UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

15 päivänä heinäkuuta 2021 *

Ennakkoratkaisupyyntö – Rautatiekuljetukset – Direktiivi 2012/34/EU – Yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue – 13 artiklan 2 ja 6 kohta – Palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeus – Asetus (EU) 2017/2177 – Palvelupaikkojen muuntaminen – Sääntelyelimen oikeudet

Asiassa C-60/20,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Administratīvā apgabaltiesa (maakunnallinen hallintotuomioistuin, Latvia) on esittänyt 30.1.2020 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 5.2.2020, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

**”Latvijas dzelzceļš” VAS**

vastaan

**Valsts dzelzceļa administrācija,**

**”Baltijas Ekspresis” AS**:n

osallistuessa asian käsittelyyn,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja E. Regan sekä tuomarit M. Ilešič, E. Juhász (esittelevä tuomari), C. Lycourgos ja I. Jarukaitis,

julkisasiamies: M. Campos Sánchez-Bordona,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– ”Latvijas dzelzceļš” VAS, edustajanaan D. Driče, advokāte,

– Valsts dzelzceļa administrācija, edustajinaan J. Zālītis ja J. Zicāns,

* Oikeudenkäyntikieli: latvia.

– ”Baltijas Ekspresis” AS, edustajanaan O. Jonāns, advokāts,

– Euroopan komissio, asiamiehinään aluksi L. Ozola, C. Vrignon ja W. Mölls, sittemmin L. Ozola ja C. Vrignon,

kuultuaan julkisasiamiehen 25.2.2021 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

**tuomion**

1 Käsiteltävä ennakkoratkaisupyyntö koskee yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21.11.2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU (EUVL 2012, L 343, s. 32) 13 artiklan 2 ja 6 kohdan sekä palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta 22.11.2017 annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/2177 (EUVL 2017, L 307, s. 1) 15 artiklan 5 ja 6 kohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa vastakkain ovat ”Latvijas Dzelzceļš” VAS ja Valsts dzelzceļa administrācija (kansallinen rautatiehallinto, Latvia) (jäljempänä rautatiehallinto) ja joka koskee viimeksi mainitun päätöstä, jolla Latvijas Dzelzceļš velvoitetaan Latvian julkisen rautatieinfrastruktuurin haltijan ominaisuudessa takaamaan ”Baltijas Ekspresis” AS -rautatieyritykselle oikeus käyttää Ventspilsin (Latvia) varikkorakennusta rautatieliikenteeseen sovellettavassa säännöstössä tarkoitettuna palvelupaikkana.

## Asiaa koskevat oikeussäännöt

### *Unionin oikeus*

*Direktiivi 2012/34*

3 Direktiivin 2012/34 3 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan

– –

11) ’palvelupaikalla’ rakennelmaa, mukaan lukien maa-alueet, rakennukset ja laitteet, joka on kokonaan tai osittain erityisesti järjestetty yhden tai useamman liitteessä II olevissa 2–4 kohdassa tarkoitetun palvelun tarjoamiseen;

12) ’palvelupaikan ylläpitäjällä’ julkista tai yksityistä yhteisöä, joka vastaa yhden tai useamman palvelupaikan hallinnoinnista tai joka tarjoaa rautatieyrityksille yhtä tai useampaa liitteessä II olevissa 2–4 kohdassa tarkoitettua palvelua;

– –”

4 Mainitun direktiivin 13 artiklan, jonka otsikko on ”Palvelujen käyttöoikeutta koskevat edellytykset”, 2 ja 6 kohdassa säädetään seuraavaa:

”2. Palvelupaikan ylläpitäjien on tarjottava kaikille rautatieyrityksille ketään syrjimättömällä tavalla käyttöoikeus, myös radan käyttöoikeus, liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettuihin palvelupaikkoihin ja näissä palvelupaikoissa tarjottaviin palveluihin.

– –

6. Jos liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettua palvelupaikkaa ei ole käytetty vähintään kahteen peräkkäiseen vuoteen ja rautatieyritysten kiinnostus tämän palvelupaikan käyttöoikeutta kohtaan on ilmaistu tämän palvelupaikan ylläpitäjälle osoitettujen tarpeiden perusteella, sen omistajan on ilmoitettava palvelupaikan ylläpidon olevan vuokrattavana rautatieliikennepalvelupaikkana kokonaan tai osittain, ellei tämän palvelupaikan ylläpitäjä osoita, että meneillään olevan muuntamisprosessin johdosta mikään rautatieyritys ei voi käyttää palvelupaikkaa.”

5 Mainitun direktiivin 27 artiklassa, jonka otsikko on ”Verkkoselostus”, säädetään seuraavaa:

”1. Rataverkon haltijan on asianomaisia osapuolia kuultuaan laadittava ja julkaistava verkkoselostus, joka on saatavissa sellaista maksua vastaan, joka ei saa ylittää selostuksen julkaisemisesta aiheutuvia kustannuksia. Verkkoselostus on julkaistava vähintään kahdella [Euroopan] unionin virallisella kielellä. Verkkoselostuksen sisällön on oltava maksutta saatavilla sähköisessä muodossa rataverkon haltijan verkkosivustolla sekä yhteisellä verkkosivustolla. Rataverkon haltijoiden on perustettava tämä verkkosivusto 37 ja 40 artiklan mukaisen yhteistyönsä puitteissa.

2. Verkkoselostuksessa on määriteltävä rautatieyritysten käytettävissä oleva infrastruktuuri ja siihen on sisällyttävä tietoja kyseisen rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeutta koskevista edellytyksistä. Verkkoselostuksessa on oltava tietoja myös edellytyksistä, jotka koskevat rataverkon haltijan rataverkkoon liitettyjen palvelupaikkojen käyttöoikeutta ja palvelujen tarjoamista kyseisissä palvelupaikoissa, tai siinä on ilmoitettava verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta saatavilla sähköisessä muodossa. Verkkoselostuksen sisältö vahvistetaan liitteessä IV.

3. Verkkoselostus on pidettävä ajan tasalla ja sitä on tarvittaessa muutettava.

4. Verkkoselostus on julkaistava vähintään neljä kuukautta ennen ratakapasiteettia koskevien hakemusten jättämiselle asetetun määräajan päättymistä.”

6 Direktiivin 2012/34 liitteessä II on luettelo, joka käsittää ”Rautatieyrityksille tarjottavat palvelut (13 artiklassa tarkoitetut)”, ja sen 2 kohdassa todetaan seuraavaa:

”Käyttöoikeus, myös radan käyttöoikeus, on annettava seuraaville palvelupaikoille, kun ne ovat olemassa, ja näissä palvelupaikoissa tarjottaviin palveluihin:

a) matkustaja-asemat, niihin kuuluvat rakennukset ja muut tilat, mukaan lukien matkatietopalvelut ja soveltuvat tilat lipunmyyntipalveluille;

b) tavaraliikenneterminaalit;

c) järjestelyratapihat ja junanmuodostuslaitteet, mukaan lukien vaihtotyölaitteet;

d) varikkosivuraiteet;

e) huoltotilat, lukuun ottamatta perusteellisen huoltopalvelun tiloja, jotka on tarkoitettu suurnopeusjunien tai muuntyyppisen erityisiä tiloja edellyttävän liikkuvan kaluston huoltoon;

f) muut tekniset laitteet, mukaan lukien puhdistus- ja pesulaitteet;

g) rautatietoimintaan liittyvät meri- ja sisävesisatamien varusteet;

h) taukotilat;

i) tankkauspalvelut ja polttoaineen toimittaminen näihin palveluihin, josta perittävät maksut on erotettava laskuissa polttoaineen tankkauksesta perittävistä maksuista."

*Täytäntöönpanoasetus 2017/2177*

7 Täytäntöönpanoasetus 2017/2177 annettiin direktiivin 2012/34 13 artiklan 9 kohdan perusteella.

8 Kyseisen asetuksen 17 artiklassa, jonka otsikko on "Voimaantulo", säädetään seuraavaa:

"Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Sitä sovelletaan 1 päivästä kesäkuuta 2019.

Asetuksen 2 artiklaa sovelletaan kuitenkin 1 päivästä tammikuuta 2019."

## *Latvian oikeus*

9 Direktiivi 2012/34 on saatettu osaksi Latvian oikeutta 1.4.1998 annetulla rautatielailla (Dzelzceļa likums; Latvijas Vēstnesis, 1998, nro 102/105), sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasiassa (jäljempänä rautatielaki).

10 Rautatielain 1 §:n 26 ja 27 kohdassa määritellään tässä laissa käytetyt ilmaisut seuraavasti:

"26) 'palvelupaikalla' [tarkoitetaan] rakennelmaa (mukaan lukien maa-alueet, rakennukset ja laitteet), joka on kokonaan tai osittain erityisesti järjestetty yhden tai useamman tämän lain $12.^{1}$ §:n 2–4 momentissa tarkoitetun palvelun tarjoamiseen;

27) 'palvelupaikan ylläpitäjällä' [tarkoitetaan] elinkeinonharjoittajaa tai sen yksikköä, joka vastaa yhden tai useamman palvelupaikan hallinnoinnista tai joka tarjoaa rautatieyrityksille yhtä tai useampaa tämän lain $12.^{1}$ §:n 2–4 momentissa tarkoitettua palvelua;

_ _"

11 Rautatielain 12.[1] §:n 2 momentin mukaan palvelupaikkojen ylläpitäjien on taattava kaikille liikenteenharjoittajille palvelupaikkojensa syrjimätön käyttöoikeus (mukaan lukien raiteiden käyttöoikeus) ja tarvittaessa seuraavissa paikoissa tarjottavien palvelujen käyttöoikeus:

”5) huoltotilat, lukuun ottamatta perusteellisen huoltopalvelun tiloja, jotka on tarkoitettu muuntyyppisen erityisiä tiloja edellyttävän liikkuvan kaluston huoltoon;

6) muut tekniset laitteet, mukaan lukien liikkuvan rautatiekaluston puhdistus- ja pesulaitteet.”

12 Rautatielain 12.[2] §:n 7 momentissa säädetään, että jos jotakin kyseisen lain 12.[1] §:n 2 momentissa tarkoitettua palvelupaikkaa ei ole käytetty vähintään kahteen peräkkäiseen vuoteen ja liikenteenharjoittajan kiinnostus tämän palvelupaikan käyttöoikeutta kohtaan on ilmaistu tämän palvelupaikan ylläpitäjälle osoitettujen tarpeiden perusteella, sen omistajan on ilmoitettava palvelupaikan ylläpidon olevan vuokrattavana rautatieliikennepalvelupaikkana kokonaan tai osittain, ellei tämän palvelupaikan ylläpitäjä osoita, että meneillään olevan muuntamisprosessin johdosta mikään liikenteenharjoittaja ei voi käyttää palvelupaikkaa.

13 Rautatielain 12.[2] §:n 8 momentissa säädetään, että jos jotakin kyseisen lain 12.[1] §:n 2 momentissa tarkoitettua palvelupaikkaa ei ole käytetty vähintään kahteen peräkkäiseen vuoteen, sen omistaja voi ilmoittaa, että palvelupaikka on vuokrattavana tai myytävänä kokonaan tai osittain. Jos paikan ylläpitäjä ei saa tarjouksia kolmen kuukauden määräajassa ilmoituksen julkaisemisesta, se saa luvan sulkea paikan ilmoitettuaan siitä kansalliselle rautatiehallinnolle ja julkisen rautatieinfrastruktuurin haltijalle vähintään kolme kuukautta etukäteen.

**Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset**

14 Latvijas Dzelzceļš vuokrasi omistamansa Ventspilsin varikkorakennuksen vuonna 2002 Baltijas Ekspresisille.

15 Kyseistä rakennusta koskeva vuokrasopimus uudistettiin 20.6.2016 ja voimassaoloa jatkettiin 30.4.2028 asti. Sopimuksessa määrättiin, että Latvijas Dzelzceļšilla oli yksipuolinen oikeus irtisanoa sopimus, jos sen oli ennalta-arvaamattomasta syystä käytettävä kyseistä rakennusta omaan käyttöönsä.

16 Mainitun vuokrasopimuksen mukaan pääasiassa kyseessä oleva rakennus vuokrattiin toimistotilaksi ja taloudellista toimintaa varten. Baltijas Ekspresis suoritti siellä vetureiden huolto- ja korjaustoimintoja.

17 Latvijas Dzelzceļš, joka oli julkisen rautatieinfrastruktuurin haltija, ilmoitti 5.9.2017 Baltijas Ekspresisille irtisanovansa yksipuolisesti pääasiassa kyseessä olevan vuokrasopimuksen, koska se halusi ottaa kyseisen rakennuksen omaan käyttöönsä voidakseen käyttää sitä kyseisen infrastruktuurin ylläpitoa varten käytettävän liikkuvan kaluston varikkotilana.

18 Baltijas Ekspresis teki 18.9.2017 valituksen rautatiehallinnolle ja väitti, että koska se oli liikenteenharjoittaja ja rautatielain 1 §:n 26 kohdassa tarkoitetun palvelupaikan ylläpitäjä, tällä irtisanomisella loukattiin kilpailua ja syrjintäkiellon periaatetta erityisesti siltä osin kuin se oli esteenä palvelupaikan tehokkaalle ja järkevälle toiminnalle sekä käyttöoikeudelle, ja vaati rautatiehallintoa toteamaan, ettei mainitun vuokrasopimuksen irtisanominen ollut sallittua.

19 Rautatiehallinto määräsi 5.12.2017 tekemällään päätöksellä Latvijas Dzelzceļšin takaamaan oikeuden käyttää Ventspilsin varikkorakennusta, joka on palvelupaikka, sekä rautatielain 12.[1] §:n 2 momentin 5 ja 6 kohdassa tarkoitettuja siinä tarjottavia palveluja. Mainitun päätöksen mukaan merkitystä ei ole sillä, että Baltijas Ekspresis harjoittaa vuokratuissa tiloissa toimintaa vain omiin tarpeisiinsa. Mainitussa päätöksessä todetaan, että Baltijas Ekspresis harjoittaa täytäntöönpanoasetuksen 2017/2177 3 artiklan 8 alakohdassa tarkoitettua omaa palvelutuotantoa, joten kyseisen palvelupaikan toiminnan keskeyttämistä on arvioitava suhteessa säännöksiin, joissa rajoitetaan oikeutta sulkea palvelupaikka, ja sulkeminen voi tapahtua vasta kahden vuoden kuluttua siitä, kun kyseisen palvelupaikka on lakannut olemasta käytössä.

20 Latvijas Dzelzceļš nosti mainitusta päätöksestä ensin kumoamiskanteen administratīvā rajona tiesassa (paikallinen hallintotuomioistuin, Latvia), minkä jälkeen se valitti kyseisen kanteen hylkäämisestä Administratīvā apgabaltiesaan (maakunnallinen hallintotuomioistuin, Latvia), joka on käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin.

21 Administratīvā apgabaltiesa katsoo, että Ventspilsin varikkorakennus on direktiivin 2012/34 3 artiklan 11 alakohdassa tarkoitettu palvelupaikka, koska se täyttää tekniset vaatimukset palvelujen tarjoamiseen. Administratīvā apgabaltiesa katsoo sitä vastoin, että Baltijas Ekspresis ei harjoita asetuksen 2017/2177 3 artiklan 8 alakohdassa tarkoitettua omaa palvelutuotantoa eikä tarjoa palveluja muille rautatieyrityksille. Se päättelee tästä, että kyseistä rakennusta on pidettävä palvelupaikkana, joka ei ole käytössä ja jonka vuokraamisesta tai muuntamisesta säädetään direktiivin 2012/34 13 artiklan 6 kohdassa ja täytäntöönpanoasetuksen 2017/2177 15 artiklassa.

22 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan Latvijas Dzelzceļšia ei voida pitää pääasiassa kyseessä olevan palvelupaikan ylläpitäjänä, koska kyseisen yhtiön tehtävänä ei ole antaa tietoja eikä lausua hakemuksista, jotka koskevat oikeutta käyttää Ventspilsin varikkorakennuksessa tarjottuja palveluja.

23 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin myöntää, että pääasiassa kyseessä oleva tilanne eroaa direktiivin 2012/34 13 artiklan 6 kohdassa ja täytäntöönpanoasetuksen 2017/2177 15 artiklan 5 ja 6 kohdassa tarkoitetusta tilanteesta, mutta katsoo, että näiden säännösten tarkastelu johtaa kuitenkin siihen päätelmään, että vuokrasopimuksen irtisanomisen yhteydessä rautatieyrityksen intressin jatkaa tilojen vuokrausta on oltava etusijalla näiden tilojen omistajan etuihin nähden. Näistä säännöksistä ei sen mukaan voida kuitenkaan päätellä, että kiinteistön omistaja ei voisi antaa vuokralaiselle tiedoksi vuokrasopimuksen irtisanomista sillä perusteella, että se haluaa käyttää kiinteistöä omiin tarpeisiinsa.

24 Administratīvā apgabaltiesa katsoo lisäksi, että jos palvelupaikan ylläpitäjä voi aloittaa palvelupaikan muuntamisprosessin, ei ole olemassa vakuuttavaa perustelua sille, että kyseisen palvelupaikan omistaja ei voisi myös lopettaa vuokrasuhdetta aloittaakseen tämän jälkeen palvelupaikan muuntamisprosessin, koska nämä kaksi tilannetta eivät eroa olennaisesti toisistaan.

25 Näissä olosuhteissa Administratīvā apgabaltiesa on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Voidaanko direktiivin 2012/34 13 artiklan 2 ja 6 kohtaa ([täytäntöönpano]asetuksen 2017/2177 15 artiklan 5 ja 6 kohtaa) soveltaa siten, että sääntelyelin voi määrätä infrastruktuurin omistajalle, joka ei ole palvelupaikan ylläpitäjä, velvoitteen taata palvelujen käyttöoikeus?

2) Onko direktiivin 2012/34 13 artiklan 6 kohtaa ([täytäntöönpano]asetuksen 2017/2177 15 artiklan 5 ja 6 kohtaa) tulkittava siten, että siinä sallitaan rakennuksen omistajan lopettavan vuokrasuhteen ja aloittavan palvelupaikan muuntamisprosessin?

3) Onko direktiivin 2012/34 13 artiklan 6 kohtaa ([täytäntöönpano]asetuksen 2017/2177 15 artiklan 5 ja 6 kohtaa) tulkittava siten, että siinä velvoitetaan sääntelyelin tutkimaan yksinomaan se, onko palvelupaikan ylläpitäjä (tässä tapauksessa palvelupaikan omistaja) tosiasiallisesti päättänyt sen muuntamisesta?”

## Ennakkoratkaisupyynnön tutkittavaksi ottaminen

26 Latvijas Dzelzceļš väittää, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on virheellisesti luokitellut Ventspilsin varikkorakennuksen direktiivissä 2012/34 tarkoitetuksi palvelupaikaksi. Baltijas Ekspresis ja rautatiehallinto puolestaan katsovat, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on virheellisesti katsonut, että kyseinen rakennelma on mainitun direktiivin 13 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu palvelupaikka, joka ei ole käytössä.

27 Tästä on todettava, että tällaisten väitteiden arviointi edellyttää unionin oikeuden säännösten ja määräysten tulkintaa ja liittyy siten erottamattomasti ennakkoratkaisupyyntöön annettavaan vastaukseen. Tämän vuoksi nämä väitteet eivät voi myöskään johtaa ennakkoratkaisupyynnön tutkimatta jättämiseen (ks. analogisesti tuomio 3.12.2019, Iccrea Banca, C-414/18, EU:C:2019:1036, 30 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

28 Näin ollen on katsottava, että ennakkoratkaisupyyntö on otettava tutkittavaksi.

## Täytäntöönpanoasetuksen 2017/2177 sovellettavuus

29 Pääasiassa kyseessä oleva rautatiehallinnon päätös annettiin 5.12.2017, kun taas täytäntöönpanoasetus 2017/2177 tuli sen 17 artiklan mukaisesti voimaan 13.12.2017 ja sitä sovelletaan 1.6.2019 alkaen, lukuun ottamatta sen 2 artiklaa, jota sovelletaan 1.1.2019 alkaen.

30 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo tältä osin, että vaikka kyseinen päätös on annettu ennen mainitun täytäntöönpanoasetuksen voimaantuloa, sen käytännön vaikutukset jatkuvat kyseisen päivämäärän jälkeen. Koska pääasiassa on kuitenkin kyse mainitun päätöksen kumoamisesta, on todettava, että täytäntöönpanoasetusta 2017/2177 ei voida ajallisesti soveltaa tähän oikeusriitaan.

## Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

### *Ensimmäinen kysymys*

31 Ensimmäisellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii selvittämään lähinnä, onko direktiivin 2012/34 13 artiklan 2 ja 6 kohtaa tulkittava siten, että sääntelyelin voi määrätä velvoitteen tarjota ketään syrjimättömällä tavalla kaikille rautatieyrityksille mainitun direktiivin 3 artiklan 11 alakohdassa tarkoitettujen palvelupaikkojen, jotka luetellaan direktiivin liitteessä II olevassa 2 kohdassa, käyttöoikeus sekä palvelupaikkojen ylläpitäjille että myös tällaisten palvelupaikkojen omistajille, jotka eivät ole niiden ylläpitäjiä.

32 Direktiivin 2012/34 13 artiklan 2 kohdan mukaan palvelupaikan ylläpitäjien on tarjottava kaikille rautatieyrityksille ketään syrjimättömällä tavalla käyttöoikeus, myös radan käyttöoikeus, liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettuihin palvelupaikkoihin ja näissä palvelupaikoissa tarjottaviin palveluihin.

33 Direktiivin 2012/34 3 artiklan 12 alakohdassa määritetään, että ”palvelupaikan ylläpitäjällä” tarkoitetaan julkista tai yksityistä yhteisöä, joka vastaa yhden tai useamman palvelupaikan hallinnoinnista tai joka tarjoaa rautatieyrityksille yhtä tai useampaa liitteessä II olevissa 2–4 kohdassa tarkoitettua palvelua. Näin ollen tässä määritelmässä otetaan huomioon yksinomaan palvelupaikan ylläpitäjän toiminnan ja rautatieliikennepalvelujen tarjoajan toiminnan luonne riippumatta siitä, omistaako palvelupaikkaa ylläpitävä julkinen tai yksityinen elin sen vai ei.

34 Näin ollen toisin kuin rautatiehallinto väittää, direktiivin 2012/34 13 artiklan 2 kohtaa ei voida tulkita siten, että velvoite tarjota ketään syrjimättömällä tavalla palvelupaikkojen käyttöoikeus koskisi myös palvelupaikan omistajaa, jos sitä ei voida pitää kyseisen direktiivin 3 artiklan 12 alakohdassa tarkoitettuna palvelupaikan ylläpitäjänä.

35 Mainitun direktiivin 13 artiklan 6 kohta ei horjuta tätä päätelmää. Kyseisessä säännöksessä nimittäin asetetaan tällaisten palvelupaikkojen omistajille ainoastaan velvoite ilmoittaa kyseisessä säännöksessä mainittujen olosuhteiden täyttyessä palvelupaikan ylläpidon olevan vuokrattavana.

36 Edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että direktiivin 2012/34 13 artiklan 2 ja 6 kohtaa on tulkittava siten, että velvoitetta tarjota ketään syrjimättömällä tavalla kaikille rautatieyrityksille tämän direktiivin 3 artiklan 11 alakohdassa tarkoitettujen palvelupaikkojen, jotka luetellaan direktiivin liitteessä II olevassa 2 kohdassa, käyttöoikeus ei voida määrätä tällaisten palvelupaikkojen omistajille, jotka eivät ole niiden ylläpitäjiä.

### *Toinen kysymys*

37 Toisella kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko direktiivin 2012/34 13 artiklan 6 kohtaa tulkittava siten, että siinä sallitaan sellaisen rakennuksen, jossa on kyseisen direktiivin 3 artiklan 11 alakohdassa tarkoitettu palvelupaikka, omistajan lopettavan tätä rakennusta koskevan vuokrasuhteen ottaakseen kyseisen rakennuksen omaan käyttöönsä.

38 Aluksi on muistutettava, että direktiiviä 2012/34 sovellettaessa direktiivin 3 artiklan 11 alakohdassa säädetään, että ”palvelupaikalla” tarkoitetaan rakennelmaa, mukaan lukien maa-alueet, rakennukset ja laitteet, joka on kokonaan tai osittain erityisesti järjestetty yhden tai useamman liitteessä II olevissa 2–4 kohdassa tarkoitetun palvelun tarjoamiseen.

39 Tämä palvelupaikan käsitteen määritelmä perustuu objektiiviseen kriteeriin eli infrastruktuurin tekniseen kapasiteettiin tarjota tiettyjä palveluja, eikä siinä vahvisteta näiden palvelujen vastaanottajia koskevaa kriteeriä. Tällainen kriteeri ei riipu sen oikeusperusteen luonteesta tai luokittelusta, jonka nojalla tällaista palvelupaikkaa käytetään, eikä myöskään siitä, ketkä ovat näiden palvelujen vastaanottajia.

40 Näin ollen se, että ainoastaan infrastruktuurin ylläpidosta huolehtiva rautatieyritys käyttää näitä palveluja, ei estä katsomasta, että infrastruktuuri on direktiivin 2012/34 3 artiklan 11 alakohdassa tarkoitettu palvelupaikka.

41 Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että kyseinen rakennelma on järjestetty siten, että Baltijas Ekspresis voi käyttää sitä veturien ylläpito- ja korjauspajana, ja nämä toiminnat ovat mainitussa liitteessä II olevissa 2–4 kohdassa tarkoitettuja palveluja. Näin ollen Ventspilsin varikkorakennus on, kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, direktiivin 2012/34 3 artiklan 11 alakohdassa tarkoitettu palvelupaikka.

42 Ratkaistaessa sitä, onko infrastruktuuria pidettävä palvelupaikkana, merkitystä ei ole yhtäältä sillä seikalla, miten tämä rakennelma on luokiteltu vuokrasopimuksessa, eikä toisaalta sillä seikalla, mainitaanko tämä infrastruktuuri direktiivin 2012/34 27 artiklassa tarkoitetussa verkkoselostuksessa vai ei. Verkkoselostuksessa on ilmoitettava rautatieyritysten käytettävissä olevia infrastruktuureja koskevat tietyt tiedot ja siinä on oltava erityisesti, kuten mainitun artiklan 2 kohdassa todetaan, tietoja edellytyksistä, jotka koskevat rataverkon haltijan rataverkkoon liitettyjen palvelupaikkojen käyttöoikeutta ja palvelujen tarjoamista kyseisissä palvelupaikoissa. Tästä säännöksestä tai kyseisen direktiivin liitteestä IV, jossa esitetään yksityiskohtaisesti verkkoselostuksen sisältö, ei kuitenkaan seuraa, että infrastruktuurin sisällyttäminen kyseiseen asiakirjaan olisi välttämätön edellytys sille, että tällaisen infrastruktuurin voitaisiin katsoa olevan kyseisen direktiivin 3 artiklan 11 alakohdassa tarkoitettu palvelupaikka. Vaikka näet kyseisessä 27 artiklassa velvoitetaankin ilmoittamaan verkkoselostuksessa kaikki olemassa olevat palvelupaikat, ei voida väittää, että tätä koskeva laiminlyönti voisi kyseenalaistaa tällaisen palvelupaikan olemassaolon.

43 On huomattava, että direktiivin 2012/34 13 artiklan 6 kohdan soveltaminen edellyttää, kuten sen sanamuodosta ilmenee, muun muassa sitä, että kyseistä palvelupaikkaa ei ole käytetty vähintään kahteen peräkkäiseen vuoteen.

44 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo tässä yhteydessä lähinnä, että koska Baltijas Ekspresis ei tarjoa pääasiassa kyseessä olevassa palvelupaikassa palveluja muille rautatieyrityksille eikä anna tätä palvelupaikkaa muiden rautatieyritysten käyttöön, kyseessä olevaa infrastruktuuria on pidettävä direktiivin 2012/34 13 artiklan 6 kohdassa tarkoitettuna palvelupaikkana, joka ei ole käytössä.

45 Kuten julkisasiamies on todennut erityisesti ratkaisuehdotuksensa 63 ja 67 kohdassa, tällaiset näkökohdat eivät kuitenkaan voi johtaa siihen, että katsottaisiin, että kyseessä on mainitussa säännöksessä tarkoitettu palvelupaikka, joka ei ole käytössä, vaikka siellä suoritetaan palveluja kyseisen palvelupaikan ylläpitäjälle.

46 Vaikka, kuten tämän tuomion 32 kohdassa on todettu, kyseisen direktiivin 13 artiklan 2 kohdassa asetetaan palvelupaikan ylläpitäjälle velvoite taata rautatieyrityksille ketään syrjimättömällä tavalla käyttöoikeus tähän palvelupaikkaan ja siellä tarjottaviin palveluihin, tästä ei kuitenkaan seuraa, että palvelupaikan käyttö voidaan todeta vain sillä edellytyksellä, että muut rautatieyritykset kuin se, joka on kyseisen palvelupaikan ylläpitäjä, käyttävät sitä.

47 Tällaista tulkintaa tukee direktiivin 2012/34 13 artiklan 6 kohdan tarkoitus, sellaisena kuin se ilmenee perustelujen, jotka esitetään 17.9.2010 tehdyssä ehdotuksessa yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annettavaksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (KOM(2010) 475 lopullinen), 4.4 kohdasta. Näiden perustelujen valossa on huomattava, että

kyseisellä säännöksellä pyritään estämään tilanne, jossa palvelupaikassa, vaikka siellä kyetään vastaamaan osoitettuihin tarpeisiin, ei tietyn ajanjakson jälkeen harjoiteta toimintaa. Näin ei kuitenkaan ole sellaisen palvelupaikan osalta, jossa palvelut suoritetaan sen ylläpitäjälle.

48 Koska unionin tuomioistuimelle toimitetuista tiedoista ilmenee, että pääasian tilanteessa Baltijas Ekspresis on käyttänyt keskeytyksettä Ventspilsin varikkorakennusta omiin rautatietoimintoja koskeviin tarpeisiinsa, tätä rakennusta on pidettävä käytössä olevana palvelupaikkana.

49 Tästä seuraa, että koska direktiivin 2012/34 13 artiklan 6 kohdassa edellytetään, että kyseistä palvelupaikkaa ei ole käytetty vähintään kahteen peräkkäiseen vuoteen, siinä ei säännellä pääasiassa kyseessä olevan kaltaista tilannetta.

50 Tästä seuraa, että pääasiassa kyseessä olevan infrastruktuurin omistajan mahdollisuutta päättää kansallisen oikeuden perusteella tätä infrastruktuuria koskeva vuokrasuhde ja aloittaa kyseistä infrastruktuuria koskeva muuntamisprosessi ei missään tapauksessa voida arvioida direktiivin 2012/34 13 artiklan 6 kohdan perusteella.

51 Edellä esitetyn perusteella toiseen kysymykseen on vastattava, että direktiivin 2012/34 13 artiklan 6 kohtaa on tulkittava siten, että sitä ei voida soveltaa tilanteessa, jossa rakennuksen, jossa on kyseisen direktiivin 3 artiklan 11 alakohdassa tarkoitettu palvelupaikka, joka on käytössä, omistaja aikoo lopettaa kyseistä rakennusta koskevan vuokrasuhteen ottaakseen rakennuksen omaan käyttöönsä.

### *Kolmas kysymys*

52 Koska ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kolmannella kysymyksellään unionin tuomioistuimelta direktiivin 2012/34 13 artiklan 6 kohdan tulkintaa, toiseen kysymykseen annettu vastaus huomioon ottaen siihen ei ole tarpeen vastata.

## Oikeudenkäyntikulut

53 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (viides jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

**1) Yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21.11.2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU 13 artiklan 2 ja 6 kohtaa on tulkittava siten, että velvoitetta tarjota ketään syrjimättömällä tavalla kaikille rautatieyrityksille tämän direktiivin 3 artiklan 11 alakohdassa tarkoitettujen palvelupaikkojen, jotka luetellaan direktiivin liitteessä II olevassa 2 kohdassa, käyttöoikeus ei voida määrätä tällaisten palvelupaikkojen omistajille, jotka eivät ole niiden ylläpitäjiä.**

**2) Direktiivin 2012/34 13 artiklan 6 kohtaa on tulkittava siten, että sitä ei voida soveltaa tilanteessa, jossa rakennuksen, jossa on kyseisen direktiivin 3 artiklan 11 alakohdassa tarkoitettu palvelupaikka, joka on käytössä, omistaja aikoo lopettaa kyseistä rakennusta koskevan vuokrasuhteen ottaakseen rakennuksen omaan käyttöönsä.**

Allekirjoitukset