Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (viies koda)

15. juuli 2021 *

Eelotsusetaotlus – Raudteevedu – Direktiiv 2012/34/EL – Ühtne Euroopa raudteepiirkond – Artikli 13 lõiked 2 ja 6 – Juurdepääs teenindusrajatistele ja raudteeveoga seotud teenuste kättesaadavus – Rakendusmäärus (EL) 2017/2177 – Rajatiste ümberkorraldamine – Reguleeriva asutuse õigused

Kohtuasjas C-60/20,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Administratīvā apgabaltiesa (regionaalne halduskohus, Läti) 30. jaanuari 2020. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 5. veebruaril 2020, menetluses

„Latvijas dzelzceļš“ VAS

versus

Valsts dzelzceļa administrācija,

menetluses osales:

„Baltijas Ekspresis“ AS,

EUROOPA KOHUS (viies koda),

koosseisus: koja president E. Regan, kohtunikud M. Ilešič, E. Juhász (ettekandja), C. Lycourgos ja I. Jarukaitis,

kohtujurist: M. Campos Sánchez-Bordona,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– „Latvijas dzelzceļš“ VAS, esindaja: *advokāte* D. Driče,

– Valsts dzelzceļa administrācija, esindajad: J. Zālītis ja J. Zicāns,

* Kohtumenetluse keel: läti.

– „Baltijas Ekspresis“ AS, esindaja: *advokāts* O. Jonāns,

– Euroopa Komisjon, esindajad: L. Ozola, C. Vrignon ja W. Mölls, hiljem L. Ozola ja C. Vrignon,

olles 25. veebruari 2021. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Käesolev eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT 2012, L 343, lk 32), artikli 13 lõikeid 2 ja 6 ning komisjoni 22. novembri 2017. aasta rakendusmääruse (EL) 2017/2177 teenindusrajatistele ja raudteega seotud teenustele juurdepääsu kohta (ELT 2017, L 307, lk 1) artikli 15 lõikeid 5 ja 6.

2 Taotlus on esitatud „Latvijas Dzelzceļš“ VASi ja Valsts dzelzceļa administrācija (riiklik raudteeamet, Läti) (edaspidi „raudteeamet“) vahelises kohtuvaidluses, mis puudutab viimase otsust kohustada Latvijas Dzelzceļšit kui Lätis tegutsevat avalikku raudteeinfrastruktuuri majandavat ettevõtjat tagama raudteeveo-ettevõtjale „Baltijas Ekspresis“ AS juurdepääs Ventspilsi (Läti) depoole kui „teenindusrajatisele“ raudteevedusid reguleerivate õigusaktide tähenduses.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

Direktiiv 2012/34

3 Direktiivi 2012/34 artikkel 3 „Mõisted“ sätestab:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

11) „teenindusrajatis“ – rajatis, sealhulgas maapind, ehitis ja seadmed, mis on tervenisti või osaliselt rajatud spetsiaalselt selleks, et võimaldada ühe või mitme II lisa punktides 2–4 osutatud teenuse osutamist;

12) „teenindusrajatise käitaja“ – avalik-õiguslik või eraõiguslik isik, kes on vastutav ühe või mitme teenindusrajatise juhtimise või ühe või mitme II lisa punktides 2–4 osutatud teenuse osutamise eest raudteeveo-ettevõtjatele;

[…]“.

4 Selle direktiivi artikli 13 „Teenustele juurdepääsu tingimused“ lõiked 2 ja 6 näevad ette:

„2. Teenindusrajatiste käitajad tagavad kõikidele raudteeveo-ettevõtjatele mittediskrimineerival viisil juurdepääsu II lisa punktis 2 osutatud rajatistele ja nendes rajatistes osutatavatele teenustele, sealhulgas raudteele.

[…]

6. Kui II lisa punktis 2 osutatud teenindusrajatist ei ole vähemalt kaks aastat järjest kasutatud ja raudteeveo-ettevõtjad on väljendanud teenindusrajatise käitajale huvi saada rajatisele juurdepääs ning tõendanud juurdepääsuvajadust, on rajatise omanik kohustatud avaldama teate, et kõnealust rajatist on võimalik käitada raudtee teenindusrajatisena kas osaliselt või tervikuna liisimise või rentimise teel, välja arvatud juhul, kui teenindusrajatise käitaja tõendab, et pooleliolevate ümberkorralduste tõttu ei ole raudteeveo-ettevõtjatel võimalik seda kasutada.“

5 Nimetatud direktiivi artikkel 27 „Võrgustiku teadaanne“ sätestab:

„1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töötab pärast huvitatud isikutega konsulteerimist välja ning avaldab võrgustiku teadaande, mis on kättesaadav tasu eest, mis ei ületa aruande avaldamisega seotud kulusid. Võrgustiku teadaanne avaldatakse vähemalt kahes [Euroopa Liidu] ametlikus keeles. Võrgustiku teadaande sisu tehakse elektroonilises vormingus tasuta kättesaadavaks infrastruktuuri-ettevõtja veebiportaalis, millele on juurdepääs ühise veebiportaali kaudu. Kõnealuse veebiportaali loovad infrastruktuuri-ettevõtjad oma koostöö raames artiklite 37 ja 40 kohaselt.

2. Võrgustiku teadaandes esitatakse raudteeveo-ettevõtjatele pakutava infrastruktuuri omadused ning see sisaldab teavet raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu tingimuste kohta. Samuti sisaldab võrgustiku teadaanne teavet raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võrgustikuga ühendatud teenindusrajatistele juurdepääsu tingimuste kohta ning nendes rajatistes osutatavate teenuste kohta või viitab veebisaidile, millel kõnealune teave on elektroonilises vormingus tasuta kättesaadav. Võrgustiku teadaande sisu on esitatud IV lisas.

3. Võrgustiku teadaannet ajakohastatakse ja muudetakse vastavalt vajadusele.

4. Võrgustiku teadaanne avaldatakse hiljemalt neli kuud enne infrastruktuuri läbilaskevõime taotluste esitamise tähtpäeva.“

6 Direktiivi 2012/34 II lisa, mis sisaldab loetelu „Raudteeveo-ettevõtjatele osutatavad teenused (osutatud artiklis 13)“, punkt 2 näeb ette:

„Juurdepääs, sealhulgas rööbasteele, antakse järgmistele olemasolevatele teenindusrajatistele ning nendes rajatistes osutatavatele teenustele:

a) jaamad, jaamahooned ja muud rajatised reisijate jaoks, sealhulgas reisiteabe tablood ja sobivalt paigutatud piletikassad;

b) kaubajaamad;

c) sorteerimisjaamad ja rongide koostamise rajatised, sealhulgas manööverdusrajatised;

d) ladustusteed;

e) hooldusrajatised, välja arvatud hooldusrajatised, milles tehakse baashooldust kiirrongidele või muudele erirajatisi vajavatele veeremi liikidele;

f) muud tehnorajatised, sealhulgas puhastus- ja pesuhooned;

g) raudteealase tegevusega seotud mere- ja siseveesadamate rajatised;

h) hädaabi osutamise rajatised;

i) kütuse tankimise rajatised ja neis hoitava kütuse tarnimine, mille eest makstav tasu näidatakse arvel eraldi.“

Rakendusmäärus 2017/2177

7 Rakendusmäärus 2017/2177 võeti vastu direktiivi 2012/34 artikli 13 lõike 9 alusel.

8 Selle määruse artikkel 17 „Jõustumine“ näeb ette:

„Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 1. juunist 2019.

Artiklit 2 kohaldatakse siiski alates 1. jaanuarist 2019.“

Läti õigus

9 1. aprilli 1998. aasta Dzelzceļa likumsi (raudteeseadus) (*Latvijas Vēstnesis*, 1998, nr 102/105) põhikohtuasjas kohaldatava redaktsiooni (edaspidi „raudteeseadus“) eesmärk on võtta Läti õigusesse üle direktiiv 2012/34.

10 Raudteeseaduse artikli 1 punktid 26 ja 27 määratlevad selles seaduses kasutatud mõisted järgmiselt:

„26) „teenindusrajatis“ – rajatis, sealhulgas maatükk, hooned ja seadmed, mis on tervenisti või osaliselt rajatud spetsiaalselt selleks, et võimaldada ühe või mitme käesoleva seaduse artikli 12.[1] teises, kolmandas või neljandas lõigus osutatud teenuse osutamist;

27) „teenindusrajatise käitaja“ – ettevõtja või tema struktuuriüksus, kes on vastutav ühe või mitme teenindusrajatise juhtimise või ühe või mitme käesoleva seaduse artikli 12.[1] teises, kolmandas või neljandas lõigus osutatud teenuse osutamise eest raudteeveo-ettevõtjatele;

[…]“.

11 Raudteeseaduse artikli 12.[1] lõige 2 näeb ette, et teenindusrajatiste käitajad tagavad kõigile vedajatele mittediskrimineerival viisil juurdepääsu (sealhulgas juurdepääs teedele) oma teenindusrajatistele ja, kui see on asjakohane, järgmistes rajatistes osutatavate teenuste kättesaadavuse:

„5) hooldusrajatised, välja arvatud hooldusrajatised, milles tehakse baashooldust muudele erirajatisi vajavatele veeremi liikidele;

6) muud tehnorajatised, sealhulgas puhastus- ja pesuhooned veeremile.“

12 Raudteeseaduse artikli 12.[2] lõige 7 sätestab, et kui mõnda selle seaduse artikli 12.[1] teises lõigus osutatud teenindusrajatist ei ole vähemalt kaks aastat järjest kasutatud ja veoettevõtjad on väljendanud teenindusrajatise käitajale huvi saada rajatisele juurdepääs ning tõendanud juurdepääsuvajadust, avaldab rajatise omanik teate, et kõnealust rajatist on võimalik käitada teenindusrajatisena kas osaliselt või tervikuna liisimise või rentimise teel, välja arvatud juhul, kui teenindusrajatise käitaja tõendab, et pooleliolevate ümberkorralduste tõttu ei ole veoettevõtjal võimalik seda kasutada.

13 Raudteeseaduse artikli 12.[2] lõikes 8 on sätestatud, et kui mõnda selle seaduse artikli 12.[1] teises lõigus nimetatud teenindusrajatist ei ole vähemalt kaks aastat järjest kasutatud, võib selle omanik teatada, et kõnealust rajatist on võimalik käitada teenindusrajatisena kas osaliselt või tervikuna liisimise või rentimise teel. Kui kolme kuu jooksul alates sellest teatamisest ei saada ühtegi pakkumust, on teenindusrajatise käitajal õigus teenindusrajatis sulgeda, teavitades raudteeametit ja avalikku raudteeinfrastruktuuri majandavat ettevõtjat vähemalt kolm kuud ette.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

14 Latvijas Dzelzceļš andis talle kuuluva Ventspilsi veduridepoo hoone alates 2002. aastast rendile Baltijas Ekspresisele.

15 20. juunil 2016 pikendati selle hoone rendilepingut kuni 30. aprillini 2028. Leping nägi ette, et Latvijas Dzelzceļšil on ühepoolne õigus see üles öelda, kui tal on ettenägematul põhjusel vaja kasutada hoonet enda tarbeks.

16 Nimetatud rendilepingu kohaselt renditi põhikohtuasjas kõne all olev hoone kontoriruumina ja majandustegevuse eesmärgil. Baltijas Ekspresis tegi seal vedurite hooldus- ja remonditöid.

17 Latvijas Dzelzceļš kui avalikku raudteeinfrastruktuuri majandav ettevõtja, kes soovis kasutada seda hoonet taas enda tarbeks, et hoida seal raudteeinfrastruktuuri hooldamiseks kasutatavat veeremit, teatas 5. septembril 2017 Baltijas Ekspresisele põhikohtuasjas kõne all oleva rendilepingu ühepoolsest ülesütlemisest.

18 Baltijas Ekspresis esitas 18. septembril 2017 raudteeametile kaebuse, leides, et võttes arvesse asjaolu, et ta on vedaja ning raudteeseaduse artikli 1 punkti 26 tähenduses teenindusrajatise käitaja, kujutab see ülesütlemine endast konkurentsieeskirjade ja diskrimineerimiskeelu põhimõtte rikkumist, takistades eelkõige tõhusat ja ratsionaalset toimimist ning teenuse kättesaadavust, ning palus sellel ametiasutusel mitte lubada nimetatud rendilepingut üles öelda.

19 Raudteeamet kohustas oma 5. detsembri 2017. aasta otsusega Latvijas Dzelzceļšit tagama juurdepääs Ventspilsi depoole kui teenindusrajatisele ning selles osutatavate, raudteeseaduse artikli 12.[1] lõike 2 punktides 5 ja 6 nimetatud teenuste kättesaadavus. Selle otsuse kohaselt ei ole oluline, et Baltijas Ekspresis tegeleb renditud ruumides tegevusega ainult iseenda jaoks. Nimetatud otsuses on kinnitatud, et see äriühing tegeleb teenuste iseteeninduse rakendusmääruse 2017/2177 artikli 3 punkti 8 tähenduses, mistõttu tuleb asjaomaste teenuste teenindusrajatise tegevuse katkestamist hinnata lähtuvalt sätetest, mis piiravad õigust teenindusrajatis sulgeda, mis võib toimuda alles kaks aastat pärast seda, kui asjaomase teenindusrajatise kasutamine on lõpetatud.

20 Latvijas Dzelzceļš esitas kõigepealt nimetatud otsuse tühistamiseks kaebuse administratīvā rajona tiesale (rajooni halduskohus, Läti), seejärel apellatsioonkaebuse Administratīvā apgabaltiesale (regionaalne halduskohus, Läti), kes on käesolevas kohtuasjas eelotsusetaotluse esitanud kohus.

21 Selle kohtu hinnangul on Ventspilsi depoo „teenindusrajatis“ direktiivi 2012/34 artikli 3 punkti 11 tähenduses, kuna see depoo vastab tehnilistele nõuetele, mis võimaldavad tal teenuseid osutada. Samas leiab ta, et Baltijas Ekspresis ei tegele teenuste iseteeninduse rakendusmääruse 2017/2177 artikli 3 punkti 8 tähenduses ega osuta ka teenuseid teistele raudteeveo-ettevõtjatele. Ta järeldab sellest, et asjaomast hoonet tuleb pidada kasutamata teenindusrajatiseks, mille rendileandmist või ümberkorraldamist reguleerivad direktiivi 2012/34 artikli 13 lõige 6 ja rakendusmääruse 2017/2177 artikkel 15.

22 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul ei saa Latvijas Dzelzceļšit pidada põhikohtuasjas kõne all oleva teenindusrajatiste käitajaks, kuna see äriühing ei ole kohustatud avaldama teavet ega tegema otsust taotluste kohta, mis puudutavad Ventspilsi depoos osutatavate teenuste kättesaadavust.

23 Mööndes küll, et põhikohtuasjas käsitletav olukord erineb direktiivi 2012/34 artikli 13 lõikes 6 ning rakendusmääruse 2017/2177 artikli 15 lõigetes 5 ja 6 viidatud olukorrast, on eelotsusetaotluse esitanud kohus arvamusel, et nende sätete analüüs viib siiski järelduseni, et raudteeveo-ettevõtja huvi ruumide rentimist jätkata peab kaaluma rendilepingu ülesütlemise kontekstis üles ruumide omaniku huvid. Need sätted ei võimalda siiski järeldada, et nimetatud ruumide omanik ei võiks teatada rentnikule rendilepingu ülesütlemisest põhjusel, et ta soovib neid oma tarbeks kasutada.

24 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul ei ole juhul, kui teenindusrajatise käitaja saab selle ümber korraldada, veenvaid argumente, mis põhjendaksid seda, et rajatise omanik ei võiks samuti rendisuhet lõpetada, et teenindusrajatis seejärel ümber korraldada, kuna nende olukordade vahel ei ole mingit olulist erinevust.

25 Neil asjaoludel otsustas Administratīvā apgabaltiesa (regionaalne halduskohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas direktiivi 2012/34 artikli 13 lõikeid 2 ja 6 ([rakendus]määruse […] 2017/2177 artikli 15 lõikeid 5 ja 6) võib kohaldada nii, et reguleeriv asutus võib panna infrastruktuuri omanikule, kes ei ole teenindusrajatise käitaja, kohustuse tagada teenuste kättesaadavus?

2. Kas direktiivi 2012/34 artikli 13 lõiget 6 ([rakendus]määruse […] 2017/2177 artikli 15 lõikeid 5 ja 6) tuleb tõlgendada nii, et sellega on hoone omanikul lubatud rendisuhe lõpetada ja teenindusrajatis ümber korraldada?

3. Kas direktiivi 2012/34 artikli 13 lõiget 6 ([rakendus]määruse […] 2017/2177 artikli 15 lõikeid 5 ja 6) tuleb tõlgendada nii, et see kohustab reguleerivat asutust kontrollima üksnes seda, kas teenindusrajatise käitaja (käesoleval juhul teenindusrajatise omanik) on tõepoolest otsustanud teenindusrajatise ümber korraldada?“

Eelotsusetaotluse vastuvõetavus

26 Latvijas Dzelzceļši väitel ei olnud eelotsusetaotluse esitanud kohtul õigus, kui ta kvalifitseeris Ventspilsi depoo „teenindusrajatiseks“ direktiivi 2012/34 tähenduses. Baltijas Ekspresis ja raudteeamet leiavad, et oleks väär asuda sarnaselt eelotsusetaotluse esitanud kohtuga seisukohale, et seda rajatist ei kasutata selle direktiivi artikli 13 lõike 6 tähenduses.

27 Sellega seoses tuleb tõdeda, et niisuguste argumentide hindamiseks on vaja tõlgendada liidu õigusnorme ning see on seega lahutamatult seotud vastusega, mis tuleb eelotsusetaotlusele anda. Järelikult ei saa need argumendid muuta seda taotlust vastuvõetamatuks (vt analoogia alusel 3. detsembri 2019. aasta kohtuotsus Iccrea Banca, C-414/18, EU:C:2019:1036, punkt 30 ja seal viidatud kohtupraktika).

28 Neil asjaoludel tuleb asuda seisukohale, et eelotsusetaotlus on vastuvõetav.

Rakendusmääruse 2017/2177 kohaldatavus

29 Põhikohtuasjas kõne all olev raudteeameti otsus on tehtud 5. detsembril 2017, samas kui rakendusmäärus 2017/2177 jõustus selle määruse artikli 17 kohaselt 13. detsembril 2017 ja seda kohaldatakse alates 1. juunist 2019, välja arvatud artikkel 2, mida kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2019.

30 Sellega seoses leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et kuigi see otsus on tehtud enne rakendusmääruse jõustumise kuupäeva, kestab selle praktiline toime pärast seda kuupäeva. Kuna põhikohtuasja ese on aga nimetatud otsuse tühistamine, siis tuleb tõdeda, et rakendusmäärus 2017/2177 ei ole selle vaidluse suhtes *ratione temporis* kohaldatav.

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

31 Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 2012/34 artikli 13 lõikeid 2 ja 6 tuleb tõlgendada nii, et kohustuse tagada kõigile raudteeveo-ettevõtjatele mittediskrimineeriv juurdepääs teenindusrajatistele selle direktiivi artikli 3 punkti 11 tähenduses, mis on nimetatud selle direktiivi II lisa punktis 2, võib reguleeriv asutus panna nii teenindusrajatiste käitajatele kui ka selliste rajatiste omanikele, kes ei ole nende rajatiste käitajad.

32 Direktiivi 2012/34 artikli 13 lõike 2 kohaselt tagavad teenindusrajatiste käitajad kõikidele raudteeveo-ettevõtjatele mittediskrimineerival viisil juurdepääsu II lisa punktis 2 osutatud rajatistele, sealhulgas juurdepääsuteed, ja nendes rajatistes osutatavatele teenustele.

33 Mõiste „teenindusrajatise käitaja“ on direktiivi 2012/34 artikli 3 punktis 12 määratletud kui avalik-õiguslik või eraõiguslik isik, kes vastutab ühe või mitme teenindusrajatise juhtimise või ühe või mitme selle direktiivi II lisa punktides 2–4 osutatud teenuse osutamise eest raudteeveo-ettevõtjatele. Selles määratluses võetakse seega arvesse üksnes teenindusrajatise käitaja ja raudteeteenuste osutaja tegevuse laadi, olenemata sellest, kas teenindusrajatist käitav avalik-õiguslik või eraõiguslik isik on selle omanik või mitte.

34 Seega, vastupidi raudteeameti väidetele ei saa direktiivi 2012/34 artikli 13 lõiget 2 tõlgendada nii, et kohustus tagada mittediskrimineeriv juurdepääs teenindusrajatistele lasub ka asjaomase käitise omanikul, kui teda ei saa pidada käitajaks selle direktiivi artikli 3 punkti 12 tähenduses.

35 Seda järeldust ei lükka ümber kõnealuse direktiivi artikli 13 lõige 6. Nimelt paneb see säte selliste rajatiste omanikele üksnes kohustuse teatada juhul, kui selles sättes nimetatud asjaolud on täidetud, avalikult, et need rajatised antakse käitamiseks rendile või liisitakse.

36 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esimesele küsimusele vastata, et direktiivi 2012/34 artikli 13 lõikeid 2 ja 6 tuleb tõlgendada nii, et kohustust tagada kõigile raudteeveo-ettevõtjatele mittediskrimineeriv juurdepääs teenindusrajatistele selle direktiivi artikli 3 punkti 11 tähenduses, mis on nimetatud selle direktiivi II lisa punktis 2, ei saa panna teenindusrajatiste omanikele, kes ei ole nende rajatiste käitajad.

Teine küsimus

37 Teise küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas direktiivi 2012/34 artikli 13 lõiget 6 tuleb tõlgendada nii, et see lubab sellise hoone omanikul, kus asub teenindusrajatis selle direktiivi artikli 3 punkti 11 tähenduses, selle hoone rendilepingu üles öelda, et kasutada hoonet taas enda tarbeks.

38 Kõigepealt tuleb märkida, et direktiivi 2012/34 kohaselt mõistetakse selle direktiivi artikli 3 punkti 11 tähenduses „teenindusrajatisena“ rajatist, sealhulgas maapinda, ehitisi ja seadmeid, mis on tervenisti või osaliselt rajatud spetsiaalselt selleks, et võimaldada ühe või mitme nimetatud direktiivi II lisa punktides 2–4 osutatud teenuse osutamist.

39 Mõiste „teenindusrajatis“ määratlus põhineb objektiivsel kriteeriumil, nimelt infrastruktuuri tehnilistel võimalustel kindlaksmääratud teenuste osutamiseks, ega kehtesta nende teenuste kasutajatega seotud kriteeriume. Selline kriteerium ei sõltu ei selle õigusliku aluse laadist või kvalifikatsioonist, mille alusel rajatist käitatakse, ega ka sellest, kes kõnealuseid teenuseid kasutavad.

40 Seega ei takista asjaolu, et neid teenuseid kasutab ainult raudteeveo-ettevõtja, kes tagab infrastruktuuri käitamise, asumast seisukohale, et see infrastruktuur on „teenindusrajatis“ direktiivi 2012/34 artikli 3 punkti 11 tähenduses.

41 Käesoleval juhul nähtub eelotsusetaotlusest, et põhikohtuasjas käsitletav rajatis on kohandatud nii, et Baltijas Ekspresis saaks seal teha vedurite hooldus- ja remonditöid, mis kuuluvad nimetatud II lisa punktides 2–4 loetletud teenuste hulka. Seega on Ventspilsi depoo „teenindusrajatis“ direktiivi 2012/34 artikli 3 punkti 11 tähenduses, nagu tõdeb eelotsusetaotluse esitanud kohus.

42 Selle otsustamisel, kas infrastruktuuri tuleb pidada „teenindusrajatiseks“, ei oma tähtsust ühelt poolt sellele rajatisele rendilepingus antud kvalifikatsioon ega teiselt poolt asjaolu, kas see infrastruktuur on direktiivi 2012/34 artiklis 27 viidatud võrgustiku teadaandes nimetatud või mitte. Selles dokumendis esitatakse teatavad andmed raudteeveo-ettevõtjatele pakutava infrastruktuuri omaduste kohta ning täpsustatakse eelkõige – nagu on märgitud selle artikli lõikes 2 – raudteeinfrastruktuuri majandava ettevõtja võrgustikuga ühendatud teenindusrajatistele juurdepääsu tingimused ja nendes rajatistes osutatavad teenused. Samas ei tulene sellest sättest ega selle direktiivi IV lisast, milles on üksikasjalikult kirjeldatud võrgustiku teadaande sisu, et infrastruktuuri kandmine sellesse dokumenti oleks vajalik tingimus selleks, et infrastruktuuri saaks kvalifitseerida „teenindusrajatiseks“ nimetatud direktiivi artikli 3 punkti 11 tähenduses. Nimelt, kuigi see artikkel 27 kohustab võrgustiku teadaandes märkima olemasolevad teenindusrajatised, ei saa väita, et selle tegemata jätmine võiks seada kahtluse alla sellise teenindusrajatise olemasolu.

43 Tuleb märkida, et direktiivi 2012/34 artikli 13 lõike 6 kohaldamine, nagu nähtub selle sõnastusest, eeldab muu hulgas, et asjaomast teenindusrajatist ei ole kasutatud vähemalt kaks aastat järjest.

44 Sellega seoses leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt, et kuna Baltijas Ekspresis ei osuta põhikohtuasjas kõne all olevas teenindusrajatises teenuseid teistele raudteeveo-ettevõtjatele ega võimalda nendele ettevõtjatele juurdepääsu sellele rajatisele, siis tuleb asjaomast infrastruktuuri direktiivi 2012/34 artikli 13 lõike 6 tähenduses pidada teenindusrajatiseks, mida ei kasutata.

45 Siiski, nagu märkis kohtujurist eelkõige oma ettepaneku punktides 63 ja 67, ei saa selliste kaalutluste põhjal asuda seisukohale, et teenindusrajatist selle sätte tähenduses ei kasutata, kui samas osutatakse seal teenuseid selle käitise käitajale.

46 Nimelt, kuigi – nagu on meenutatud käesoleva kohtuotsuse punktis 32 – selle direktiivi artikli 13 lõige 2 kohustab teenindusrajatise käitajat tagama raudteeveo-ettevõtjatele mittediskrimineeriva juurdepääsu sellele rajatisele ja seal osutatavate teenuste kättesaadavuse, ei tulene sellest siiski, et teenindusrajatise kasutamist saab tuvastada üksnes tingimusel, et seda kasutavad muud raudteeveo-ettevõtjad kui see, kes on asjaomase rajatise käitaja.

47 Sellist järeldust kinnitab direktiivi 2012/34 artikli 13 lõike 6 eesmärk, nagu see nähtub 17. septembri 2010. aasta ettepaneku võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (KOM(2010) 475 (lõplik)), seletuskirja punktist 4.4. Seda seletuskirja silmas pidades tuleb märkida, et selle sätte eesmärk on ära hoida olukord, kus teenindusrajatist – olgugi et see vastab tõendatud vajadustele – pärast teatud ajavahemikku jätkuvalt ei kasutata. Nii ei ole see käitise puhul, kus teenuseid osutatakse selle käitajale.

48 Euroopa Kohtule esitatud teabest, millest ilmneb, et põhikohtuasjas käitas Baltijas Ekspresis Ventspilsi depood alates 2002. aastast pidevalt oma raudteega seotud vajadusteks, tuleneb, et seda depood tuleb pidada teenindusrajatiseks, mis on kasutuses.

49 Sellest järeldub, et direktiivi 2012/34 artikli 13 lõige 6, kuivõrd see säte eeldab, et asjaomast teenindusrajatist ei ole kasutatud vähemalt kaks aastat järjest, ei reguleeri sellist olukorda, nagu on kõne all põhikohtuasjas.

50 Sellest tuleneb, et põhikohtuasjas kõne all oleva infrastruktuuri omaniku võimalust öelda selle infrastruktuuri rendileping riigisisese õiguse alusel üles ning see infrastruktuur ümber korraldada ei saa mingil juhul hinnata direktiivi 2012/34 artikli 13 lõike 6 alusel.

51 Eelnimetatud kaalutlusi arvestades tuleb teisele küsimusele vastata, et direktiivi 2012/34 artikli 13 lõiget 6 tuleb tõlgendada nii, et see ei ole kohaldatav olukorrale, milles sellise hoone omanik, kus asub selle direktiivi artikli 3 punkti 11 tähenduses teenindusrajatis, mis on kasutuses, kavatseb selle hoone rendilepingu üles öelda, et kasutada hoonet taas enda tarbeks.

Kolmas küsimus

52 Kuna eelotsusetaotluse esitanud kohus palub oma kolmanda küsimusega Euroopa Kohtul tõlgendada direktiivi 2012/34 artikli 13 lõiget 6, ei ole teisele küsimusele antud vastust arvestades vaja sellele vastata.

Kohtukulud

53 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (viies koda) otsustab:

1. **Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, artikli 13 lõikeid 2 ja 6 tuleb tõlgendada nii, et kohustust tagada kõigile raudteeveo-ettevõtjatele mittediskrimineeriv juurdepääs teenindusrajatistele selle direktiivi artikli 3 punkti 11 tähenduses, mis on nimetatud selle direktiivi II lisa punktis 2, ei saa panna teenindusrajatiste omanikele, kes ei ole nende rajatiste käitajad.**

2. **Direktiivi 2012/34 artikli 13 lõiget 6 tuleb tõlgendada nii, et see ei ole kohaldatav olukorrale, milles sellise hoone omanik, kus asub selle direktiivi artikli 3 punkti 11 tähenduses teenindusrajatis, mis on kasutuses, kavatseb selle hoone rendilepingu üles öelda, et kasutada hoonet taas enda tarbeks.**

Allkirjad