Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (peti senat)

z dne 15. julija 2021*

„Predhodno odločanje – Železniški promet – Direktiva 2012/34/EU – Enotno evropsko železniško območje – Člen 13(2) in (6) – Dostop do objektov za izvajanje železniških storitev in z železnico povezanih storitev – Uredba (EU) 2017/2177 – Prestrukturiranje objektov – Pristojnosti regulatornega organa“

V zadevi C-60/20,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Administratīvā apgabaltiesa (regionalno upravno sodišče, Latvija) z odločbo z dne 30. januarja 2020, ki je na Sodišče prispela 5. februarja 2020, v postopku

„Latvijas dzelzceļš“ VAS

proti

Valsts dzelzceļa administrācija,

ob udeležbi

„Baltijas Ekspresis“ AS,

SODIŠČE (peti senat),

v sestavi E. Regan, predsednik senata, M. Ilešič, E. Juhász (poročevalec), C. Lycourgos in I. Jarukaitis, sodniki,

generalni pravobranilec M. Campos Sánchez-Bordona,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za „Latvijas dzelzceļš“ VAS D. Driče, advokāte,

– za Valsts dzelzceļa administrācija J. Zālītis in J. Zicāns,

* Jezik postopka: latvijščina.

– za „Baltijas Ekspresis“ AS O. Jonāns, advokāts,

– za Evropsko komisijo sprva L. Ozola, C. Vrignon in W. Mölls, nato L. Ozola in C. Vrignon, agentki,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 25. februarja 2021

izreka naslednjo

Sodbo

1 Ta predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 13(2) in (6) Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL 2012, L 343, str. 32) ter člena 15(5) in (6) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2017/2177 z dne 22. novembra 2017 o dostopu do objektov za izvajanje železniških storitev in z železnico povezanih storitev (UL 2017, L 307, str. 1).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med družbo „Latvijas Dzelzceļš“ VAS in Valsts dzelzceļa administrācija (nacionalna uprava za železnice, Latvija) (v nadaljevanju: uprava za železnice) zaradi odločbe zadnjenavedene, s katero je ta družbi Latvijas Dzelzceļš kot upravljavki javne železniške infrastrukture v Latviji naložila, naj prevozniku v železniškem prometu, podjetju „Baltijas Ekpresis“ AS, zagotovi dostop do remize v Ventspilsu (Latvija) kot „objekta za izvajanje železniških storitev“ v smislu zakonodaje, ki se uporablja na področju železniškega prometa.

Pravni okvir

Pravo Unije

Direktiva 2012/34

3 Člen 3 Direktive 2012/34, naslovljen „Opredelitev pojmov“, določa:

„V tej direktivi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

[…]

(11) ‚objekt za izvajanje železniških storitev‘ pomeni napravo, vključno z zemljiščem, stavbo in opremo, ki je bila v celoti ali deloma posebej prilagojena za zagotavljanje ene ali več storitev iz točk 2 do 4 Priloge II;

(12) ‚upravljavec objekta za izvajanje železniških storitev‘ pomeni vsak javni ali zasebni subjekt, odgovoren za upravljanje enega ali več objektov za izvajanje železniških storitev, ali zagotavljanje ene ali več storitev iz točk 2 do 4 Priloge II prevoznikom v železniškem prometu;

[…]“

4 Člen 13 te direktive, naslovljen „Pogoji dostopa do storitev“, v odstavkih 2 in 6 določa:

„2. Upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev vsem prevoznikom v železniškem prometu na nediskriminatoren način zagotavljajo dostop do objektov, navedenih v točki 2 Priloge II, vključno z dostopom do železniških tirov, ter do storitev, ki se izvajajo v teh objektih.

[…]

6. Če se objekt za izvajanje železniških storitev iz točke 2 Priloge II ni uporabljal najmanj dve leti zapored in je prevoznik v železniškem prometu upravljavca tega objekta obvestil o svojem interesu za dostop do tega objekta na podlagi izkazanih potreb, njegov lastnik objavi, da je njegovo obratovanje na voljo za zakup ali najem v funkciji objekta za izvajanje železniških storitev in sicer v celoti ali deloma, razen če upravljavec tega objekta izkaže, da ga zaradi postopka prestrukturiranja, ki je v teku, ne more uporabljati noben prevoznik v železniškem prometu.“

5 Člen 27 navedene direktive, naslovljen „Program omrežja“, določa:

„1. Upravljavec infrastrukture po posvetovanju z zainteresiranimi stranmi izdela in objavi program omrežja, ki ga je mogoče pridobiti za plačilo dajatve, ki ne presega stroškov objave tega programa. Program omrežja se objavi v vsaj dveh uradnih jezikih [Evropske unije]. Vsebina programa omrežja se da na voljo brezplačno v elektronski obliki na spletnem portalu upravljavca infrastrukture, dostop pa se omogoči tudi prek skupnega spletnega portala. Ta spletni portal vzpostavijo upravljavci infrastrukture v okviru svojega sodelovanja v skladu s členoma 37 in 40.

2. Program omrežja določa vrsto infrastrukture, ki je na razpolago prevoznikom v železniškem prometu in vsebuje informacije o pogojih dostopa do zadevne železniške infrastrukture. Program omrežja vsebuje tudi informacije o pogojih za dostop do objektov za izvajanje železniških storitev in povezanih z omrežjem upravljavca infrastrukture, in za opravljanje storitev v teh objektih ali pa napotilo na spletno mesto, na katerem so takšne informacije na voljo brezplačno v elektronski obliki. Vsebina programa omrežja je določena v Prilogi IV.

3. Program omrežja se po potrebi posodablja in spreminja.

4. Program omrežja se objavi najpozneje štiri mesece pred potekom roka za vložitev prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti.“

6 Priloga II k Direktivi 2012/34, ki vsebuje seznam „[storitev], ki se zagotovijo prevoznikom v železniškem prometu (iz člena 13)“, v točki 2 določa:

„Omogoči se dostop, vključno z dostopom po tirih, do naslednjih objektov za izvajanje železniških storitev, kadar ti obstajajo, in storitev, ki se zagotavljajo v teh objektih:

(a) potniške postaje, njihova poslopja in druge naprave, vključno s prikazovalniki potovalnih informacij in primernimi prostori za izdajo vozovnic;

(b) tovorni terminali;

(c) ranžirne postaje in naprave za sestavo vlakov, vključno z napravami za ranžiranje;

(d) odstavni tiri;

(e) naprave za vzdrževanje, z izjemo večjih vzdrževalnih naprav, namenjenih za hitre vlake ali druge vrste voznega parka, ki potrebujejo posebne naprave;

(f) druge tehnične naprave, vključno z napravami za čiščenje in pranje;

(g) naprave v morskih pristaniščih in pristaniščih v notranjosti držav, povezane z železniškimi dejavnostmi;

(h) naprave za podporo;

(i) naprave za oskrbo z gorivom in oskrba z gorivom, za katere se uporabnina na računih prikaže ločeno.“

Izvedbena uredba 2017/2177

7 Izvedbena uredba 2017/2177 je bila sprejeta na podlagi člena 13(9) Direktive 2012/34.

8 Člen 17 te uredbe, naslovljen „Začetek veljavnosti“, določa:

„Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 1. junija 2019.

Vendar se člen 2 uporablja od 1. januarja 2019.“

Latvijsko pravo

9 Z Dzelzceļa likums (zakon o železnicah) z dne 1. aprila 1998 (*Latvijas Vēstnesis*, 1998, št. 102/105) v različici, ki se uporablja za spor o glavni stvari (v nadaljevanju: zakon o železnicah), je bila Direktiva 2012/34 prenesena v latvijsko pravo.

10 V točkah 26 in 27 člena 1 zakona o železnicah so pojmi, uporabljeni v tem zakonu, opredeljeni tako:

„(26) ‚objekt za izvajanje železniških storitev‘ pomeni napravo (vključno z zemljiščem, stavbo in opremo), ki je v celoti ali deloma posebej prilagojena za zagotavljanje ene ali več storitev iz člena 12.[1](2), (3) in (4) tega zakona;

(27) ‚upravljavec objekta za izvajanje železniških storitev‘ pomeni vsako podjetje ali njegov oddelek, odgovoren za upravljanje enega ali več objektov za izvajanje železniških storitev ali za zagotavljanje ene ali več storitev iz člena 12.[1](2), (3) in (4) tega zakona prevoznikom v železniškem prometu;

[…]“

11 Člen 12.[1](2) zakona o železnicah določa, da upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev vsem prevoznikom zagotavljajo nediskriminatoren dostop (vključno z dostopom do tirnic) do svojih objektov za izvajanje železniških storitev in po potrebi storitev, ki se opravljajo v teh objektih:

„5. naprave za vzdrževanje, razen večjih vzdrževalnih naprav, namenjenih za druge vrste voznega parka, ki potrebujejo posebne naprave;

6. druge tehnične naprave, vključno z napravami za čiščenje in pranje železniškega voznega parka.“

12 Člen 12.[2](7) zakona o železnicah določa, da če se eden od objektov za izvajanje železniških storitev iz člena 12.[1](2) tega zakona ni uporabljal najmanj dve leti zapored in je prevoznik v železniškem prometu upravljavca tega objekta obvestil o svojem interesu za dostop do tega objekta na podlagi izkazanih potreb, njegov lastnik objavi, da je obratovanje objekta na voljo za zakup ali najem v celoti ali deloma za izvajanje železniških storitev, razen če upravljavec tega objekta izkaže, da ga zaradi postopka prestrukturiranja, ki je v teku, ne more uporabljati noben prevoznik v železniškem prometu.

13 Člen 12.[2](8) zakona o železnicah določa, da če se eden od objektov za izvajanje železniških storitev, na katerega se nanaša člen 12.[1](2) tega zakona, ni uporabljal najmanj dve leti zapored, lahko njegov lastnik objavi, da se lahko celoten objekt za izvajanje železniških storitev ali njegov del da v najem ali finančni zakup oziroma odsvoji. Če upravljavec objekta za izvajanje železniških storitev v treh mesecih od objave ne prejme nobene ponudbe, lahko ta upravljavec navedeni objekt zapre, tako da upravo za železnice in upravljavca javne železniške infrastrukture o tem vsaj tri mesece prej obvesti.

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

14 Družba Latvijas Dzelzceļš je od leta 2002 dajala remizo za lokomotive v Ventspilsu, katere lastnica je, v najem družbi Baltijas Ekspresis.

15 Najemna pogodba za to stavbo je bila 20. junija 2016 podaljšana do 30. aprila 2028. V tej pogodbi je bilo določeno, da ima družba Latvijas Dzelzceļš pravico do enostranske odpovedi, če iz nepredvidenih razlogov navedeno stavbo potrebuje za lastno uporabo.

16 V skladu z navedeno najemno pogodbo je bila stavba iz postopka v glavni stvari dana v najem kot pisarniški prostor in za namene gospodarske dejavnosti. Družba Baltijas Ekspresis je v njem opravljala dejavnosti vzdrževanja in popravljanja lokomotiv.

17 Družba Latvijas Dzelzceļš je 5. septembra 2017 kot upravljavka javne železniške infrastrukture družbo Baltijas Ekspresis obvestila o enostranski odpovedi najemne pogodbe iz postopka v glavni stvari, ker je želela to stavbo uporabiti za lastne potrebe, v obravnavanem primeru za skladiščenje voznega parka, ki se uporablja za vzdrževanje železniške infrastrukture.

18 Družba Baltijas Ekspresis je 18. septembra 2017 pri upravi za železnice vložila pritožbo, ker je menila, da ta odpoved glede na to, da je prevoznik in upravljavec objekta za izvajanje železniških storitev v smislu člena 1, točka 26, zakona o železnicah, pomeni kršitev konkurence in načela prepovedi diskriminacije, ker med drugim ovira učinkovito in racionalno delovanje ter dostop do storitev, in od te uprave zahtevala, naj ne dovoli odpovedi navedene najemne pogodbe.

19 Uprava za železnice je s sklepom z dne 5. decembra 2017 družbi Latvijas Dzelzceļš odredila, naj zagotovi dostop do remize v Ventspilsu kot objekta za izvajanje železniških storitev ter do storitev, ki se tam opravljajo in so določene v členu 12.[1](2), točki 5 in 6, zakona o železnicah. V skladu s tem sklepom ni pomembno, da družba Baltijas Ekspresis v najetih prostorih opravlja dejavnosti samo zase. V navedenem sklepu je navedeno, da ta družba zagotavlja storitve sama sebi v smislu člena 3, točka 8, Izvedbene uredbe 2017/2177, tako da je treba prekinitev delovanja objekta za izvajanje železniških storitev presojati ob upoštevanju določb, ki omejujejo pravico do zaprtja objekta za izvajanje železniških storitev, do katerega lahko pride šele po preteku dveh let od prenehanja uporabe zadevnega objekta za izvajanje železniških storitev.

20 Družba Latvijas Dzelzceļš je najprej vložila tožbo za odpravo navedenega sklepa pri administratīvā rajona tiesa (upravno sodišče prve stopnje, Latvija), nato pa je zoper zavrnitev te tožbe vložila pritožbo pri Administratīvā apgabaltiesa (regionalno upravno sodišče, Latvija), ki je predložitveno sodišče v tej zadevi.

21 To sodišče meni, da je remiza v Ventspilsu „objekt za izvajanje železniških storitev“ v smislu člena 3, točka 11, Direktive 2012/34, ker ta remiza izpolnjuje tehnične zahteve, ki omogočajo, da se v njej opravljajo storitve. Po drugi strani pa meni, da družba Baltijas Ekspresis ne zagotavlja storitev sami sebi v smislu člena 3, točka 8, Uredbe 2017/2177 niti ne opravlja storitev za druge prevoznike v železniškem prometu. Iz tega sklepa, da je treba navedeno stavbo šteti za objekt za izvajanje železniških storitev, ki se ne uporablja in katerega dajanje v najem ali prestrukturiranje je urejeno v členu 13(6) Direktive 2012/34 in v členu 15 Izvedbene uredbe 2017/2177.

22 Po mnenju predložitvenega sodišča družbe Latvijas Dzelzceļš ni mogoče šteti za upravljavko objekta za izvajanje železniških storitev iz postopka v glavni stvari, ker ta družba ni pristojna za zagotavljanje informacij niti za odločanje o prošnjah glede dostopa do storitev, ki se opravljajo v remizi v Ventspilsu.

23 Predložitveno sodišče sicer priznava, da se položaj iz postopka v glavni stvari razlikuje od položaja iz člena 13(6) Direktive 2012/34 ter člena 15(5) in (6) Izvedbene uredbe 2017/2177, vendar meni, da je na podlagi analize teh določb mogoče sklepati, da mora v okviru odpovedi najemne pogodbe interes prevoznika v železniškem prometu za nadaljevanje najema prostorov prevladati nad interesi lastnika teh prostorov. Vendar naj iz teh določb ne bi bilo mogoče izpeljati, da lastnik navedenih prostorov najemniku ne sme vročiti odpovedi najemne pogodbe, ker namerava prostore uporabljati za lastne potrebe.

24 Poleg tega predložitveno sodišče meni, da če lahko zadevni upravljavec objekta za izvajanje železniških storitev ta objekt prestrukturira, ni prepričljivega argumenta, s katerim bi bilo mogoče utemeljiti, da lastnik tega objekta ne more odpovedati najemne pogodbe za ta objekt, da bi ga pozneje prestrukturiral, saj med tema dvema položajema ni upoštevne razlike.

25 V teh okoliščinah je Administratīvā apgabaltiesa (regionalno upravno sodišče) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali je člen 13(2) in (6) Direktive 2012/34 (člen 15(5) in (6) [Izvedbene uredbe] 2017/2177) mogoče uporabiti tako, da lahko regulatorni organ lastniku infrastrukture, ki ni upravljavec objekta za izvajanje železniških storitev, naloži obveznost zagotavljanja dostopa do storitev?

2. Ali je treba člen 13(6) Direktive 2012/34 (člen 15(5) in (6) [Izvedbene uredbe] 2017/2177) razlagati tako, da lastniku nepremičnine dovoljuje, da odpove najemno razmerje in da prestrukturira objekt za izvajanje železniških storitev?

3. Ali je treba člen 13(6) Direktive 2012/34 (člen 15(5) in (6) [Izvedbene uredbe] 2017/2177) razlagati tako, da regulatornemu organu nalaga obveznost, da preveri samo, ali se je upravljavec objekta za izvajanje železniških storitev (v obravnavanem primeru lastnik objekta za izvajanje železniških storitev) odločil, da ga bo dejansko prestrukturiral?“

Dopustnost predloga za sprejetje predhodne odločbe

26 Družba Latvijas Dzelzceļš meni, da je predložitveno sodišče remizo v Ventspilsu napačno opredelilo kot „objekt za izvajanje železniških storitev“ v smislu Direktive 2012/34. Družba Baltijas Ekspresis in uprava za železnice pa menita, da je domneva predložitvenega sodišča, da se ta objekt ne uporablja v smislu člena 13(6) te direktive, napačna.

27 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da je za presojo teh trditev potrebna razlaga določb prava Unije in je torej ta presoja neločljivo povezana z odgovorom, ki ga je treba podati na predlog za sprejetje predhodne odločbe. Zato te trditve ne morejo povzročiti nedopustnosti tega predloga (glej po analogiji sodbo z dne 3. decembra 2019, Iccrea Banca, C-414/18, EU:C:2019:1036, točka 30 in navedena sodna praksa).

28 V teh okoliščinah je treba ugotoviti, da je predlog za sprejetje predhodne odločbe dopusten.

Uporaba Izvedbene uredbe 2017/2177

29 Sklep uprave za železnice iz postopka v glavni stvari je bil sprejet 5. decembra 2017, medtem ko je Izvedbena uredba 2017/2177 v skladu s svojim členom 17 začela veljati 13. decembra 2017 in se uporablja od 1. junija 2019, razen člena 2, ki se uporablja od 1. januarja 2019.

30 Predložitveno sodišče v zvezi s tem meni, da ima ta sklep, čeprav je bil sprejet pred datumom začetka veljavnosti te izvedbene uredbe, praktične učinke tudi po tem datumu. Ker pa se spor o glavni stvari nanaša na odpravo navedenega sklepa, je treba ugotoviti, da se Izvedbena uredba 2017/2177 *ratione temporis* ne uporablja za ta spor.

Vprašanja za predhodno odločanje

Prvo vprašanje

31 Predložitveno sodišče želi s prvim vprašanjem v bistvu izvedeti, ali je treba člen 13(2) in (6) Direktive 2012/34 razlagati tako, da lahko regulatorni organ obveznost, da se vsem prevoznikom v železniškem prometu zagotavlja nediskriminatoren dostop do objektov za izvajanje železniških storitev v smislu člena 3, točka 11, te direktive, ki so navedeni v Prilogi II, točka 2, k tej direktivi, naloži ne le upravljavcem objektov za izvajanje železniških storitev, ampak tudi lastnikom takih objektov, ki niso njihovi upravljavci.

32 V skladu s členom 13(2) Direktive 2012/34 upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev vsem prevoznikom v železniškem prometu na nediskriminatoren način zagotavljajo dostop do objektov, navedenih v točki 2 Priloge II, vključno z dostopom do železniških tirov, ter do storitev, ki se izvajajo v teh objektih.

33 Pojem „upravljavec objekta za izvajanje železniških storitev“ je opredeljen v členu 3, točka 12, Direktive 2012/34 kot vsak javni ali zasebni subjekt, odgovoren za upravljanje enega ali več objektov za izvajanje železniških storitev ali za zagotavljanje ene ali več storitev iz točk 2 do 4 Priloge II k tej direktivi prevoznikom v železniškem prometu. Zato se pri tej opredelitvi upošteva le narava dejavnosti upravljavca objekta za izvajanje železniških storitev in ponudnika železniških storitev, ne glede na to, ali je javni ali zasebni subjekt, ki upravlja objekt za izvajanje železniških storitev, njegov lastnik ali ne.

34 Zato člena 13(2) Direktive 2012/34 v nasprotju s trditvami uprave za železnice ni mogoče razlagati tako, da obveznost zagotavljanja nediskriminatornega dostopa do objektov za izvajanje železniških storitev velja tudi za lastnika zadevnega objekta, če ga ni mogoče šteti za njegovega upravljavca v smislu člena 3, točka 12, te direktive.

35 Te presoje ne ovrže člen 13(6) navedene direktive. Ta določba namreč lastnikom takih objektiv nalaga le obveznost, da kadar so podane okoliščine, navedene v tej določbi, objavijo, da je uporaba teh objektov na voljo za zakup ali najem.

36 Glede na zgoraj navedeno je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 13(2) in (6) Direktive 2012/34 razlagati tako, da obveznosti, da se vsem prevoznikom v železniškem prometu zagotavlja nediskriminatoren dostop do objektov za izvajanje železniških storitev v smislu člena 3, točka 11, te direktive, ki so navedeni v Prilogi II, točka 2, k tej direktivi, ni mogoče naložiti lastnikom takih objektov, ki niso njihovi upravljavci.

Drugo vprašanje

37 Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 13(6) Direktive 2012/34 razlagati tako, da lastniku stavbe, v kateri je objekt za izvajanje železniških storitev v smislu člena 3, točka 11, te direktive, dovoljuje, da odpove najemno pogodbo za to stavbo, da bi jo uporabil za lastne potrebe.

38 Najprej je treba opozoriti, da za uporabo Direktive 2012/34 „objekt za izvajanje železniških storitev“ v smislu člena 3, točka 11, te direktive pomeni napravo – vključno z zemljiščem, stavbo in opremo – ki je bila v celoti ali deloma posebej prilagojena za zagotavljanje ene ali več storitev iz točk od 2 do 4 Priloge II k navedeni direktivi.

39 Ta opredelitev pojma „objekt za izvajanje železniških storitev“ temelji na objektivnem merilu, in sicer na tehnični zmogljivosti infrastrukture za opravljanje določenih storitev, in ne določa merila, ki bi se nanašalo na uporabnike teh storitev. Tako merilo ni odvisno od narave ali opredelitve pravnega naslova, na podlagi katerega se taka naprava upravlja, niti od identitete uporabnikov teh storitev.

40 Tako dejstvo, da te storitve koristi le prevoznik v železniškem prometu, ki upravlja infrastrukturo, ne preprečuje ugotovitve, da je ta infrastruktura „objekt za izvajanje železniških storitev“ v smislu člena 3, točka 11, Direktive 2012/34.

41 V obravnavanem primeru je iz predloga za sprejetje predhodne odločbe razvidno, da je bil objekt iz postopka v glavni stvari prilagojen za to, da lahko družba Baltijas Ekspresis v njem opravljala dejavnosti vzdrževanja in popravljanja lokomotiv, ki spadajo med storitve iz točke od 2 do 4 navedene priloge II. Zato je remiza v Ventspilsu, kot ugotavlja predložitveno sodišče, „objekt za izvajanje železniških storitev“ v smislu člena 3, točka 11, Direktive 2012/34.

42 Za odločitev o tem, ali je treba infrastrukturo šteti za „objekt za izvajanje železniških storitev“, nista pomembna niti opredelitev tega objekta v najemni pogodbi niti to, ali je ta infrastruktura vključena v program omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34. V tem programu so navedeni nekateri podatki o vrsti infrastrukture, ki je na razpolago prevoznikom v železniškem prometu, in zlasti, kot je navedeno v odstavku 2 tega člena, pojasnjeni pogoji za dostop do objektov za izvajanje železniških storitev, povezanih z omrežjem upravljavca infrastrukture, in za opravljanje storitev v teh objektih. Vendar niti iz te določbe niti iz Priloge IV k tej direktivi, v kateri je določena vsebina programa omrežja, ne izhaja, da je vključitev infrastrukture v ta program nujen pogoj za to, da se taka infrastruktura opredeli kot „objekt za izvajanje železniških storitev“ v smislu člena 3, točka 11, navedene direktive. Čeprav ta člen 27 zahteva, da se v programu omrežja navedejo obstoječi objekti za izvajanje železniških storitev, namreč ni mogoče trditi, da bi opustitev v zvezi s tem lahko povzročila dvom o obstoju takega objekta za izvajanje železniških storitev.

43 Ugotoviti je treba, da uporaba člena 13(6) Direktive 2012/34, kot je razvidno iz njegovega besedila, med drugim predpostavlja, da se zadevni objekt za izvajanje železniških storitev ni uporabljal najmanj dve leti zapored.

44 V zvezi s tem predložitveno sodišče v bistvu meni, da bi bilo treba zadevno infrastrukturo šteti za objekt za izvajanje železniških storitev, ki se ne uporablja, v smislu člena 13(6) Direktive 2012/34, ker družba Baltijas Ekspresis v objektu iz postopka v glavni stvari ne opravlja storitev za druge prevoznike v železniškem prometu niti takim prevoznikom ne zagotavlja dostopa do tega objekta.

45 Vendar kot je generalni pravobranilec navedel zlasti v točkah 63 in 67 sklepnih predlogov, taki preudarki ne morejo voditi do sklepa, da se objekt za izvajanje železniških storitev ne uporablja v smislu te določbe, čeprav se tam opravljajo storitve za upravljavca tega objekta.

46 Kot je bilo namreč opozorjeno v točki 32 te sodbe, člen 13(2) te direktive upravljavcu objekta za izvajanje železniških storitev sicer nalaga, da prevoznikom v železniškem prometu zagotavlja nediskriminatoren dostop do tega objekta in do storitev, ki se v njem izvajajo, vendar iz tega ne izhaja, da je uporabo objekta za izvajanje železniških storitev mogoče ugotoviti le, če ga uporabljajo tudi drugi prevozniki v železniškem prometu, ki niso upravljavec zadevnega objekta.

47 Taka razlaga je podprta s ciljem člena 13(6) Direktive 2012/34, kot je razviden iz točke 4.4 obrazložitvenega memoranduma predloga direktive Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja z dne 17. septembra 2010 (COM(2010) 475 final). Glede na ta obrazložitveni memorandum je treba opozoriti, da je namen te določbe preprečiti položaj, v katerem se v objektu za izvajanje železniških storitev po določenem obdobju še vedno ne bi opravljala dejavnost, čeprav bi se v njem lahko zadovoljevale izkazane potrebe. To pa ne more veljati za objekt, v katerem se storitve opravljajo za njegovega upravljavca.

48 Glede na podatke, predložene Sodišču, iz katerih je razvidno, da v postopku v glavni stvari družba Baltijas Ekspresis od leta 2002 neprekinjeno upravlja remizo v Ventspilsu za svoje potrebe, povezane z železnico, je treba to remizo šteti za objekt za izvajanje železniških storitev, ki se uporablja.

49 Iz tega sledi, da člen 13(6) Direktive 2012/34 v delu, v katerem ta določba predpostavlja, da se zadevni objekt za izvajanje železniških storitev ni uporabljal najmanj dve leti zapored, ne ureja položaja, kakršen je ta v postopku v glavni stvari.

50 Iz tega izhaja, da možnosti lastnika infrastrukture iz postopka v glavni stvari, da na podlagi nacionalnega prava odpove najemno pogodbo za to infrastrukturo in jo prestrukturira, nikakor ni mogoče presojati na podlagi člena 13(6) Direktive 2012/34.

51 Glede na navedeno je treba na drugo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 13(6) Direktive 2012/34 razlagati tako, da se ne uporablja za položaj, v katerem želi lastnik stavbe, v kateri je objekt za izvajanje železniških storitev v smislu člena 3, točka 11, te direktive, ki se uporablja, odpovedati najemno pogodbo za to stavbo, da bi jo uporabil za lastne potrebe.

Tretje vprašanje

52 Ker predložitveno sodišče s tretjim vprašanjem Sodišče sprašuje o razlagi člena 13(6) Direktive 2012/34, nanj ob upoštevanju odgovora na drugo vprašanje ni treba odgovoriti.

Stroški

53 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (peti senat) razsodilo:

1. **Člen 13(2) in (6) Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja je treba razlagati tako, da obveznosti, da se vsem prevoznikom v železniškem prometu zagotavlja nediskriminatoren dostop do objektov za izvajanje železniških storitev v smislu člena 3, točka 11, te direktive, ki so navedeni v Prilogi II, točka 2, k tej direktivi, ni mogoče naložiti lastnikom takih objektov, ki niso njihovi upravljavci.**

2. **Člen 13(6) Direktive 2012/34 je treba razlagati tako, da se ne uporablja za položaj, v katerem želi lastnik stavbe, v kateri je objekt za izvajanje železniških storitev v smislu člena 3, točka 11, te direktive, ki se uporablja, odpovedati najemno pogodbo za to stavbo, da bi jo uporabil za lastne potrebe.**

Podpisi