostradas, su propietario hará público que la explotación de la instalación se pone en alquiler o arrendamiento financiero como instalación de servicio ferroviario, en su totalidad o en parte, a menos que el explotador de dicha instalación de servicio demuestre que un proceso de reconversión en curso impide su utilización por una empresa ferroviaria.»

5 El artículo 27 de la referida Directiva, titulado «Declaración sobre la red», establece:

«1. El administrador de infraestructuras, previa consulta a las partes interesadas, elaborará y publicará una declaración sobre la red que podrá obtenerse a un precio que no exceda del coste de su publicación. La declaración sobre la red se publicará en al menos dos lenguas oficiales de la Unión [Europea]. El contenido de la declaración sobre la red podrá obtenerse gratuitamente en formato electrónico en el portal web del administrador de infraestructuras y se tendrá acceso a él a través del portal web común. Los administradores de infraestructuras crearán dicho portal web en el marco de su cooperación de conformidad con los artículos 37 y 40.

2. La declaración sobre la red expondrá las características de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias, y contendrá información sobre las condiciones de acceso a la misma. La declaración sobre la red contendrá asimismo información sobre las condiciones de acceso a las instalaciones de servicio relacionadas con la red del administrador de infraestructuras, y para la prestación de servicios en dichas instalaciones, o indicará un sitio web en el que dicha información pueda obtenerse gratuitamente en formato electrónico. En el anexo IV se establece el contenido de la declaración sobre la red.

3. La declaración sobre la red se actualizará y modificará según proceda.

4. La declaración sobre la red se publicará como mínimo cuatro meses antes de que finalice el plazo de solicitudes de capacidad de infraestructura.»

6 El anexo II de la Directiva 2012/34, que contiene la lista de los «servicios que deberán prestarse a las empresas ferroviarias (Información prevista en el artículo 13)», establece, en su punto 2, lo siguiente:

«Se dará acceso, incluido acceso por vía férrea, a las siguientes instalaciones de servicio, cuando existan, y a los servicios que se presten en dichas instalaciones:

a) las estaciones de viajeros, así como sus edificios e instalaciones conexas, incluidos los paneles de información sobre viajes y un emplazamiento adecuado para los servicios de venta de billetes;

b) las terminales de carga;

c) las estaciones de clasificación y las instalaciones de formación de trenes, incluidas las instalaciones para maniobras;

d) las vías de apartado;

e) las instalaciones de mantenimiento, a excepción de las instalaciones de mantenimiento pesado dedicadas a trenes de alta velocidad o a otros tipos de material rodante que requieran instalaciones específicas;

f) otras instalaciones técnicas, incluidas las instalaciones de lavado y limpieza;

g) instalaciones portuarias marítimas y fluviales vinculadas a actividades ferroviarias;

h) instalaciones de socorro;

i) instalaciones de aprovisionamiento de combustible y suministro de combustible en dichas instalaciones; las cantidades abonadas por este concepto se mostrarán por separado en las facturas.»

Reglamento de Ejecución 2017/2177

7 El Reglamento de Ejecución 2017/2177 fue adoptado sobre la base del artículo 13, apartado 9, de la Directiva 2012/34.

8 El artículo 17 de este Reglamento, titulado «Entrada en vigor», dispone:

«El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de junio de 2019.

No obstante, el artículo 2 será aplicable a partir del 1 de enero de 2019.»

Derecho letón

9 El Dzelzceļa likums (Ley de Ferrocarriles), de 1 de abril de 1998 (*Latvijas Vēstnesis*, 1998, n.º 102/105), en su versión aplicable al litigio principal (en lo sucesivo, «Ley de Ferrocarriles»), tiene por objeto transponer la Directiva 2012/34 al ordenamiento jurídico letón.

10 Los puntos 26 y 27 del artículo 1 de la Ley de Ferrocarriles definen los términos utilizados en esta Ley de la siguiente manera:

«26) “instalación de servicio”: la instalación (incluido el terreno, los edificios y el equipo) dispuesta especialmente, en su totalidad o en parte, para permitir la prestación de uno o varios de los servicios mencionados en el artículo 12.[1], apartados 2, 3 y 4, de la presente Ley;

27) “explotador de la instalación de servicio”: cualquier empresario o departamento de este responsable de la gestión de una o varias instalaciones de servicio o de la prestación a empresas ferroviarias de uno o varios de los servicios mencionados en el artículo 12.[1], apartados 2, 3 y 4, de la presente Ley;

[…]».

11 El artículo 12.[1], apartado 2, de la Ley de Ferrocarriles dispone que los explotadores de instalaciones de servicio deberán permitir un acceso no discriminatorio a todo transportista (incluido el acceso a las vías) a las instalaciones de servicio siguientes y, en su caso, a los servicios prestados en las instalaciones siguientes:

«5) instalaciones de mantenimiento, a excepción de las instalaciones de mantenimiento pesado dedicadas a otros tipos de material rodante que requieran instalaciones específicas;

6) otras instalaciones técnicas, comprendidas las instalaciones de lavado y limpieza del material rodante ferroviario.»

12 El artículo 12.[2], apartado 7, de la Ley de Ferrocarriles dispone que, cuando una instalación de servicio de aquellas a las que se refiere el artículo 12.[1], apartado 2, de dicha Ley no se haya utilizado durante al menos dos años consecutivos y sociedades de transporte hayan manifestado al explotador de esta su interés en acceder a la instalación sobre la base de necesidades demostradas, su propietario hará público que la explotación de la instalación se pone en alquiler o arrendamiento financiero como instalación de servicio, en su totalidad o en parte, a menos que el explotador de la instalación de servicio demuestre que un proceso de reconversión en curso impide su utilización por una empresa de transporte.

13 El artículo 12.[2], apartado 8, de la Ley de Ferrocarriles establece que, si una de las instalaciones a que se refiere el artículo 12.[1], apartado 2, de dicha Ley no se utiliza durante al menos dos años consecutivos, su propietario podrá hacer público que su explotación se pone en alquiler, arrendamiento financiero o a la venta como instalación de servicio, en su totalidad o en parte. Si en los tres meses siguientes a dicha notificación no se recibe oferta alguna, el explotador de la instalación de servicio podrá cerrarla, informando de ello a la Administración ferroviaria y al administrador de infraestructuras ferroviarias de uso público con al menos tres meses de antelación.

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

14 Desde 2002, Latvijas Dzelzceļš arrendaba el edificio de depósito de locomotoras de Ventspils, del que es propietaria, a Baltijas Ekspresis.

15 El 20 de junio de 2016, el contrato de arrendamiento de dicho edificio fue renovado hasta el 30 de abril de 2028. Dicho contrato establecía que Latvijas Dzelzceļš tenía derecho a resolverlo unilateralmente si, por un motivo imprevisto, se hallaba en la necesidad de utilizar dicho edificio para uso propio.

16 Según dicho contrato de arrendamiento, el edificio controvertido en el litigio principal se alquilaba como espacio de oficina y para actividades económicas. Baltijas Ekspresis llevaba a cabo en él actividades de mantenimiento y reparación de las locomotoras.

17 El 5 de septiembre de 2017, Latvijas Dzelzceļš, en su condición de administrador de la infraestructura ferroviaria pública, notificó a Baltijas Ekspresis la resolución unilateral del contrato de arrendamiento controvertido en el litigio principal, puesto que deseaba destinar ese edificio para uso propio, en concreto para almacenar en él su material rodante utilizado para el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.

18 El 18 de septiembre de 2017, Baltijas Ekspresis presentó una reclamación ante la Administración ferroviaria por considerar que, habida cuenta de su condición de transportista y de explotador de una instalación de servicio en el sentido del artículo 1, punto 26, de la Ley de Ferrocarriles, la resolución del contrato constituía una infracción de la competencia y una violación del principio de no discriminación, en la medida en que, entre otras cosas, obstaculizaba el funcionamiento eficaz y racional y el acceso al servicio, y solicitó a dicha Administración que no autorizara la resolución del referido contrato de arrendamiento.

19 Mediante resolución de 5 de diciembre de 2017, la Administración ferroviaria ordenó a Latvijas Dzelzceļš que garantizara el acceso al depósito de Ventspils como instalación de servicio, así como a los servicios allí prestados a que se refiere el artículo 12.[1], apartado 2, puntos 5 y 6, de la Ley de Ferrocarriles. Según dicha resolución, poco importa que, en los locales arrendados, Baltijas Ekspresis solo desarrolle actividades para sí misma. La referida resolución afirma que dicha sociedad lleva a cabo un autosuministro de servicios en el sentido del artículo 3, punto 8, del Reglamento de Ejecución 2017/2177, de modo que la interrupción de las actividades de la instalación de servicio de que se trata debe apreciarse a la luz de las disposiciones que limitan el derecho a proceder al cierre de una instalación de servicio, que solo puede producirse una vez transcurrido un período de dos años desde que la instalación de servicio de que se trate haya dejado de ser utilizada.

20 Latvijas Dzelzceļš interpuso recurso de anulación contra dicha resolución ante la administratīvā rajona tiesa (Tribunal de Primera Instancia de lo Contencioso-Administrativo, Letonia) y posteriormente recurso de apelación contra la desestimación de aquel recurso ante la Administratīvā apgabaltiesa (Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo, Letonia), órgano jurisdiccional remitente en el presente asunto.

21 Este último órgano jurisdiccional considera que el depósito de Ventspils es una «instalación de servicio» en el sentido del artículo 3, punto 11, de la Directiva 2012/34, pues cumple los requisitos técnicos que le permiten realizar una prestación de servicios. En cambio, considera que Baltijas Ekspresis no realiza un autosuministro de servicios en el sentido del artículo 3, punto 8, del Reglamento de Ejecución 2017/2177 ni presta servicios a otras empresas ferroviarias. Deduce de ello que el edificio de que se trata debe considerarse una instalación de servicio no utilizada, cuyo alquiler o reconversión se rigen por el artículo 13, apartado 6, de la Directiva 2012/34 y por el artículo 15 del Reglamento de Ejecución n.º 2017/2177.

22 Según el órgano jurisdiccional remitente, no puede considerarse que Latvijas Dzelzceļš sea el explotador de la instalación de servicio de que se trata en el litigio principal, puesto que dicha sociedad no se encarga de comunicar información ni de pronunciarse sobre las solicitudes relativas al acceso a las prestaciones de servicios realizadas en el depósito de Ventspils.

23 Aun admitiendo que la situación controvertida en el litigio principal se distingue de la contemplada en el artículo 13, apartado 6, de la Directiva 2012/34 y en el artículo 15, apartados 5 y 6, del Reglamento de Ejecución 2017/2177, el órgano jurisdiccional remitente considera que el análisis de estas disposiciones conduce, no obstante, a la conclusión de que, en el contexto de la

resolución de un contrato de arrendamiento, el interés de la empresa ferroviaria en seguir arrendando los locales debe prevalecer sobre los intereses del propietario de esos locales. Sin embargo, afirma que dichas disposiciones no permiten deducir que el propietario de esos locales no pueda notificar al arrendatario la resolución del contrato de arrendamiento por querer utilizar tales locales para uso propio.

24 Por otra parte, según el órgano jurisdiccional remitente, si el explotador de la instalación de servicio de que se trate puede reconvertirla, no hay ningún argumento convincente para justificar que el propietario de esa instalación no pueda también poner fin al contrato de arrendamiento de esta para reconvertirla posteriormente, ya que no existe ninguna diferencia pertinente entre estas dos situaciones.

25 En estas circunstancias, la Administratīvā apgabaltiesa (Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Puede aplicarse el artículo 13, apartados 2 y 6, de la Directiva 2012/34 (artículo 15, apartados 5 y 6, del Reglamento de Ejecución 2017/2177) de modo que el organismo regulador pueda imponer al propietario de una infraestructura, que no es el explotador de la instalación de servicio, la obligación de garantizar el acceso a los servicios?

2) ¿Debe interpretarse el artículo 13, apartado 6, de la Directiva 2012/34 (artículo 15, apartados 5 y 6, del Reglamento de Ejecución 2017/2177) en el sentido de que permite al propietario de un edificio poner fin a una relación de arrendamiento y reconvertir una instalación de servicio?

3) ¿Debe interpretarse el artículo 13, apartado 6, de la Directiva 2012/34 (artículo 15, apartados 5 y 6, del Reglamento de Ejecución 2017/2177) en el sentido de que obliga al organismo regulador a comprobar únicamente si el explotador de la instalación de servicio (en el caso de autos, el propietario de la instalación de servicio) ha decidido realmente reconvertirla?»

Sobre la admisibilidad de la petición de decisión prejudicial

26 Según Latvijas Dzelzceļš, el órgano jurisdiccional remitente incurrió en error al calificar el depósito de Ventspils de «instalación de servicio» en el sentido de la Directiva 2012/34. Baltijas Ekspresis y la Administración ferroviaria estiman, por su parte, que es erróneo considerar, como hizo el órgano jurisdiccional remitente, que esa instalación esté inutilizada en el sentido del artículo 13, apartado 6, de dicha Directiva.

27 A este respecto, procede señalar que la apreciación de tales alegaciones requiere la interpretación de disposiciones del Derecho de la Unión y está, pues, indisociablemente vinculada a la respuesta que deba darse a la petición de decisión prejudicial. En consecuencia, estas alegaciones no pueden conllevar la inadmisibilidad de esta demanda (véase, por analogía, la sentencia de 3 de diciembre de 2019, Iccrea Banca, C-414/18, EU:C:2019:1036, apartado 30 y jurisprudencia citada).

28 En estas circunstancias, procede declarar la admisibilidad de la petición de decisión prejudicial.

Sobre la aplicabilidad del Reglamento de Ejecución 2017/2177

29 La resolución de la Administración ferroviaria controvertida en el litigio principal fue adoptada el 5 de diciembre de 2017, mientras que el Reglamento de Ejecución 2017/2177 entró en vigor, de conformidad con su artículo 17, el 13 de diciembre de 2017 y se aplica a partir del 1 de junio de 2019, con excepción de su artículo 2, que es aplicable a partir del 1 de enero de 2019.

30 A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente considera que, aunque esta resolución fue adoptada antes de la fecha de entrada en vigor de dicho Reglamento de Ejecución, sus efectos prácticos continuaron después de esa fecha. No obstante, dado que el litigio principal tiene por objeto la anulación de dicha resolución, procede declarar que el Reglamento de Ejecución 2017/2177 no es aplicable *ratione temporis* a este litigio.

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

31 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 13, apartados 2 y 6, de la Directiva 2012/34 debe interpretarse en el sentido de que el organismo regulador puede imponer la obligación de facilitar a todas las empresas ferroviarias un acceso no discriminatorio a las instalaciones de servicio, en el sentido del artículo 3, punto 11, de dicha Directiva, a que se refiere su anexo II, punto 2, no solo a los explotadores de las instalaciones de servicio, sino también a los propietarios de tales instalaciones que no sean sus explotadores.

32 Con arreglo al artículo 13, apartado 2, de la Directiva 2012/34, los explotadores de las instalaciones de servicio prestarán, de modo no discriminatorio, a todas las empresas ferroviarias acceso, incluido el acceso por vía férrea, a las instalaciones a que se refiere el anexo II, punto 2, así como a los servicios prestados en dichas instalaciones.

33 El concepto de «explotador de la instalación de servicio» se define en el artículo 3, punto 12, de la Directiva 2012/34 como la entidad privada o pública responsable de la gestión de una o varias instalaciones de servicio o de la prestación a empresas ferroviarias de uno o varios de los servicios mencionados en el anexo II, puntos 2 a 4, de dicha Directiva. Por consiguiente, esta definición toma únicamente en consideración la naturaleza de la actividad de explotador de una instalación de servicio y de proveedor de servicios ferroviarios, sin tener en cuenta si la entidad pública o privada que explota la instalación de servicios es o no propietaria de esta.

34 Por tanto, en contra de lo que sostiene la Administración ferroviaria, el artículo 13, apartado 2, de la Directiva 2012/34 no puede interpretarse en el sentido de que la obligación de garantizar un acceso no discriminatorio a las instalaciones de servicio incumbe también al propietario de la instalación de que se trate cuando este no pueda ser considerado su explotador en el sentido del artículo 3, punto 12, de dicha Directiva.

35 Esta apreciación no queda desvirtuada por el artículo 13, apartado 6, de la referida Directiva. En efecto, esta disposición solo impone a los propietarios de tales instalaciones la obligación de hacer público, cuando concurren las circunstancias mencionadas en esa disposición, que la explotación de dichas instalaciones se pone en alquiler o arrendamiento financiero.

36 Habida cuenta de las anteriores consideraciones, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 13, apartados 2 y 6, de la Directiva 2012/34 debe interpretarse en el sentido de que la obligación de facilitar a todas las empresas ferroviarias un acceso no discriminatorio a las instalaciones de servicio, en el sentido del artículo 3, punto 11, de dicha Directiva, a que se refiere su anexo II, punto 2, no puede imponerse a los propietarios de tales instalaciones que no sean sus explotadores.

Segunda cuestión prejudicial

37 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 13, apartado 6, de la Directiva 2012/34 debe interpretarse en el sentido de que permite al propietario de un edificio que alberga una instalación de servicio, en el sentido del artículo 3, punto 11, de dicha Directiva, poner fin a un contrato de arrendamiento de ese edificio con el fin de destinarlo para uso propio.

38 Con carácter preliminar procede recordar que, a efectos de la aplicación de la Directiva 2012/34, se entiende por «instalación de servicio», en el sentido de su artículo 3, punto 11, la instalación, incluido el terreno, los edificios y el equipo, dispuesta especialmente, en su totalidad o en parte, para permitir la prestación de uno o varios de los servicios mencionados en el anexo II, puntos 2 a 4, de dicha Directiva.

39 Esta definición del concepto de «instalación de servicio» se basa en un criterio objetivo, a saber, el de la capacidad técnica de una infraestructura para prestar determinados servicios, y no establece un criterio referido a los beneficiarios de esos servicios. Tal criterio es independiente tanto de la naturaleza o de la calificación del título jurídico en virtud del cual se explota dicha instalación como de la identidad de los beneficiarios de tales servicios.

40 Así pues, el hecho de que la empresa ferroviaria que explote la infraestructura sea la única beneficiaria de esos mismos servicios no impide considerar que esa infraestructura sea una «instalación de servicio» en el sentido del artículo 3, punto 11, de la Directiva 2012/34.

41 En el presente asunto, de la petición de decisión prejudicial resulta que la instalación controvertida en el litigio principal ha sido acondicionada con el fin de que Baltijas Ekspresis pueda llevar a cabo en ella actividades de mantenimiento y de reparación de locomotoras, las cuales están comprendidas en los servicios a que se refiere el referido anexo II, puntos 2 a 4. En consecuencia, tal y como declara el órgano jurisdiccional remitente, el depósito de Ventspils es una «instalación de servicio» en el sentido del artículo 3, punto 11, de la Directiva 2012/34.

42 Carecen de pertinencia para decidir si una infraestructura debe calificarse de «instalación de servicio», por un lado, la calificación que se atribuya a dicha instalación en un contrato de arrendamiento y, por otro lado, el hecho de que esa infraestructura figure o no en la declaración sobre la red a que se refiere el artículo 27 de la Directiva 2012/34. Este documento deja constancia de varios datos relativos a las características de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias y precisa, en particular, tal como se indica en su apartado 2, las condiciones de acceso a las instalaciones de servicio relacionadas con la red del administrador de infraestructuras, y para la prestación de servicios en dichas instalaciones. No obstante, ni de esta disposición ni del anexo IV de esa Directiva, que detalla el contenido de la declaración sobre la red, se desprende que la inclusión de una infraestructura en ese documento constituya un requisito necesario para que tal infraestructura sea calificada de «instalación de servicio» en el sentido del artículo 3, punto 11, de la referida Directiva. En efecto, si bien dicho artículo 27

obliga a indicar, en la declaración sobre la red, las instalaciones de servicio existentes, no puede sostenerse que una omisión a este respecto pueda tener como efecto poner en entredicho la existencia de tal instalación de servicio.

43 Procede observar que, según se desprende de su tenor, la aplicación del artículo 13, apartado 6, de la Directiva 2012/34 presupone, en particular, que la instalación de servicio de que se trate no haya sido utilizada durante al menos dos años consecutivos.

44 A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente estima, en esencia, que, dado que Baltijas Ekspresis no presta en la instalación de servicio controvertida en el litigio principal servicios en beneficio de otras empresas ferroviarias, ni permite el acceso a dicha instalación a tales empresas, la infraestructura de que se trata debe considerarse una instalación de servicio que no se utiliza, en el sentido del artículo 13, apartado 6, de la Directiva 2012/34.

45 No obstante, como ha señalado el Abogado General, en particular en los puntos 63 y 67 de sus conclusiones, tales consideraciones no pueden llevar a considerar que una instalación de servicio no se utiliza, en el sentido de la referida disposición, cuando en ella se prestan servicios al explotador de dicha instalación.

46 En efecto, si bien, como se ha recordado en el apartado 32 de la presente sentencia, el artículo 13, apartado 2, de esta Directiva obliga al explotador de una instalación de servicio a garantizar a las empresas ferroviarias un acceso no discriminatorio a dicha instalación y a los servicios prestados en ella, de ello no se deduce, sin embargo, que solo pueda considerarse que una instalación de servicio es utilizada si empresas ferroviarias distintas de aquella que explota la instalación en cuestión recurren a ella.

47 Esta interpretación se ve corroborada por la finalidad del artículo 13, apartado 6, de la Directiva 2012/34, tal como se desprende del punto 4.4 de la exposición de motivos de la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, de 17 de septiembre de 2010 [COM (2010) 475 final]. A la luz de esta exposición de motivos, procede observar que esta disposición tiene por objeto evitar una situación en la que una instalación de servicio, a pesar de poder responder a necesidades demostradas, siga inactiva más allá de un determinado período. Pues bien, no es este el caso de una instalación en la que se prestan servicios al explotador de tal instalación.

48 Habida cuenta de la información facilitada al Tribunal de Justicia, de la que se desprende que en el asunto principal Baltijas Ekspresis explotaba de manera continuada desde 2002 el depósito de Ventspils para sus propias necesidades ferroviarias, debe considerarse que dicho depósito es una instalación de servicio utilizada.

49 De ello se deduce que una situación como la controvertida en el litigio principal no se rige por el artículo 13, apartado 6, de la Directiva 2012/34, puesto que esta disposición presupone que la instalación de servicio de que se trate no haya sido utilizada durante al menos dos años consecutivos.

50 De ello se desprende que la posibilidad de que el propietario de la infraestructura controvertida en el litigio principal resuelva, sobre la base del Derecho nacional, el contrato de arrendamiento de dicha infraestructura y proceda a su reconversión no puede, en ningún caso, apreciarse sobre la base del artículo 13, apartado 6, de la Directiva 2012/34.

51 Habida cuenta de cuanto antecede, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 13, apartado 6, de la Directiva 2012/34 debe interpretarse en el sentido de que no es aplicable a una situación en la que el propietario de un edificio que alberga una instalación de servicio, en el sentido del artículo 3, punto 11, de dicha Directiva, que es objeto de uso, pretende poner fin a un contrato de arrendamiento de ese edificio con el fin de destinarlo para uso propio.

Tercera cuestión prejudicial

52 Dado que mediante su tercera cuestión prejudicial el órgano jurisdiccional remitente pregunta al Tribunal de Justicia sobre la interpretación del artículo 13, apartado 6, de la Directiva 2012/34, no procede responder a esta cuestión habida cuenta de la respuesta dada a la segunda cuestión prejudicial.

Costas

53 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Quinta) declara:

1) **El artículo 13, apartados 2 y 6, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, debe interpretarse en el sentido de que la obligación de facilitar a todas las empresas ferroviarias un acceso no discriminatorio a las instalaciones de servicio, en el sentido del artículo 3, punto 11, de dicha Directiva, a que se refiere su anexo II, punto 2, no puede imponerse a los propietarios de tales instalaciones que no sean sus explotadores.**

2) **El artículo 13, apartado 6, de la Directiva 2012/34 debe interpretarse en el sentido de que no es aplicable a una situación en la que el propietario de un edificio que alberga una instalación de servicio, en el sentido del artículo 3, punto 11, de dicha Directiva, que es objeto de uso, pretende poner fin a un contrato de arrendamiento de ese edificio con el fin de destinarlo para uso propio.**

Firmas