Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (piata komora)

z 15. júla 2021 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Železničná doprava – Smernica 2012/34/EÚ – Jednotný európsky železničný priestor – Článok 13 ods. 2 a 6 – Prístup k servisným zariadeniam a službám týkajúcim sa železničnej dopravy – Nariadenie (EÚ) 2017/2177 – Premena zariadení – Výsady regulačného orgánu“

Vo veci C-60/20,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Administratīvā apgabaltiesa (Krajský správny súd, Lotyšsko) z 30. januára 2020 a doručený Súdnemu dvoru 5. februára 2020, ktorý súvisí s konaním:

„Latvijas Dzelzceļš“ VAS

proti

Valsts dzelzceļa administrācija,

za účasti:

„Baltijas Ekspresis“ AS,

SÚDNY DVOR (piata komora),

v zložení: predseda piatej komory E. Regan, sudcovia M. Ilešič, E. Juhász (spravodajca), C. Lycourgos a I. Jarukaitis,

generálny advokát: M. Campos Sánchez-Bordona,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– „Latvijas dzelzceļš“ VAS, v zastúpení: D. Driče, advokāte,

– Valsts dzelzceļa administrācija, v zastúpení: J. Zālītis a J. Zicāns,

* Jazyk konania: lotyština.

– „Baltijas Ekspresis“ AS, v zastúpení: O. Jonāns, advokāts,

– Európska komisia, v zastúpení: pôvodne L. Ozola, C. Vrignon a W. Mölls, neskôr L. Ozola a C. Vrignon, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 25. februára 2021,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 13 ods. 2 a 6 smernice Európskeho parlamentu a Rady z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 2012, s. 32), ako aj článku 15 ods. 5 a 6 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2177 z 22. novembra 2017 o prístupe k servisným zariadeniam a službám týkajúcim sa železničnej dopravy (Ú. v. EÚ L 307, 2017, s. 1).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi spoločnosťou „Latvijas Dzelzceļš“ VAS a Valsts dzelzceļa administrācija (Národná správa železníc, Lotyšsko) (ďalej len „železničná správa“) vo veci rozhodnutia tohto orgánu, ktorým sa spoločnosti Latvijas Dzelzceļš ako manažérovi verejnej železničnej infraštruktúry v Lotyšsku ukladá povinnosť zabezpečiť prístup železničného podniku „Baltijas Ekspresis“ AS k depu Ventspils (Lotyšsko) ako „servisnému zariadeniu“, v zmysle právnej úpravy uplatniteľnej v oblasti železničnej dopravy.

Právny rámec

Právo Únie

Smernica 2012/34

3 Článok 3 smernice 2012/34, ktorý má názov „Vymedzenie pojmov“, stanovuje:

„Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

…

11. ‚servisné zariadenie‘ je zariadenie vrátane pozemku, budovy a vybavenia, ktoré bolo vcelku alebo sčasti špeciálne upravené tak, aby umožnilo poskytovanie jednej alebo viacerých služieb uvedených v prílohe II bodoch 2 až 4;

12. ‚prevádzkovateľ servisného zariadenia‘ je každý verejný alebo súkromný subjekt zodpovedný za správu jedného alebo viacerých servisných zariadení alebo za poskytovanie jednej alebo viacerých služieb uvedených v prílohe II bodoch 2 až 4 železničným podnikom;

…“

4 Článok 13 tejto smernice, nazvaný „Podmienky prístupu k službám“, v odsekoch 2 a 6 stanovuje:

„2. Prevádzkovatelia servisných zariadení poskytnú nediskriminačným spôsobom všetkým železničným podnikom prístup vrátane traťového prístupu k zariadeniam uvedeným v prílohe II bode 2 a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach.

…

6. Ak sa servisné zariadenie uvedené v prílohe II bode 2 nepoužíva aspoň dva roky za sebou a železničné podniky na základe preukázaných potrieb vyjadrili prevádzkovateľovi tohto zariadenia záujem o prístup k nemu, jeho majiteľ ponúkne prevádzku zariadenia vcelku alebo sčasti na lízing alebo prenájom ako zariadenie služieb železničnej dopravy, ak prevádzkovateľ tohto servisného zariadenia nepreukáže, že v ňom prebieha proces premeny, ktorý bráni, aby ho využíval akýkoľvek železničný podnik.“

5 Článok 27 danej smernice s názvom „Podmienky používania siete“ stanovuje:

„1. Manažér infraštruktúry po konzultácii so zainteresovanými stranami vypracuje a zverejní podmienky používania siete, ktoré možno získať za poplatok nepresahujúci náklady na ich zverejnenie. Podmienky používania siete sa zverejňujú aspoň v dvoch úradných jazykoch inštitúcií [Európskej únie]. Ich obsah je bezplatne k dispozícii v elektronickom formáte na internetovom portáli manažéra infraštruktúry a prístupný prostredníctvom verejného internetového portálu. Tento internetový portál zriadia manažéri infraštruktúry v rámci svojej spolupráce v súlade s článkami 37 a 40.

2. Podmienky používania siete stanovia charakter infraštruktúry, ktorá je k dispozícii železničným podnikom, a obsahujú informácie stanovujúce podmienky prístupu k príslušnej železničnej infraštruktúre. Podmienky používania siete obsahujú aj informácie stanovujúce podmienky prístupu k servisným zariadeniam spojeným so sieťou manažéra infraštruktúry a poskytovania služieb v týchto zariadeniach alebo sa v nich uvedie internetová stránka, na ktorej sú takéto informácie bezplatne k dispozícii v elektronickom formáte. Obsah podmienok používania siete je uvedený v prílohe IV.

3. Podmienky používania siete sa aktualizujú a menia a dopĺňajú podľa potreby.

4. Podmienky používania siete sa uverejnia najneskôr štyri mesiace pred konečným termínom podávania žiadostí o kapacitu infraštruktúry.“

6 Príloha II smernice 2012/34 obsahujúca zoznam „služ[ieb] poskytovan[ých] pre železničné podniky (uvedené v článku 13)“ v bode 2 stanovuje:

„Prístup vrátane traťového prístupu sa poskytuje k týmto servisným zariadeniam, ak existujú, a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach:

a) stanice osobnej dopravy, ich budovy a iné zariadenia vrátane zobrazovacích zariadení pre informácie týkajúce sa cestovania a vhodného miesta na predaj prepravných dokladov;

b) nákladné terminály;

c) zriaďovacie stanice a zariadenia na zoraďovanie vlakov vrátane zariadení na posunovanie;

d) odstavné koľaje;

e) údržbárske zariadenia s výnimkou zariadení na údržbárske služby veľkého rozsahu, ktoré sú určené pre vysokorýchlostné vlaky alebo iné typy koľajových vozidiel vyžadujúcich si špecifické zariadenia;

f) iné technické zariadenia vrátane zariadení na čistenie a umývanie;

g) zariadenia v námorných a vnútrozemských prístavoch spojené so železničnými činnosťami;

h) pomocné zariadenia;

i) zariadenia na doplnenie paliva a dodávka paliva v týchto zariadeniach, za ktoré by sa mali poplatky na faktúrach uvádzať osobitne.“

Vykonávacie nariadenie 2017/2177

7 Vykonávacie nariadenie 2017/2177 bolo prijaté na základe článku 13 ods. 9 smernice 2012/34.

8 Článok 17 tohto nariadenia s názvom „Nadobudnutie účinnosti“ stanovuje:

„Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. júna 2019.

Článok 2 sa však uplatňuje od 1. januára 2019.“

Lotyšské právo

9 Dzelzceļa likums (zákon o železniciach) z 1. apríla 1998 (*Latvijas Vēstnesis*, 1998, č. 102/105) v znení uplatniteľnom na spor vo veci samej (ďalej len „zákon o železniciach“) má za cieľ prebrať smernicu 2012/34 do lotyšského práva.

10 § 1 body 26 a 27 zákona o železniciach stanovuje, že uvedený zákon používa nasledujúce pojmy:

„26. ‚servisné zariadenie‘: zariadenie (vrátane pozemku, budovy a vybavenia), ktoré bolo vcelku alebo sčasti špeciálne upravené tak, aby umožnilo poskytovanie jednej alebo viacerých služieb uvedených v § 12.[1] druhého, tretieho alebo štvrtého odseku tohto zákona;

27. ‚prevádzkovateľ servisného zariadenia‘: každý podnikateľ alebo jeho organizačná jednotka zodpovedná za správu jedného alebo viacerých servisných zariadení alebo za poskytovanie jednej alebo viacerých služieb uvedených § 12.[1] druhého, tretieho alebo štvrtého odseku tohto zákona železničným spoločnostiam;

…“

11 § 12.[1] ods. 2 zákona o železniciach stanovuje, že prevádzkovatelia servisných zariadení musia poskytnúť všetkým dopravcom prístup na nediskriminačnom základe (vrátane prístupu k dráham) k servisným zariadeniam, a prípadne k službám poskytovaným v nasledujúcich zariadeniach:

„5. údržbárske zariadenia s výnimkou zariadení na údržbárske služby veľkého rozsahu, ktoré sú určené pre iné typy koľajových vozidiel vyžadujúcich si špecifické zariadenia;

6. iné technické zariadenia vrátane zariadení na čistenie a umývanie železničných koľajových vozidiel.“

12 § 12.[2] ods. 7 zákona o železniciach stanovuje, že ak sa servisné zariadenie uvedené v § 12.[1] ods. 2 tohto zákona nepoužíva aspoň dva roky za sebou a železničné spoločnosti na základe preukázaných potrieb vyjadrili prevádzkovateľovi tohto zariadenia záujem o prístup k nemu, jeho majiteľ ponúkne prevádzku zariadenia vcelku alebo sčasti na lízing alebo prenájom ako servisné zariadenie, ak prevádzkovateľ tohto servisného zariadenia nepreukáže, že v ňom prebieha proces premeny, ktorý bráni, aby ho využívala akákoľvek železničná spoločnosť.

13 § 12.[2] ods. 8 zákona o železniciach stanovuje, že ak sa servisné zariadenie uvedené v § 12.[1] ods. 2 tohto zákona nepoužíva aspoň dva roky za sebou, jeho majiteľ môže ponúknuť prevádzku zariadenia vcelku alebo sčasti na lízing alebo prenájom, alebo aj na predaj ako servisné zariadenie v celom rozsahu alebo sčasti. Ak do troch mesiacov od zverejnenia tejto ponuky nedostane žiadne ponuky, prevádzkovateľ zariadenia je oprávnený zatvoriť zariadenie po oznámení tejto skutočnosti železničnej správe a manažérovi verejnej železničnej infraštruktúry najmenej tri mesiace vopred.

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

14 Od roku 2002 Latvijas Dzelzceļš prenajímala budovu rušňového depa Ventspils, ktorej je majiteľkou, spoločnosti Baltijas Ekspresis.

15 Dňa 20. júna 2016 bola nájomná zmluva týkajúca sa tejto budovy obnovená do 30. apríla 2028. Táto zmluva stanovovala, že Latvijas Dzelzceļš mala jednostranné právo ju vypovedať, ak z nepredvídateľných dôvodov bola nútená využívať uvedenú budovu na svoje vlastné potreby.

16 Podľa uvedenej nájomnej zmluvy bola budova, o ktorú ide vo veci samej, prenajatá ako kancelárske priestory a na účely hospodárskej činnosti. Baltijas Ekspresis tam vykonávala činnosti údržby a opravy rušňov.

17 Dňa 5. septembra 2017 Latvijas Dzelzceļš ako manažér verejnej železničnej infraštruktúry oznámila spoločnosti Baltijas Ekspresis jednostrannú výpoveď nájomnej zmluvy, o ktorú ide vo veci samej, pretože chcela využívať túto budovu na svoje vlastné potreby, aby tam uskladnila svoje koľajové vozidlá používané na údržbu železničnej infraštruktúry.

18 Dňa 18. septembra 2017 Baltijas Ekspresis podala sťažnosť na železničnú správu, pričom tvrdila, že vzhľadom na jej postavenie dopravcu a prevádzkovateľa servisného zariadenia v zmysle § 1 bodu 26 zákona o železniciach predstavuje dotknutá výpoveď zmluvy narušenie hospodárskej súťaže a porušenie zásady zákazu diskriminácie najmä tým, že bráni účinnému a racionálnemu fungovaniu, ako aj prístupu k službe, a požiadala uvedenú správu, aby výpoveď danej nájomnej zmluvy nepovolila.

19 Rozhodnutím z 5. decembra 2017 železničná správa nariadila spoločnosti Latvijas Dzelzceļš, aby zabezpečila prístup do depa Ventspils ako servisného zariadenia, ako aj k službám poskytovaným v tejto budove, ktoré sú uvedené v § 12.[1] ods. 2 bodoch 5 a 6 zákona o železniciach. Podľa tohto rozhodnutia nebolo relevantné, že v prenajatých priestoroch Baltijas Ekspresis vykonáva činnosti len pre seba. Uvedené rozhodnutie stanovuje, že táto spoločnosť poskytuje služby v režime samoobsluhy v zmysle článku 3 bodu 8 nariadenia 2017/2177, takže či došlo k prerušeniu činností dotknutého servisného zariadenia, sa musí posudzovať podľa ustanovení obmedzujúcich právo pristúpiť k zatvoreniu servisného zariadenia, ku ktorému môže dôjsť až po uplynutí obdobia dvoch rokov po skončení používania dotknutého servisného zariadenia.

20 Latvijas Dzelzceļš najprv podala žalobu o neplatnosť uvedeného rozhodnutia na Administratīvā rajona tiesa (Okresný správny súd, Lotyšsko) a následne podala odvolanie proti zamietnutiu tejto žaloby na Administratīvā apgabaltiesa (Krajský správny súd, Lotyšsko), ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania v prejednávanej veci.

21 Tento súd uvádza, že depo Ventspils predstavuje „servisné zariadenie“ v zmysle článku 3 bodu 11 smernice 2012/34, keďže toto depo spĺňa technické požiadavky, ktoré mu umožňujú poskytovať služby. Naopak tvrdí, že Baltijas Ekspresis nevykonáva služby v režime samoobsluhy v zmysle článku 3 bodu 8 nariadenia 2017/2177, ani neposkytuje služby iným železničným podnikom. Vyvodzuje z toho, že dotknutú budovu treba považovať za nepoužívané servisné zariadenie, ktorého prenájom alebo premena sú upravené článkom 13 ods. 6 smernice 2012/34 a článkom 15 vykonávacieho nariadenia 2017/2177.

22 Podľa vnútroštátneho súdu Latvijas Dzelzceļš nemožno považovať za prevádzkovateľa servisného zariadenia, o ktoré ide vo veci samej, keďže táto spoločnosť nie je poverená oznamovať informácie, ani rozhodovať o žiadostiach, pokiaľ ide o prístup k službám poskytovaným v depe Ventspils.

23 Hoci vnútroštátny súd pripúšťa, že situácia, o ktorú ide vo veci samej, sa odlišuje od situácie uvedenej v článku 13 ods. 6 smernice 2012/34, ako aj v článku 15 ods. 5 a 6 vykonávacieho nariadenia 2017/2177, zastáva názor, že analýza týchto ustanovení vedie k záveru, že pri výpovedi nájomnej zmluvy záujem železničného podniku pokračovať v prenájme priestorov musí mať prednosť pred záujmami majiteľa týchto priestorov. Z uvedených ustanovení však nemožno vyvodiť záver, že majiteľ uvedených priestorov by nemohol oznámiť nájomcovi výpoveď nájomnej zmluvy z dôvodu, že ich zamýšľa využívať na svoje vlastné potreby.

24 Okrem toho podľa vnútroštátneho súdu, hoci prevádzkovateľ dotknutého servisného zariadenia môže toto zariadenie premeniť, neexistuje presvedčivé tvrdenie, ktoré by odôvodňovalo, že majiteľ tohto zariadenia nemôže ukončiť nájomnú zmluvu týkajúcu sa tohto zariadenia, aby ho následne premenil, keďže medzi týmito dvoma situáciami neexistuje žiadny relevantný rozdiel.

25 Za týchto podmienok Administratīvā apgabaltiesa (Krajský správny súd) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Možno článok 13 ods. 2 a 6 smernice 2012/34 (článok 15 ods. 5 a 6 [vykonávacieho] nariadenia 2017/2177) uplatniť takým spôsobom, že regulačný orgán [môže] majiteľovi infraštruktúry, ktorý nie je prevádzkovateľom servisného zariadenia, uložiť povinnosť zabezpečiť prístup k službám?

2. Má sa článok 13 ods. 6 smernice 2012/34 (článok 15 ods. 5 a 6 [vykonávacieho] nariadenia 2017/2177) vykladať v tom zmysle, že umožňuje majiteľovi budovy ukončiť nájomnú zmluvu a uskutočniť premenu servisného zariadenia?

3. Má sa článok 13 ods. 6 smernice 2012/34 (článok 15 ods. 5 a 6 [vykonávacieho] nariadenia 2017/2177) vykladať v tom zmysle, že ukladá regulačnému orgánu len povinnosť preskúmať, či sa prevádzkovateľ servisného zariadenia (v prejednávanej veci majiteľ servisného zariadenia) skutočne rozhodol uskutočniť premenu servisného zariadenia?“

O prípustnosti návrhu na začatie prejudiciálneho konania

26 Podľa Latvijas Dzelzceļš vnútroštátny súd nesprávne kvalifikoval depo Ventspils ako „servisné zariadenie“ v zmysle smernice 2012/34. Baltijas Ekspresis a železničná správa tvrdia, že je nesprávne domnievať sa, ako to uviedol vnútroštátny súd, že ide o nepoužívané zariadenie v zmysle článku 13 ods. 6 tejto smernice.

27 V tejto súvislosti treba konštatovať, že posúdenie takýchto tvrdení si vyžaduje výklad ustanovení práva Únie a je teda neoddeliteľne spojené s odpoveďou, ktorú treba dať na návrh na začatie prejudiciálneho konania. Z tohto dôvodu dané tvrdenia nemôžu spôsobiť neprípustnosť tohto návrhu (pozri analogicky rozsudok z 3. decembra 2019, Iccrea Banca, C-414/18, EU:C:2019:1036, bod 30 a citovanú judikatúru).

28 Za týchto podmienok treba konštatovať, že návrh na začatie prejudiciálneho konania je prípustný.

O uplatniteľnosti vykonávacieho nariadenia 2017/2177

29 Rozhodnutie železničnej správy, o ktoré ide vo veci samej, bolo prijaté 5. decembra 2017, zatiaľ čo vykonávacie nariadenie 2017/2177 nadobudlo v súlade so svojím článkom 17 účinnosť 13. decembra 2017 a uplatňuje sa od 1. júna 2019, s výnimkou jeho článku 2, ktorý sa uplatňuje od 1. januára 2019.

30 V tejto súvislosti sa vnútroštátny súd domnieva, že hoci toto rozhodnutie bolo prijaté pred nadobudnutím účinnosti daného vykonávacieho nariadenia, jeho praktické účinky pretrvávajú aj po dátume jeho prijatia. Za súčasných okolností, keďže spor vo veci samej sa týka zrušenia uvedeného rozhodnutia, treba konštatovať, že vykonávacie nariadenie 2017/2177 sa na tento spor *ratione temporis* neuplatní.

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

31 Vnútroštátny súd sa svojou prvou otázkou v podstate pýta, či sa má článok 13 ods. 2 a 6 smernice 2012/34 vykladať v tom zmysle, že povinnosť poskytnúť všetkým železničným podnikom nediskriminačný prístup k servisným zariadeniam v zmysle článku 3 bodu 11 tejto smernice, ktoré sú uvedené v jej prílohe II bode 2, môže regulačný orgán uložiť nielen prevádzkovateľom servisných zariadení, ale aj majiteľom takýchto zariadení, ktorí nie sú ich prevádzkovateľmi.

32 V súlade s článkom 13 ods. 2 smernice 2012/34 prevádzkovatelia servisných zariadení poskytnú všetkým železničným podnikom nediskriminačný prístup vrátane traťového prístupu k zariadeniam uvedeným v prílohe II bode 2 a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach.

33 Pojem „prevádzkovateľ servisného zariadenia“ je definovaný v článku 3 bode 12 smernice 2012/34 ako každý verejný alebo súkromný subjekt zodpovedný za správu jedného alebo viacerých servisných zariadení alebo za poskytovanie jednej alebo viacerých služieb, uvedených v prílohe II bodoch 2 až 4 tejto smernice, železničným podnikom. V dôsledku toho táto definícia zohľadňuje výlučne povahu činnosti prevádzkovateľa servisného zariadenia a poskytovateľa železničných služieb bez ohľadu na to, či verejný alebo súkromný subjekt, ktorý prevádzkuje servisné zariadenie, je alebo nie je majiteľom tohto zariadenia.

34 Preto na rozdiel od toho, čo tvrdí železničná správa, článok 13 ods. 2 smernice 2012/34 nemožno vykladať v tom zmysle, že povinnosť zabezpečiť nediskriminačný prístup k servisným zariadeniam prislúcha aj majiteľovi dotknutého zariadenia, pokiaľ ho nemožno považovať za prevádzkovateľa v zmysle článku 3 bodu 12 tejto smernice.

35 Tento záver nie je spochybnený článkom 13 ods. 6 uvedenej smernice. Toto ustanovenie totiž ukladá majiteľom takýchto zariadení len povinnosť verejne oznámiť, ak sú splnené okolnosti uvedené v tomto ustanovení, že prevádzku týchto zariadení si možno zabezpečiť na prenájom alebo lízing.

36 Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy treba na prvú otázku odpovedať tak, že článok 13 ods. 2 a 6 smernice 2012/34 sa má vykladať v tom zmysle, že povinnosť poskytnúť všetkým železničným podnikom nediskriminačný prístup k servisným zariadeniam v zmysle článku 3 bodu 11 tejto smernice, ktoré sú uvedené v jej prílohe II bode 2, nemožno uložiť majiteľom takýchto zariadení, ktorí nie sú ich prevádzkovateľmi.

O druhej otázke

37 Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 13 ods. 6 smernice 2012/34 vykladať v tom zmysle, že umožňuje majiteľovi budovy, v ktorej sa nachádza servisné zariadenie v zmysle článku 3 bodu 11 tejto smernice, ukončiť nájomnú zmluvu týkajúcu sa tejto budovy s cieľom začať využívať túto budovu na svoje vlastné potreby.

38 Na úvod treba pripomenúť, že na účely uplatňovania smernice 2012/34 sa pod pojmom „servisné zariadenie“ v zmysle článku 3 bodu 11 tejto smernice rozumie zariadenie vrátane pozemku, budovy a vybavenia, ktoré bolo vcelku alebo sčasti špeciálne upravené tak, aby umožnilo poskytovanie jednej alebo viacerých služieb uvedených v prílohe II bodoch 2 až 4 danej smernice.

39 Táto definícia pojmu „servisné zariadenie“ je založená na objektívnom kritériu, a to na kritériu technickej spôsobilosti infraštruktúry poskytovať určité služby, a nestanovuje kritérium týkajúce sa príjemcov týchto služieb. Takéto kritérium je nezávislé tak od povahy alebo kvalifikácie právneho titulu, podľa ktorého sa takéto zariadenie prevádzkuje, ako aj od identity príjemcov uvedených služieb.

40 Preto skutočnosť, že len jeden železničný podnik zabezpečujúci prevádzku infraštruktúry využíva samotné tieto služby, nebráni konštatovaniu, že táto infraštruktúra predstavuje „servisné zariadenie“ v zmysle článku 3 bodu 11 smernice 2012/34.

41 V prejednávanej veci z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že predmetné zariadenie vo veci samej bolo vybavené tak, aby tam Baltijas Ekspresis mohla vykonávať činnosti týkajúce sa údržby a opráv rušňov, ktoré patria medzi služby uvedené v danej prílohe II bodoch 2 až 4. Ako teda konštatuje vnútroštátny súd, depo Ventspils je „servisným zariadením“ v zmysle článku 3 bodu 11 smernice 2012/34.

42 Na účely rozhodnutia, či sa má infraštruktúra považovať za „servisné zariadenie“, nie sú relevantné jednak kvalifikácia tohto zariadenia v nájomnej zmluve a jednak okolnosť, či sa táto infraštruktúra nachádza alebo nenachádza v podmienkach používania siete podľa článku 27 smernice 2012/34. V tomto dokumente sa uvádzajú určité údaje o charaktere infraštruktúry, ktorá je k dispozícii železničným podnikom, a najmä sa spresňujú, ako vyplýva z odseku 2 daného článku, podmienky prístupu k servisným zariadeniam spojeným so sieťou manažéra infraštruktúry a podmienky poskytovania služieb v týchto zariadeniach. Z tohto ustanovenia ani z prílohy IV tejto smernice, ktorá podrobne opisuje obsah podmienok používania siete, však nevyplýva, že by zápis infraštruktúry do tohto dokumentu predstavoval nevyhnutnú podmienku na to, aby sa takáto infraštruktúra považovala za „servisné zariadenie“ v zmysle článku 3 bodu 11 tejto smernice. Hoci tento článok 27 ukladá povinnosť uviesť v podmienkach používania siete existujúce servisné zariadenia, nemožno tvrdiť, že opomenutie by v tejto súvislosti mohlo mať za následok spochybnenie existencie takéhoto servisného zariadenia.

43 Treba poznamenať, že uplatnenie článku 13 ods. 6 smernice 2012/34, ako vyplýva z jeho znenia, predpokladá najmä to, že predmetné servisné zariadenie sa nepoužívalo aspoň dva roky za sebou.

44 V tejto súvislosti sa vnútroštátny súd v podstate domnieva, že tým, že Baltijas Ekspresis neposkytuje služby v servisnom zariadení, o ktoré ide vo veci samej, pre iné železničné podniky, ani neposkytuje prístup k tomuto zariadeniu takým podnikom, dotknutá infraštruktúra by sa mala považovať za servisné zariadenie, ktoré sa nepoužíva, v zmysle článku 13 ods. 6 smernice 2012/34.

45 Ako však uviedol generálny advokát najmä v bodoch 63 a 67 svojich návrhov, takéto úvahy nemôžu viesť k záveru, že servisné zariadenie sa v zmysle tohto ustanovenia nepoužíva, zatiaľ čo sa v ňom poskytujú služby prevádzkovateľovi tohto zariadenia.

46 Ako bolo pripomenuté v bode 32 tohto rozsudku, článok 13 ods. 2 tejto smernice síce ukladá prevádzkovateľovi servisného zariadenia povinnosť zabezpečiť železničným podnikom nediskriminačný prístup k tomuto zariadeniu a k službám, ktoré sú v ňom poskytované, avšak z toho nevyplýva, že používanie servisného zariadenia možno konštatovať len pod podmienkou, že iné železničné podniky než ten, ktorý je prevádzkovateľom dotknutého zariadenia, k nemu majú prístup.

47 Takýto záver je potvrdený účelom článku 13 ods. 6 smernice 2012/34, ako vyplýva z bodu 4.4 dôvodovej správy k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, zo 17. septembra 2010 [COM(2010) 475 final]. Vzhľadom na túto dôvodovú správu treba poznamenať, že toto ustanovenie má za cieľ predchádzať situácii, že servisné zariadenie, hoci je schopné uspokojovať preukázané potreby, zostáva naďalej aj po určitom období nevyužité. Tak to však nemôže byť v prípade zariadenia, v ktorom sa služby poskytujú jeho prevádzkovateľovi.

48 Keďže z informácií predložených Súdnemu dvoru vyplýva, že vo veci samej Baltijas Ekspresis od roku 2002 sústavne prevádzkovala depo Ventspils pre svoje vlastné železničné potreby, toto depo treba považovať za servisné zariadenie, ktoré sa používa.

49 To má za následok, že článok 13 ods. 6 smernice 2012/34 tým, že podľa tohto ustanovenia sa vyžaduje, že servisné zariadenie sa nepoužíva aspoň dva roky za sebou, sa nevzťahuje na situáciu, o akú ide vo veci samej.

50 Z toho vyplýva, že možnosť majiteľa infraštruktúry, o ktorú ide vo veci samej, vypovedať na základe vnútroštátneho práva nájomnú zmluvu týkajúcu sa tejto infraštruktúry a uskutočniť jej premenu nemožno v žiadnom prípade posudzovať na základe článku 13 ods. 6 smernice 2012/34.

51 Vzhľadom na vyššie uvedené treba na druhú otázku odpovedať, že článok 13 ods. 6 smernice 2012/34 sa má vykladať v tom zmysle, že sa neuplatní na situáciu, keď majiteľ budovy, v ktorej sa nachádza servisné zariadenie v zmysle článku 3 bodu 11 tejto smernice, ktoré sa používa, plánuje ukončiť nájomnú zmluvu týkajúcu sa tejto budovy s cieľom začať využívať túto budovu na svoje vlastné potreby.

O tretej otázke

52 Keďže vnútroštátny súd sa svojou treťou otázkou pýta Súdneho dvora na výklad článku 13 ods. 6 smernice 2012/34, vzhľadom na odpoveď poskytnutú na druhú otázku nie je potrebné na ňu odpovedať.

O trovách

53 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (piata komora) rozhodol takto:

1. **Článok 13 ods. 2 a 6 smernice Európskeho parlamentu a Rady z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, sa má vykladať v tom zmysle, že povinnosť poskytnúť všetkým železničným podnikom nediskriminačný prístup k servisným zariadeniam v zmysle článku 3 bodu 11 tejto smernice, ktoré sú uvedené v jej prílohe II bode 2, nemožno uložiť majiteľom takýchto zariadení, ktorí nie sú ich prevádzkovateľmi.**

2. **Článok 13 ods. 6 smernice 2012/34 sa má vykladať v tom zmysle, že sa neuplatní na situáciu, keď majiteľ budovy, v ktorej sa nachádza servisné zariadenie v zmysle článku 3 bodu 11 tejto smernice, ktoré sa používa, plánuje ukončiť nájomnú zmluvu týkajúcu sa tejto budovy s cieľom začať využívať túto budovu na svoje vlastné potreby.**

Podpisy