Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (пети състав)

15 юли 2021 година*

„Преюдициално запитване — Железопътни превози — Директива 2012/34/ЕС — Единно европейско железопътно пространство — Член 13, параграфи 2 и 6 — Достъп до обслужващи съоръжения и свързани с железопътните дейности услуги — Регламент (ЕС) 2017/2177 — Реконверсия на съоръженията — Правомощия на регулаторния орган“

По дело C-60/20

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Administratīvā apgabaltiesa (Окръжен административен съд, Латвия) с акт от 30 януари 2020 г., постъпил в Съда на 5 февруари 2020 г., в рамките на производство по дело

„Latvijas dzelzceļš“ VAS

срещу

Valsts dzelzceļa administrācija,

при участието на:

„Baltijas Ekspresis“ AS,

СЪДЪТ (пети състав),

състоящ се от: E. Regan, председател на състава, M. Ilešič, E. Juhász (докладчик), C. Lycourgos и I. Jarukaitis, съдии,

генерален адвокат: M. Campos Sánchez-Bordona,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

– за „Latvijas dzelzceļš“ VAS, от D. Driče, advokāte,

– за Valsts dzelzceļa administrācija, от J. Zālītis и J. Zicāns,

* Език на производството: латвийски.

– за „Baltijas Ekspresis“ AS, от O. Jonāns, advokāts,

– за Европейската комисия, първоначално от L. Ozola, C. Vrignon и W. Mölls, а впоследствие от L. Ozola и C. Vrignon, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 25 февруари 2021 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване по настоящото производство се отнася до тълкуването на член 13, параграфи 2 и 6 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 2012 г., стр. 32) и на член 15, параграфи 5 и 6 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 на Комисията от 22 ноември 2017 година относно достъпа до обслужващи съоръжения и свързани с железопътните дейности услуги (ОВ L 307, 2017 г., стр. 1).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между „Latvijas Dzelzceļš“ VAS и Valsts dzelzceļa administrācija (Национална железопътна администрация, Латвия) (наричана по-нататък „железопътната администрация“) относно решението на последната, с което задължава Latvijas Dzelzceļš в качеството му на управител на обществената железопътна инфраструктура в Латвия да гарантира достъпа на железопътното предприятие „Baltijas Ekspresis“ AS до депото във Вентспилс (Латвия) като „обслужващо съоръжение“ по смисъла на приложимата в областта на железопътния превоз правна уредба.

Правна уредба

Правото на Съюза

Директива 2012/34

3 Член 3 от Директива 2012/34 е озаглавен „Определения“ и гласи:

„За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

[…]

11) „обслужващо съоръжение“ означава инсталацията, включително теренът, сградата и оборудването, която е специално уредена цялостно или частично, така че да позволява предоставянето на една или повече от услугите, посочени в точки 2—4 от приложение II;

12) „оператор на обслужващо съоръжение“ означава всяко публично или частно образувание, което отговаря за управлението на едно или повече обслужващи съоръжения или за предоставянето на железопътните предприятия на една или повече услуги, посочени в точки 2—4 от приложение II;

[…]“.

4 Член 13 от тази директива е озаглавен „Условия за достъп до услуги“ и параграфи 2 и 6 от него предвиждат:

„2. Операторите на обслужващи съоръжения предоставят по недискриминационен начин достъп на всички железопътни предприятия, включително достъп до релсов път, до съоръженията, посочени в приложение II, точка 2, както и до услугите, предоставяни в тези съоръжения.

[…]

6. В случай че обслужващото съоръжение по точка 2 от приложение II не е било използвано поне през последните две последователни години и пред оператора на това обслужващо съоръжение въз основа на доказани потребности е бил изразен интерес за достъп до съоръжението от страна на железопътни предприятия, неговият собственик оповестява, че експлоатацията на съоръжението се предоставя, изцяло или частично, на лизинг или под наем в качеството му на железопътно обслужващо съоръжение, освен ако операторът на съоръжението не докаже, че то е неизползваемо за железопътните предприятия поради текущо преобразуване“.

5 Член 27 от посочената директива е озаглавен „Референтен документ за железопътната мрежа“ и предвижда:

„1. След като се консултира със заинтересованите лица, управителят на инфраструктурата разработва и публикува референтен документ за железопътната мрежа, който се придобива срещу заплащане на такса, ненадвишаваща разходите за публикуването му. Референтният документ за железопътната мрежа се публикува най-малко на два официални езика на [Европейския съюз]. Съдържанието на референтния документ за железопътната мрежа се помества безплатно в електронен формат на интернет страницата на управителя на инфраструктура и е достъпно чрез обща интернет страница. Тази интернет страница се създава от управителите на инфраструктура в рамките на тяхното сътрудничество в съответствие с членове 37 и 40.

2. В референтния документ за железопътната мрежа се посочва характерът на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия, и той съдържа информация относно условията за достъп до съответната железопътна инфраструктура. Референтният документ за железопътната мрежа съдържа и информация относно условията за достъп до обслужващите съоръжения, свързани към мрежата на управителя на инфраструктурата, и за предоставянето на услуги в тези съоръжения или се посочва интернет страница, на която такава информация се осигурява безплатно в електронен формат. Съдържанието на референтния документ за железопътната мрежа е установено в приложение IV.

3. Референтният документ за железопътната мрежа се актуализира и изменя, когато е необходимо.

4. Референтният документ за железопътната мрежа се публикува не по-малко от четири месеца преди изтичането на крайния срок за заявяване на инфраструктурен капацитет“.

6 Приложение II към Директива 2012/34 съдържа списъка на „[у]слуги[те], предоставяни на железопътните предприятия (съгласно член 13)“ и точка 2 от него предвижда:

„Следва да се осигурява достъп, включително достъп до релсов път, до следните обслужващи съоръжения, когато съществуват такива, и до услуги, предоставяни в тези съоръжения:

а) пътнически гари, техните сгради и други съоръжения, включително обозначаване на пътна информация и подходящо място за билетно обслужване;

б) товарни терминали;

в) разпределителни гари и съоръжения за композиране на влакове, в това число съоръжения за маневриране;

г) странични коловози за гариране;

д) съоръжения за поддръжка, с изключение на съоръжения за тежка поддръжка, предназначени за високоскоростни влакове или други видове подвижен състав, изискващ специални съоръжения;

е) други технически съоръжения, включително съоръжения за почистване и измиване;

ж) морски и вътрешни пристанищни съоръжения, свързани с железопътните дейности;

з) съоръжения за осигуряване на техническа помощ;

и) съоръжения за зареждане на гориво и доставката на гориво в тези съоръжения, таксите за която са представени във фактурата отделно“.

Регламент за изпълнение 2017/2177

7 Регламент за изпълнение 2017/2177 е приет на основание член 13, параграф 9 от Директива 2012/34.

8 Член 17 от този регламент е озаглавен „Влизане в сила“ и предвижда:

„Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 1 юни 2019 г.

Член 2 обаче се прилага от 1 януари 2019 г.“.

Латвийското право

9 Dzelzceļa likums (Закон за железниците) от 1 април 1998 г. (*Latvijas Vēstnesis*, 1998 г., бр. 102/105), в редакцията му, приложима към спора по главното производство (наричан по-нататък „Законът за железниците“), цели да транспонира Директива 2012/34 в латвийското право.

10 Член 1, точки 26 и 27 от Закона за железниците определя използваните в този закон понятия по следния начин:

„26) „обслужващо съоръжение“ означава инсталацията (включително теренът, сградата и оборудването), специално уредена цялостно или частично, така че да позволява предоставянето на една или повече от услугите, посочени в член 12.[1], алинеи втора, трета или четвърта от този закон;

27) „оператор на обслужващо съоръжение“ означава всеки търговец или негово структурно подразделение, което отговаря за управлението на едно или повече обслужващи съоръжения или за предоставянето на транспортни дружества на една или повече услуги, посочени в член 12.[1], алинеи втора, трета или четвърта от този закон;

[…]“.

11 Член 12.[1], параграф 2 от Закона за железниците предвижда, че операторите на обслужващи съоръжения трябва да предоставят на всички превозвачи недискриминационен достъп (включително достъп по релсов път) до следните обслужващи съоръжения и евентуално до услугите, предоставяни в следните съоръжения:

„5) съоръжения за поддръжка, с изключение на съоръжения за тежка поддръжка, предназначени за различни видове подвижен състав, изискващ специални съоръжения;

6) други технически съоръжения, включително съоръжения за почистване и измиване на подвижен железопътен състав“.

12 Съгласно член 12.[2], параграф 7 от Закона за железниците, когато някое от обслужващите съоръжения, посочени в член 12.[1], алинея втора от този закон, не е било използвано поне две последователни години и транспортно дружество е изразило пред оператора на това съоръжение основан на доказани потребности интерес за достъп до него, собственикът на съоръжението оповестява, че то се отдава под наем или на лизинг, изцяло или частично, в качеството му на обслужващо съоръжение, освен ако операторът на обслужващото съоръжение не докаже, че то е неизползваемо от транспортните дружества поради извършваните в него преустройства.

13 Член 12.[2], параграф 8 от Закона за железниците предвижда, че когато някое от обслужващите съоръжения, посочени в член 12.[1], алинея втора от този закон, не е било използвано поне две последователни години, собственикът му може да оповести, че то ще бъде отдадено под наем или на лизинг или ще бъде продадено, изцяло или частично, в качеството му на обслужващо съоръжение. Ако в тримесечен срок от датата на

оповестяването не се получат оферти, операторът на обслужващото съоръжение има право да го затвори, като уведоми най-малко три месеца преди това железопътната администрация и управителя на обществената железопътна инфраструктура.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

14 От 2002 г. Latvijas Dzelzceļš отдава под наем на Baltijas Ekspresis сградата на локомотивното депо във Вентспилс, на която е собственик.

15 На 20 юни 2016 г. договорът за наем на тази сграда е подновен до 30 април 2028 г. Този договор предвижда, че Latvijas Dzelzceļš има право да го прекрати едностранно, ако поради непредвидена причина има нужда да ползва посочената сграда за собствените си нужди.

16 Съгласно посочения договор за наем разглежданата в главното производство сграда е отдадена под наем като офисно пространство и за целите на стопанска дейност. Baltijas Ekspresis я използва за дейност по ремонт и поддръжка на локомотиви.

17 На 5 септември 2017 г. в качеството си на управител на обществената железопътна инфраструктура Latvijas Dzelzceļš, което желае да използва сградата за собствени нужди, в случая като място за съхраняване на подвижния му състав за поддръжка на посочената инфраструктура, уведомява Baltijas Ekspresis, че ще прекрати едностранно разглеждания в главното производство договор за наем.

18 На 18 септември 2017 г. Baltijas Ekspresis подава жалба до железопътната администрация, тъй като смята, че предвид качеството му на превозвач и на оператор на обслужващо съоръжение по смисъла на член 1, точка 26 от Закона за железниците прекратяването на договора съставлява нарушение на конкуренцията и на принципа на недопускане на дискриминация, доколкото по-конкретно възпрепятства ефективното и рационално функциониране на съоръжението и достъпа до услугата, и иска от тази администрация да не разрешава прекратяването на посочения договор за наем.

19 С решение от 5 декември 2017 г. железопътната администрация разпорежда на Latvijas Dzelzceļš да осигури достъпа до депото във Вентспилс като обслужващо съоръжение, както и до предоставяните в него услуги, посочени в член 12.[1], параграф 2, точки 5 и 6 от Закона за железниците. Съгласно това решение не е от голямо значение, че в наетите помещения Baltijas Ekspresis извършва дейност само за свои нужди. В посоченото решение се отбелязва, че това дружество извършва самопредоставяне на услуги по смисъла на член 3, точка 8 от Регламент за изпълнение 2017/2177, поради което прекъсването на дейността на съответното обслужващо съоръжение следва да се прецени с оглед на разпоредбите, които ограничават правото да се затваря обслужващо съоръжение, като затварянето е възможно едва след изтичане на двугодишен период от момента, от който спира да се използва обслужващото съоръжение.

20 Latvijas Dzelzceļš най-напред подава жалба за отмяна на посоченото решение пред Administratīvā rajona tiesa (Районен административен съд, Латвия), след което обжалва решението за отхвърляне на тази жалба пред Administratīvā apgabaltiesa (Окръжен административен съд, Латвия), който е запитващата юрисдикция по настоящото дело.

21 Тази юрисдикция приема, че депото във Вентспилс е „обслужващо съоръжение“ по смисъла на член 3, точка 11 от Директива 2012/34, тъй като отговаря на техническите изисквания, които го правят подходящо за предоставянето на услуги. За сметка на това тя смята, че Baltijas Ekspresis не извършва самопредоставяне на услуги по смисъла на член 3, точка 8 от Регламент за изпълнение 2017/2177, нито предоставя услуги на други железопътни предприятия. От това тя заключава, че разглежданата сграда трябва да се счита за неизползвано обслужващо съоръжение, чието отдаване под наем или реконверсия се уреждат от член 13, параграф 6 от Директива 2012/34 и от член 15 от Регламент за изпълнение 2017/2177.

22 Според запитващата юрисдикция не може да се приеме, че Latvijas Dzelzceļš е операторът на разглежданото в главното производство обслужващо съоръжение, тъй като това дружество не отговаря за предоставянето на информация, нито за вземането на решения по искания за достъп до услугите, които се предоставят в депото във Вентспилс.

23 Запитващата юрисдикция признава, че случаят по главното производство се отличава от хипотезата, уредена в член 13, параграф 6 от Директива 2012/34 и в член 15, параграфи 5 и 6 от Регламент за изпълнение 2017/2177, но смята, че анализът на тези разпоредби все пак води до извода, че в контекста на прекратяването на договор за наем интересът на железопътното предприятие да продължи да наема помещения, трябва да се ползва с предимство пред интересите на собственика на тези помещения. Посочените разпоредби обаче не позволяват да се направи изводът, че собственикът на помещенията не може да уведоми наемателя за прекратяването на договора за наем, тъй като възнамерява да ги използва за собствените си нужди.

24 Освен това според запитващата юрисдикция, щом операторът на съответното обслужващо съоръжение може да го преустрои, не съществува убедителен довод, който да обосновава невъзможността собственикът на това съоръжение да прекрати договора за отдаването му под наем, за да го преустрои впоследствие, тъй като няма никаква релевантна разлика между тези две хипотези.

25 При тези обстоятелства Administratīvā apgabaltiesa (Окръжен административен съд) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Може ли член 13, параграфи 2 и 6 от Директива 2012/34 (член 15, параграфи 5 и 6 от Регламент [за изпълнение] 2017/2177) да се прилага по такъв начин, че регулаторният орган да може да наложи на собственик на инфраструктура, който не е оператор на обслужващото съоръжение, задължението да гарантира достъп до услугите?

2) Трябва ли член 13, параграф 6 от Директива 2012/34 (член 15, параграфи 5 и 6 от Регламент [за изпълнение] 2017/2177) да се тълкува в смисъл, че допуска собственикът на сграда да прекрати наемно правоотношение и да направи преустройство на обслужващо съоръжение?

3) Трябва ли член 13, параграф 6 от Директива 2012/34 (член 15, параграфи 5 и 6 от Регламент [за изпълнение] 2017/2177) да се тълкува в смисъл, че задължава регулаторния орган да провери само дали операторът на обслужващото съоръжение (в разглеждания случай — собственикът на обслужващото съоръжение) действително е решил да му направи преустройство?“.

По допустимостта на преюдициалното запитване

26 Според Latvijas Dzelzceļš запитващата юрисдикция неправилно е квалифицирала депото във Вентспилс като „обслужващо съоръжение“ по смисъла на Директива 2012/34. От своя страна Baltijas Ekspresis и железопътната администрация смятат, че не е правилно да се заключи, както е направила запитващата юрисдикция, че това съоръжение е неизползвано по смисъла на член 13, параграф 6 от тази директива.

27 В това отношение следва да се констатира, че преценката на такива доводи изисква да се тълкуват разпоредби от правото на Съюза и поради това е неразривно свързана с отговора, който следва да се даде на преюдициалното запитване. Ето защо тези доводи не могат да доведат до недопустимост на това запитване (вж. по аналогия решение от 3 декември 2019 г., Iccrea Banca, C-414/18, EU:C:2019:1036, т. 30 и цитираната съдебна практика).

28 При това положение преюдициалното запитване следва да се приеме за допустимо.

По приложимостта на Регламент за изпълнение 2017/2177

29 Разглежданото в главното производство решение на железопътната администрация е прието на 5 декември 2017 г., а съгласно член 17 от Регламент за изпълнение 2017/2177 той влиза в сила на 13 декември 2017 г. и се прилага от 1 юни 2019 г., с изключение на член 2 от него, който се прилага от 1 януари 2019 г.

30 В това отношение запитващата юрисдикция смята, че макар това решение да е прието преди датата на влизане в сила на Регламента за изпълнение, практическите последици от него продължават да се проявяват и след тази дата. Въпреки това, след като спорът в главното производство е свързан с отмяната на посоченото решение, следва да се констатира, че Регламент за изпълнение 2017/2177 не е приложим ratione temporis към този спор.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

31 С първия въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 13, параграфи 2 и 6 от Директива 2012/34 трябва да се тълкува в смисъл, че регулаторният орган може да наложи задължението за предоставяне на недискриминационен достъп на всички железопътни предприятия до обслужващите съоръжения по смисъла на член 3, точка 11 от тази директива, посочени в точка 2 от приложение II към нея, не само на операторите на обслужващи съоръжения, но и на собствениците на такива съоръжения, които не са техни оператори.

32 Съгласно член 13, параграф 2 от Директива 2012/34 операторите на обслужващи съоръжения предоставят по недискриминационен начин достъп на всички железопътни предприятия, включително достъп до релсов път, до съоръженията, посочени в приложение II, точка 2, както и до услугите, предоставяни в тези съоръжения.

33 Понятието „оператор на обслужващо съоръжение“ е определено в член 3, точка 12 от Директива 2012/34 като всяко публично или частно образувание, което отговаря за управлението на едно или повече обслужващи съоръжения или за предоставянето на железопътните предприятия на една или повече услуги, посочени в точки 2—4 от приложение II към тази директива. Следователно в това определение се взема единствено предвид естеството на дейността на оператор на обслужващо съоръжение или на доставчик на железопътни услуги, без да се отчита дали публичното или частното образувание, което стопанисва обслужващото съоръжение, е негов собственик или не.

34 Ето защо, противно на поддържаното от железопътната администрация, член 13, параграф 2 от Директива 2012/34 не може да се тълкува в смисъл, че носител на задължението да се гарантира недискриминационен достъп до обслужващите съоръжения е и собственикът на съответното съоръжение, когато той не може да се счита за негов оператор по смисъла на член 3, точка 12 от тази директива.

35 Член 13, параграф 6 от посочената директива не опровергава този извод. Всъщност тази разпоредба предвижда само задължението на собствениците на такива съоръжения, когато са налице посочените в тази разпоредба обстоятелства, да оповестят, че експлоатацията на тези съоръжения се предоставя на лизинг или под наем.

36 С оглед на изложените по-горе съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 13, параграфи 2 и 6 от Директива 2012/34 трябва да се тълкува в смисъл, че задължението за предоставяне на недискриминационен достъп на всички железопътни предприятия до обслужващите съоръжения по смисъла на член 3, точка 11 от тази директива, посочени в точка 2 от приложение II към нея, не може да бъде наложено на собствениците на такива съоръжения, които не са техни оператори.

По втория въпрос

37 С втория въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 13, параграф 6 от Директива 2012/34 трябва да се тълкува в смисъл, че позволява на собственика на сграда, в която има обслужващо съоръжение по смисъла на член 3, точка 11 от тази директива, да прекрати договор за наем на тази сграда, за да я използва за собствени нужди.

38 Като начало следва да се припомни, че за целите на прилагането на Директива 2012/34 „обслужващо съоръжение“ по смисъла на член 3, точка 11 от нея е инсталацията, включително теренът, сградата и оборудването, която е специално уредена цялостно или частично, така че да позволява предоставянето на една или повече от услугите, посочени в точки 2—4 от приложение II към тази директива.

39 Това определение на понятието „обслужващо съоръжение“ се основава на обективен критерий, а именно техническият капацитет на дадена инфраструктура да служи за предоставяне на определени услуги, и не установява критерий, свързан с получателите на тези услуги. Подобен критерий не зависи нито от естеството или квалификацията на правното основание, по силата на което се стопанисва такова съоръжение, нито от това кои са получателите на посочените услуги.

40 Поради това обстоятелството, че само железопътното предприятие, което стопанисва инфраструктурата, ползва същите тези услуги, не е пречка да се приеме, че тази инфраструктура е „обслужващо съоръжение“ по смисъла на член 3, точка 11 от Директива 2012/34.

41 В случая от акта за преюдициално запитване е видно, че разглежданото в главното производство обслужващо съоръжение е пригодено, така че Baltijas Ekspresis да извършва в него дейност по ремонт и поддръжка на локомотиви, която дейност е една от услугите, посочени в точки 2—4 от споменатото приложение II. Поради това, както констатира запитващата юрисдикция, депото във Вентспилс е „обслужващо съоръжение“ по смисъла на член 3, точка 11 от Директива 2012/34.

42 За да се определи дали дадена инфраструктура трябва да се счита за „обслужващо съоръжение“, е без значение, от една страна, как е квалифицирано това съоръжение в договор за наем и от друга, дали това съоръжение е посочено, или не е посочено в референтния документ за железопътната мрежа, уреден в член 27 от Директива 2012/34. В този документ се посочват някои данни относно характера на инфраструктурата, предоставена на разположение на железопътните предприятия, и по-специално се уточняват, както предвижда параграф 2 от този член, условията за достъп до обслужващите съоръжения, свързани към мрежата на управителя на инфраструктурата, и за предоставянето на услуги в тези съоръжения. При все това нито от тази разпоредба, нито от приложение IV към тази директива, в което се урежда подробно съдържанието на референтния документ за железопътната мрежа, не следва, че включването на дадена инфраструктура в този документ е необходимо условие, за да може тя да се квалифицира като „обслужващо съоръжение“ по смисъла на член 3, точка 11 от посочената директива. Всъщност, макар член 27 да изисква в референтния документ за железопътната мрежа да се посочват съществуващите обслужващи съоръжения, няма основание да се поддържа, че поради пропуск в това отношение може да бъде поставено под съмнение съществуването на такова обслужващо съоръжение.

43 Следва да се отбележи, че както е видно от текста на член 13, параграф 6 от Директива 2012/34, за прилагането на тази разпоредба е необходимо по-специално съответното обслужващо съоръжение да не е било използвано през поне две последователни години.

44 В това отношение запитващата юрисдикция смята по същество, че тъй като Baltijas Ekspresis не предоставя услуги на други железопътни предприятия в разглежданото в главното производство обслужващо съоръжение, нито предоставя достъп на такива предприятия до това съоръжение, съответната инфраструктура трябва да се счита за обслужващо съоръжение, което е неизползвано по смисъла на член 13, параграф 6 от Директива 2012/34.

45 Както обаче отбелязва генералният адвокат, по-специално в точки 63 и 67 от заключението си, подобни съображения не позволяват да се приеме, че дадено обслужващо съоръжение е неизползвано по смисъла на тази разпоредба, при положение че в него се предоставят услуги на оператора на това съоръжение.

46 Действително в точка 32 от настоящото решение бе припомнено, че член 13, параграф 2 от тази директива задължава оператора на обслужващо съоръжение да гарантира на железопътните предприятия недискриминационен достъп до съоръжението и до

предоставяните в него услуги, но от това все пак не следва, че използването на съответното обслужващо съоръжение може да бъде прието за установено само ако то служи за железопътни предприятия, различни от това, което го стопанисва.

47 В потвърждение на подобно тълкуване е целта на член 13, параграф 6 от Директива 2012/34, както тази цел следва от точка 4.4 от изложението на мотивите към Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за създаването на единно европейско железопътно пространство от 17 септември 2010 г. (COM(2010) 475 окончателен). С оглед на това изложение на мотивите следва да се отбележи, че тази разпоредба има за цел да предотврати положение, при което, макар обслужващото съоръжение да е в състояние да задоволява доказани потребности, то продължава да не служи за никаква дейност след изтичането на определен срок. Такъв обаче не би могъл да бъде случаят, когато в съоръжението се предоставят услуги на неговия оператор.

48 С оглед на предоставените на Съда сведения, от които е видно, че в случая по главното производство Baltijas Ekspresis е стопанисвало без прекъсване от 2002 г. насам депото във Вентспилс за нуждите на собствената си железопътна дейност, това депо трябва да се разглежда като използвано обслужващо съоръжение.

49 От това следва, че доколкото член 13, параграф 6 от Директива 2012/34 предполага съответното обслужващо съоръжение да не е било използвано поне през две последователни години, той не урежда хипотеза като разглежданата в главното производство.

50 Следователно възможността собственикът на разглежданата в главното производство инфраструктура да прекрати на основание на националното право договора за наем на тази инфраструктура и да я преустрои, при всички положения не може да се преценява с оглед на член 13, параграф 6 от Директива 2012/34.

51 С оглед на изложените по-горе съображения на втория въпрос следва да се отговори, че член 13, параграф 6 от Директива 2012/34 трябва да се тълкува в смисъл, че не е приложим за хипотеза, в която собственикът на сграда, в която има обслужващо съоръжение по смисъла на член 3, точка 11 от тази директива, което е използвано, възнамерява да прекрати договор за наем на тази сграда, за да я използва за собствени нужди.

По третия въпрос

52 Доколкото с третия въпрос запитващата юрисдикция иска от Съда да тълкува член 13, параграф 6 от Директива 2012/34 и предвид отговора на втория въпрос, не следва да се отговаря на третия въпрос.

По съдебните разноски

53 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (пети състав) реши:

1) **Член 13, параграфи 2 и 6 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство трябва да се тълкува в смисъл, че задължението за предоставяне на недискриминационен достъп на всички железопътни предприятия до обслужващите съоръжения по смисъла на член 3, точка 11 от тази директива, посочени в точка 2 от приложение II към нея, не може да бъде наложено на собствениците на такива съоръжения, които не са техни оператори.**

2) **Член 13, параграф 6 от Директива 2012/34 трябва да се тълкува в смисъл, че не е приложим за хипотеза, в която собственикът на сграда, в която има обслужващо съоръжение по смисъла на член 3, точка 11 от тази директива, което е използвано, възнамерява да прекрати договор за наем на тази сграда, за да я използва за собствени нужди.**

Подписи