Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (piąta izba)

z dnia 15 lipca 2021 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport kolejowy – Dyrektywa 2012/34/UE – Jednolity europejski obszar kolejowy – Artykuł 13 ust. 2 i 6 – Dostęp do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją – Rozporządzenie (UE) 2017/2177 – Przekształcanie obiektów – Uprawnienia organu regulacyjnego

W sprawie C-60/20

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Administratīvā apgabaltiesa (regionalny sąd administracyjny, Łotwa) postanowieniem z dnia 30 stycznia 2020 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 5 lutego 2020 r., w postępowaniu:

„Latvijas dzelzceļš" VAS

przeciwko

Valsts dzelzceļa administrācija,

przy udziale:

„Baltijas Ekspresis" AS,

TRYBUNAŁ (piąta izba),

w składzie: E. Regan, prezes izby, M. Ilešič, E. Juhász (sprawozdawca), C. Lycourgos i I. Jarukaitis, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Campos Sánchez-Bordona,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu „Latvijas dzelzceļš" VAS – D. Driče, advokāte,

– w imieniu Valsts dzelzceļa administrācija – J. Zālītis i J. Zicāns,

* Język postępowania: łotewski.

– w imieniu „Baltijas Ekspresis” AS – O. Jonāns, advokāts,

– w imieniu Komisji Europejskiej – początkowo L. Ozola, C. Vrignon i W. Mölls, a następnie L. Ozola i C. Vrignon, w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 25 lutego 2021 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Niniejszy wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 13 ust. 2 i 6 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. 2012, L 343, s. 32; sprostowania: Dz.U. 2015, L 67, s. 32; Dz.U. 2016, L 159, s. 23), a także art. 15 ust. 5 i 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją (Dz.U. 2017, L 307, s. 1).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy „Latvijas Dzelzceļš” VAS a Valsts dzelzceļa administrācija (krajowym organem kontrolnym sektora kolejowego, Łotwa) (zwanym dalej „organem kontrolnym kolei”) w przedmiocie decyzji tego ostatniego nakładającej na Latvijas Dzelzceļš, jako zarządcę publicznej infrastruktury kolejowej na Łotwie, obowiązek zapewnienia przedsiębiorstwu kolejowemu „Baltijas Ekspresis” AS dostępu do budynku lokomotywowni w Windawie (Łotwa) jako „obiektu infrastruktury usługowej” w rozumieniu obowiązujących przepisów w zakresie transportu kolejowego.

Ramy prawne

Prawo Unii

Dyrektywa 2012/34

3 Artykuł 3 dyrektywy 2012/34, zatytułowany „Definicje”, stanowi:

„Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

[…]

11) »obiekt infrastruktury usługowej« oznacza instalację, w tym grunt, budynek i sprzęt, które zostały specjalnie przygotowane, w całości lub w części, aby umożliwić świadczenie jednej lub większej liczby usług, o których mowa w załączniku II pkt 2–4;

12) »operator obiektu infrastruktury usługowej« oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny odpowiedzialny za zarządzanie co najmniej jednym obiektem infrastruktury usługowej lub świadczący przedsiębiorstwom kolejowym jedną lub więcej usług, o których mowa w załączniku II pkt 2–4;

[…]”.

4 Artykuł 13 tej dyrektywy, zatytułowany „Warunki dostępu do usług”, w ust. 2 i 6 przewiduje:

„2. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej zapewniają wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym, na niedyskryminacyjnych zasadach, dostęp, w tym również dostęp do torów, do obiektów, o których mowa w załączniku II pkt 2, oraz do usług świadczonych w tych obiektach.

[…]

6. W przypadku gdy obiekt infrastruktury usługowej, o którym mowa w załączniku II pkt 2, nie był używany przez okres co najmniej dwóch kolejnych lat i na podstawie wykazanych potrzeb przedsiębiorstwa kolejowe zgłosiły operatorowi tego obiektu infrastruktury usługowej zainteresowanie dostępem do tego obiektu, jego właściciel podaje do publicznej wiadomości, że obiekt i jego obsługa przeznaczone są [obiekt przeznaczony jest] do wynajęcia lub dzierżawy jako obiekt kolejowej infrastruktury usługowej, w całości lub w części, chyba że operator tego obiektu infrastruktury usługowej wykaże, że toczący się proces restrukturyzacji uniemożliwia jego użycie przez jakiekolwiek przedsiębiorstwo kolejowe”.

5 Artykuł 27 wspomnianej dyrektywy, zatytułowany „Regulamin sieci”, stanowi:

„1. Zarządca infrastruktury, po skonsultowaniu się z zainteresowanymi stronami, opracowuje i publikuje regulamin sieci, możliwy do uzyskania po uiszczeniu opłaty, która nie przewyższa kosztu publikacji tego regulaminu. Regulamin sieci publikuje się w co najmniej dwóch językach urzędowych Unii [Europejskiej]. Treść regulaminu sieci jest udostępniana nieodpłatnie w formie elektronicznej na portalu internetowym zarządcy infrastruktury oraz jest dostępna za pośrednictwem wspólnego portalu internetowego. Ten portal internetowy jest tworzony przez zarządców infrastruktury w ramach współpracy zgodnie z art. 37 i 40.

2. Regulamin sieci podaje charakterystykę infrastruktury, która jest dostępna dla przedsiębiorstw kolejowych oraz zawiera informacje dotyczące warunków dostępu do danej infrastruktury kolejowej. Regulamin sieci zawiera także informacje dotyczące warunków dostępu do obiektów infrastruktury usługowej podłączonych do sieci zarządcy infrastruktury oraz świadczenia usług w tych obiektach lub wskazuje stronę internetową, na której takie informacje są udostępniane nieodpłatnie w formie elektronicznej. Treść regulaminu sieci określono w załączniku IV.

3. Regulamin sieci jest aktualizowany i zmieniany w razie konieczności.

4. Regulamin sieci publikuje się nie mniej niż na cztery miesiące przed terminem składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury”.

6 Załącznik II do dyrektywy 2012/34, zawierający wykaz „[usług], które mają być świadczone na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (o których mowa w art. 13)”, w pkt 2 przewiduje:

„Dostęp, w tym dostęp do torów, przyznaje się do następujących obiektów infrastruktury usługowej, jeżeli istnieją, i do usług dostarczanych w tych obiektach:

a) stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia, w tym tablice z informacjami dla pasażerów i dogodny punkt sprzedaży biletów;

b) terminale towarowe;

c) stacje rozrządowe oraz urządzenia służące formowaniu składów pociągów, w tym urządzenia manewrowe;

d) tory postojowe;

e) punkty zaplecza technicznego, z wyjątkiem punktów utrzymania naprawczego przeznaczonych dla pociągów dużych prędkości lub innych rodzajów taboru wymagających specjalistycznego zaplecza;

f) inne stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru;

g) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów;

h) instalacje pomocnicze;

i) kolejowe stacje paliw i instalacje do tankowania na tych stacjach, za które opłaty są podawane na fakturach oddzielnie".

Rozporządzenie wykonawcze 2017/2177

7 Rozporządzenie wykonawcze 2017/2177 zostało przyjęte na podstawie art. 13 ust. 9 dyrektywy 2012/34.

8 Artykuł 17 tego rozporządzenia, zatytułowany „Wejście w życie", stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 czerwca 2019 r.

Jednakże art. 2 stosuje się od dnia 1 stycznia 2019 r.".

Prawo łotewskie

9 Dzelzceļa likums (ustawa o kolei) z dnia 1 kwietnia 1998 r. (*Latvijas Vēstnesis*, 1998, nr 102/105), w brzmieniu mającym zastosowanie do sporu w postępowaniu głównym (zwana dalej „ustawą o kolei"), ma na celu transpozycję dyrektywy 2012/34 do prawa łotewskiego.

10 Artykuł 1 pkt 26 i 27 ustawy o kolei w następujący sposób definiuje użyte w tej ustawie terminy:

„26) »obiekt infrastruktury usługowej« oznacza instalację (w tym grunt, budynek i sprzęt), która została specjalnie przygotowana, w całości lub w części, aby umożliwić świadczenie jednej lub większej liczby usług, o których mowa w art. 12.[1] ust. 2, 3 i 4 niniejszej ustawy;

27) »operator obiektu infrastruktury usługowej« oznacza każdego przedsiębiorcę lub jego jednostkę strukturalną, odpowiedzialnego za zarządzanie co najmniej jednym obiektem infrastruktury usługowej lub świadczącego przedsiębiorstwom kolejowym jedną lub więcej usług, o których mowa w art. 12.[1] ust. 2, 3 i 4 niniejszej ustawy.

[…]”.

11 Artykuł 12.[1] ust. 2 ustawy o kolei przewiduje, że operatorzy obiektów infrastruktury usługowej zapewniają wszystkim przewoźnikom niedyskryminacyjny dostęp (w tym dostęp do torów) do następujących obiektów infrastruktury usługowej oraz, w stosownych przypadkach, do usług świadczonych w następujących obiektach:

„5) punkty zaplecza technicznego, z wyjątkiem punktów utrzymania naprawczego przeznaczonych dla innych rodzajów taboru wymagających specjalistycznego zaplecza;

6) inne stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru kolejowego”.

12 Artykuł 12.[2] ust. 7 ustawy o kolei stanowi, że w przypadku gdy obiekt infrastruktury usługowej, o którym mowa w art. 12.[1] ust. 2 tej ustawy, nie był używany przez okres co najmniej dwóch kolejnych lat i na podstawie wykazanych potrzeb przedsiębiorstwa kolejowe zgłosiły operatorowi tego obiektu infrastruktury usługowej zainteresowanie dostępem do tego obiektu, jego właściciel podaje do wiadomości, że obiekt przeznaczony jest do wynajęcia lub dzierżawy jako obiekt kolejowej infrastruktury usługowej, w całości lub w części, chyba że operator tego obiektu infrastruktury usługowej wykaże, że toczący się proces restrukturyzacji uniemożliwia jego używanie przez jakiekolwiek przedsiębiorstwo kolejowe.

13 Artykuł 12.[2] ust. 8 ustawy o kolei stanowi, że jeżeli obiekt infrastruktury usługowej, o którym mowa w art. 12.[1] ust. 2 tej ustawy, nie jest używany przez okres co najmniej dwóch kolejnych lat, jego właściciel może podać do wiadomości, że całość lub część obiektu infrastruktury usługowej zostanie oddana w najem lub dzierżawę lub zostanie zbyta. Jeżeli w ciągu trzech miesięcy od daty tego powiadomienia nie wpłynie żadna oferta, operator obiektu infrastruktury usługowej ma prawo zamknąć obiekt infrastruktury usługowej, po powiadomieniu z co najmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem organu kontrolnego kolei oraz zarządcy publicznej infrastruktury kolejowej.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

14 Latvijas Dzelzceļš wynajmował od 2002 r. budynek lokomotywowni w Windawie, którego jest właścicielem, spółce Baltijas Ekspresis.

15 W dniu 20 czerwca 2016 r. umowa najmu dotycząca tego budynku została przedłużona do dnia 30 kwietnia 2028 r. Umowa ta przewidywała, że Latvijas Dzelzceļš ma jednostronne prawo do rozwiązania umowy, jeżeli z nieprzewidzianego powodu będzie musiał korzystać z rzeczonego budynku na własny użytek.

16 Zgodnie ze wspomnianą umową najmu rozpatrywany w postępowaniu głównym budynek był wynajęty jako powierzchnia biurowa oraz do celów prowadzenia działalności gospodarczej. Baltijas Ekspresis prowadził tam działalność w zakresie konserwacji i naprawy lokomotyw.

17 W dniu 5 września 2017 r., chcąc ponownie przeznaczyć ten budynek na własny użytek, w niniejszym przypadku do przechowywania w nim swojego taboru kolejowego używanego do utrzymania infrastruktury kolejowej, Latvijas Dzelzceļš, jako zarządca publicznej infrastruktury kolejowej, powiadomił Baltijas Ekspresis o jednostronnym rozwiązaniu umowy najmu rozpatrywanej w postępowaniu głównym.

18 W dniu 18 września 2017 r. Baltijas Ekspresis złożył skargę do organu kontrolnego kolei, uznając, że ze względu na fakt, iż jest przewoźnikiem i operatorem obiektu infrastruktury usługowej w rozumieniu art. 1 pkt 26 ustawy o kolei, owo rozwiązanie stanowi naruszenie konkurencji i zasady niedyskryminacji, w szczególności ze względu na to, że utrudnia skuteczne i racjonalne funkcjonowanie, a także dostęp do usługi, oraz zażądał od tego organu, aby nie zezwalał na rozwiązanie wspomnianej umowy najmu.

19 Decyzją z dnia 5 grudnia 2017 r. organ kontrolny kolei nakazał Latvijas Dzelzceļš zapewnienie dostępu do budynku lokomotywowni w Windawie, jako obiektu infrastruktury usługowej, oraz do świadczonych w nim usług określonych w art. 12.[1] ust. 2 pkt 5 i 6 ustawy o kolei. Zgodnie z tą decyzją nie ma znaczenia, że na wynajmowanym terenie Baltijas Ekspresis prowadzi działalność jedynie dla siebie samego. Wspomniana decyzja potwierdza, że spółka ta świadczy usługi na własne potrzeby w rozumieniu art. 3 pkt 8 rozporządzenia wykonawczego 2017/2177, w związku z czym przerwę w działalności rozpatrywanego obiektu infrastruktury usługowej należy oceniać w świetle przepisów ograniczających prawo do zamknięcia obiektu infrastruktury usługowej, co może nastąpić dopiero po upływie okresu dwóch lat od zaprzestania użytkowania danego obiektu infrastruktury usługowej.

20 Latvijas Dzelzceļš wniósł najpierw skargę o stwierdzenie nieważności wspomnianej decyzji do administratīvā rajona tiesa (rejonowego sądu administracyjnego, Łotwa), a następnie, w związku z oddaleniem tej skargi, odwołał się do Administratīvā apgabaltiesa (regionalnego sądu administracyjnego, Łotwa), będącego sądem odsyłającym w niniejszej sprawie.

21 Sąd ten uważa, że budynek lokomotywowni w Windawie stanowi „obiekt infrastruktury usługowej" w rozumieniu art. 3 pkt 11 dyrektywy 2012/34, ponieważ budynek ten spełnia wymogi techniczne umożliwiające świadczenie tam usług. Stoi on natomiast na stanowisku, że Baltijas Ekspresis nie świadczy usług na własne potrzeby w rozumieniu art. 3 pkt 8 rozporządzenia wykonawczego 2017/2177 ani nie świadczy usług na rzecz innych przedsiębiorstw kolejowych. Sąd ten wywodzi z tego, że rozpatrywany budynek należy uznać za niewykorzystany obiekt infrastruktury usługowej, którego wynajem lub przekształcenie są uregulowane w art. 13 ust. 6 dyrektywy 2012/34 i w art. 15 rozporządzenia wykonawczego 2017/2177.

22 Zdaniem sądu odsyłającego Latvijas Dzelzceļš nie można uznać za operatora obiektu infrastruktury usługowej rozpatrywanego w postępowaniu głównym, jako że spółka ta nie jest odpowiedzialna za przekazywanie informacji ani za podejmowanie decyzji w sprawie wniosków o dostęp do usług świadczonych w budynku lokomotywowni w Windawie.

23 Przyznając, że sytuacja rozpatrywana w postępowaniu głównym różni się od sytuacji, o której mowa w art. 13 ust. 6 dyrektywy 2012/34 oraz w art. 15 ust. 5 i 6 rozporządzenia wykonawczego 2017/2177, sąd odsyłający jest zdania, że analiza tych przepisów prowadzi jednak do wniosku, iż w kontekście rozwiązania umowy najmu interes przedsiębiorstwa kolejowego w kontynuowaniu wynajmu pomieszczeń powinien mieć pierwszeństwo przed interesami właściciela tych pomieszczeń. Jednakże wspomniane przepisy nie pozwalają na wyciągnięcie wniosku, że właściciel rzeczonych pomieszczeń nie może rozwiązać z najemcą umowy najmu z tego powodu, iż zamierza on je wykorzystywać na swój własny użytek.

24 Ponadto zdaniem sądu odsyłającego jeśli operator danego obiektu infrastruktury usługowej może go przekształcić, nie ma przekonującego argumentu, który uzasadniałby, by właściciel tego obiektu nie mógł również rozwiązać stosunku najmu dotyczącego tego obiektu, aby następnie obiekt ten przekształcić, ponieważ pomiędzy tymi dwoma sytuacjami nie ma żadnej istotnej różnicy.

25 W tych okolicznościach Administratīvā apgabaltiesa (regionalny sąd administracyjny) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 13 ust. 2 i 6 dyrektywy 2012/34 (art. 15 ust. 5 i 6 rozporządzenia [wykonawczego] 2017/2177) może być stosowany w taki sposób, aby organ regulacyjny mógł nałożyć na właściciela infrastruktury, który nie jest operatorem obiektu infrastruktury usługowej, obowiązek zapewnienia dostępu do usług?

2) Czy art. 13 ust. 6 dyrektywy 2012/34 (art. 15 ust. 5 i 6 rozporządzenia [wykonawczego] 2017/2177) należy interpretować w ten sposób, że zezwala on właścicielowi budynku na rozwiązanie stosunku najmu i przekształcenie obiektu infrastruktury usługowej?

3) Czy art. 13 ust. 6 dyrektywy 2012/34 (art. 15 ust. 5 i 6 rozporządzenia [wykonawczego] 2017/2177) należy interpretować w ten sposób, że zobowiązuje on organ regulacyjny jedynie do sprawdzenia, czy operator obiektu infrastruktury usługowej (w niniejszej sprawie właściciel obiektu infrastruktury usługowej) rzeczywiście zdecydował się na jego przekształcenie?”.

W przedmiocie dopuszczalności wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

26 Zdaniem Latvijas Dzelzceļš sąd odsyłający błędnie zakwalifikował budynek lokomotywowni w Windawie jako „obiekt infrastruktury usługowej” w rozumieniu dyrektywy 2012/34. Baltijas Ekspresis i organ kontrolny kolei uważają natomiast, że błędem jest uznanie, jak czyni to sąd odsyłający, iż obiekt ten nie jest używany w rozumieniu art. 13 ust. 6 tej dyrektywy.

27 W tym względzie należy stwierdzić, że ocena takich argumentów wymaga wykładni przepisów prawa Unii i jest zatem nierozerwalnie związana z odpowiedzią, jakiej należy udzielić na wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym. W związku z tym argumenty te nie mogą prowadzić do stwierdzenia niedopuszczalności tego wniosku (zob. analogicznie wyrok z dnia 3 grudnia 2019 r., Iccrea Banca, C-414/18, EU:C:2019:1036, pkt 30 i przytoczone tam orzecznictwo).

28 W tych okolicznościach należy uznać, że wniosek o wydanie orzeczenia prejudycjalnego jest dopuszczalny.

W przedmiocie stosowania rozporządzenia wykonawczego 2017/2177

29 Rozpatrywana w postępowaniu głównym decyzja organu kontrolnego kolei została wydana w dniu 5 grudnia 2017 r., podczas gdy rozporządzenie wykonawcze 2017/2177, zgodnie z jego art. 17, weszło w życie w dniu 13 grudnia 2017 r. i stosuje się je od dnia 1 czerwca 2019 r., z wyjątkiem art. 2, który ma zastosowanie od dnia 1 stycznia 2019 r.

30 W tym względzie sąd odsyłający uważa, że mimo iż decyzja ta została wydana przed datą wejścia w życie tego rozporządzenia wykonawczego, jej skutki praktyczne trwają po tej dacie. Niemniej jednak ponieważ spór w postępowaniu głównym ma na celu stwierdzenie nieważności wspomnianej decyzji, należy stwierdzić, że rozporządzenie wykonawcze 2017/2177 nie ma zastosowania ratione temporis do tego sporu.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

31 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 13 ust. 2 i 6 dyrektywy 2012/34 należy interpretować w ten sposób, że obowiązek zapewnienia wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym niedyskryminacyjnego dostępu do obiektów infrastruktury usługowej w rozumieniu art. 3 pkt 11 tej dyrektywy, o których mowa w pkt 2 załącznika II do tej dyrektywy, może zostać nałożony przez organ regulacyjny nie tylko na operatorów obiektów infrastruktury usługowej, lecz również na właścicieli takich obiektów, którzy nie są ich operatorami.

32 Zgodnie z art. 13 ust. 2 dyrektywy 2012/34 operatorzy obiektów infrastruktury usługowej zapewniają wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym, na niedyskryminacyjnych zasadach, dostęp, w tym również dostęp do torów, do obiektów, o których mowa w pkt 2 załącznika II, oraz do usług świadczonych w tych obiektach.

33 Pojęcie „operatora obiektu infrastruktury usługowej" zostało zdefiniowane w art. 3 pkt 12 dyrektywy 2012/34 jako oznaczające każdy podmiot publiczny lub prywatny odpowiedzialny za zarządzanie co najmniej jednym obiektem infrastruktury usługowej lub świadczący przedsiębiorstwom kolejowym jedną lub więcej usług, o których mowa w pkt 2–4 załącznika II do tej dyrektywy. Definicja ta uwzględnia zatem jedynie charakter działalności operatora obiektu infrastruktury usługowej i dostawcy usług kolejowych, bez względu na to, czy podmiot publiczny lub prywatny, który prowadzi obiekt infrastruktury usługowej, jest jego właścicielem, czy też nie.

34 W związku z tym, wbrew temu, co twierdzi organ kontrolny kolei, art. 13 ust. 2 dyrektywy 2012/34 nie można interpretować w ten sposób, że obowiązek zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do obiektów infrastruktury usługowej ciąży również na właścicielu danego obiektu, jeżeli nie można go uznać za jego operatora w rozumieniu art. 3 pkt 12 tej dyrektywy.

35 Ocenie tej nie przeczy art. 13 ust. 6 wspomnianej dyrektywy. Przepis ten nakłada bowiem na właścicieli takich obiektów jedynie obowiązek, w przypadku zaistnienia okoliczności wymienionych w tym przepisie, podania do publicznej wiadomości, że obiekt przeznaczony jest do wynajęcia lub dzierżawy.

36 W świetle powyższych rozważań na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, że art. 13 ust. 2 i 6 dyrektywy 2012/34 należy interpretować w ten sposób, iż obowiązek zapewnienia wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym niedyskryminacyjnego dostępu do obiektów infrastruktury usługowej w rozumieniu art. 3 pkt 11 tej dyrektywy, o których mowa w pkt 2 załącznika II do tej dyrektywy, nie może zostać nałożony na właścicieli takich obiektów, którzy nie są ich operatorami.

W przedmiocie pytania drugiego

37 Poprzez pytanie drugie sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 13 ust. 6 dyrektywy 2012/34 należy interpretować w ten sposób, że pozwala on właścicielowi budynku, w którym mieści się obiekt infrastruktury usługowej w rozumieniu art. 3 pkt 11 tej dyrektywy, na rozwiązanie stosunku najmu dotyczącego tego budynku w celu ponownego przeznaczenia go na własny użytek.

38 Na wstępie należy przypomnieć, że do celów stosowania dyrektywy 2012/34 „obiekt infrastruktury usługowej" w rozumieniu art. 3 pkt 11 tej dyrektywy oznacza instalację, w tym grunt, budynek i sprzęt, które zostały specjalnie przygotowane, w całości lub w części, aby umożliwić świadczenie jednej lub większej liczby usług, o których mowa w pkt 2–4 załącznika II do wspomnianej dyrektywy.

39 Ta definicja pojęcia „obiektu infrastruktury usługowej" opiera się na obiektywnym kryterium, a mianowicie na kryterium technicznej zdolności infrastruktury do świadczenia określonych usług, i nie określa żadnego kryterium dotyczącego beneficjentów tych usług. Takie kryterium jest niezależne zarówno od charakteru czy kwalifikacji tytułu prawnego, na podstawie którego taki obiekt jest eksploatowany, jak i od tożsamości beneficjentów owych usług.

40 Tak więc okoliczność, że jedynie przedsiębiorstwo kolejowe zapewniające działanie infrastruktury z usług tych korzysta, nie stoi na przeszkodzie uznaniu, że infrastruktura ta stanowi „obiekt infrastruktury usługowej" w rozumieniu art. 3 pkt 11 dyrektywy 2012/34.

41 W niniejszej sprawie z wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wynika, że rozpatrywany w postepowaniu głównym obiekt został przygotowany w taki sposób, aby Baltijas Ekspresis mógł tam prowadzić działalność w zakresie konserwacji i napraw lokomotyw, która wchodzi w zakres usług wymienionych w pkt 2–4 wspomnianego załącznika II. W związku z tym, jak stwierdza sąd odsyłający, budynek lokomotywowni w Windawie stanowi „obiekt infrastruktury usługowej" w rozumieniu art. 3 pkt 11 dyrektywy 2012/34.

42 Dla rozstrzygnięcia, czy infrastrukturę należy uznać za „obiekt infrastruktury usługowej", nie mają znaczenia, po pierwsze, kwalifikacja przyznana temu obiektowi w umowie najmu, i po drugie, okoliczność, czy infrastruktura ta figuruje w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34, czy też nie. Regulamin ten podaje pewne dane dotyczące charakterystyki infrastruktury, która jest dostępna dla przedsiębiorstw kolejowych, i określa w szczególności, jak wskazuje ust. 2 tego artykułu, warunki dostępu do obiektów infrastruktury usługowej podłączonych do sieci zarządcy infrastruktury oraz świadczenia usług w tych obiektach. Niemniej jednak ani z tego przepisu, ani z załącznika IV do tej dyrektywy, w którym wyszczególniono treść regulaminu sieci, nie wynika, że wpisanie infrastruktury do tego regulaminu stanowi warunek konieczny dla uznania takiej infrastruktury za „obiekt infrastruktury usługowej" w rozumieniu art. 3 pkt 11 wspomnianej dyrektywy. O ile bowiem ów art. 27 wymaga wskazania w regulaminie sieci istniejących obiektów infrastruktury usługowej, o tyle nie można twierdzić, że zaniechanie w tym względzie może skutkować zakwestionowaniem istnienia takiego obiektu infrastruktury usługowej.

43 Należy zauważyć, że zastosowanie art. 13 ust. 6 dyrektywy 2012/34, jak wynika z jego brzmienia, zakłada między innymi, że dany obiekt infrastruktury usługowej nie był używany przez okres co najmniej dwóch kolejnych lat.

44 W tym względzie sąd odsyłający uważa zasadniczo, że skoro Baltijas Ekspresis nie świadczy w obiekcie infrastruktury usługowej, który jest rozpatrywany w postępowaniu głównym, usług na rzecz innych przedsiębiorstw kolejowych ani nie udostępnia tego obiektu takim przedsiębiorstwom, to przedmiotową infrastrukturę należy uznać za obiekt infrastruktury usługowej, który nie jest używany w rozumieniu art. 13 ust. 6 dyrektywy 2012/34.

45 Jednakże, jak wskazał rzecznik generalny w szczególności w pkt 63 i 67 opinii, takie względy nie mogą prowadzić do uznania, że obiekt infrastruktury usługowej nie jest używany w rozumieniu tego przepisu, skoro są tam świadczone usługi na rzecz operatora tego obiektu.

46 O ile bowiem, jak przypomniano w pkt 32 niniejszego wyroku, art. 13 ust. 2 tej dyrektywy zobowiązuje operatora obiektu infrastruktury usługowej do zapewnienia przedsiębiorstwom kolejowym niedyskryminacyjnego dostępu do tego obiektu, jak i do świadczonych w nim usług, o tyle nie wynika z tego jednak, że wykorzystanie obiektu infrastruktury usługowej może zostać stwierdzone tylko pod warunkiem, że korzystają z niego przedsiębiorstwa kolejowe inne niż operator danego obiektu.

47 Taka wykładnia znajduje potwierdzenie w celu art. 13 ust. 6 dyrektywy 2012/34, określonym w pkt 4.4 uzasadnienia wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego z dnia 17 września 2010 r. [COM(2010) 475 wersja ostateczna]. W świetle tego uzasadnienia należy zauważyć, że przepis ten ma na celu zapobieżenie sytuacji, w której obiekt infrastruktury usługowej, mimo że jest w stanie zaspokoić wykazane potrzeby, po upływie pewnego czasu nadal nie będzie używany. Otóż nie ma to miejsca w przypadku obiektu, w którym usługi są świadczone na rzecz jego operatora.

48 Biorąc pod uwagę przedstawione Trybunałowi informacje, z których wynika, iż w postępowaniu głównym Baltijas Ekspresis eksploatował w sposób ciągły, od 2002 r., budynek lokomotywowni w Windawie na własne potrzeby kolejowe, budynek ten należy uznać za używany obiekt infrastruktury usługowej.

49 Z powyższego wynika, że art. 13 ust. 6 dyrektywy 2012/34, w zakresie, w jakim przepis ten zakłada, iż dany obiekt infrastruktury usługowej nie był używany przez okres co najmniej dwóch kolejnych lat, nie reguluje sytuacji takiej jak ta rozpatrywana w postępowaniu głównym.

50 Wynika z tego, że w każdym wypadku możliwość rozwiązania przez właściciela infrastruktury rozpatrywanej w postępowaniu głównym, na podstawie prawa krajowego, umowy najmu dotyczącej tej infrastruktury i dokonania jej przekształcenia nie może być oceniana na podstawie art. 13 ust. 6 dyrektywy 2012/34.

51 W świetle powyższych rozważań na pytanie drugie należy odpowiedzieć, że art. 13 ust. 6 dyrektywy 2012/34 należy interpretować w ten sposób, iż nie ma on zastosowania do sytuacji, w której właściciel budynku mieszczącego obiekt infrastruktury usługowej w rozumieniu art. 3 pkt 11 tej dyrektywy, który jest używany, zamierza rozwiązać stosunek najmu dotyczący tego budynku w celu ponownego przeznaczenia go na własny użytek.

W przedmiocie pytania trzeciego

52 Ponieważ sąd odsyłający w pytaniu trzecim zwrócił się do Trybunału o dokonanie wykładni art. 13 ust. 6 dyrektywy 2012/34, w świetle odpowiedzi udzielonej na pytanie drugie nie ma potrzeby udzielania na odpowiedzi na to pytanie.

W przedmiocie kosztów

53 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (piąta izba) orzeka, co następuje:

1) **Artykuł 13 ust. 2 i 6 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego należy interpretować w ten sposób, że obowiązek zapewnienia wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym niedyskryminacyjnego dostępu do obiektów infrastruktury usługowej w rozumieniu art. 3 pkt 11 tej dyrektywy, o których mowa w pkt 2 załącznika II do tej dyrektywy, nie może zostać nałożony na właścicieli takich obiektów, którzy nie są ich operatorami.**

2) **Artykuł 13 ust. 6 dyrektywy 2012/34 należy interpretować w ten sposób, że nie ma on zastosowania do sytuacji, w której właściciel budynku mieszczącego obiekt infrastruktury usługowej w rozumieniu art. 3 pkt 11 tej dyrektywy, który jest używany, zamierza rozwiązać stosunek najmu dotyczący tego budynku w celu ponownego przeznaczenia go na własny użytek.**

Podpisy