Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (astotā palāta)

2019. gada 10. jūlijā *

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Transports – Vienotā Eiropas dzelzceļa telpa – Direktīva 2012/34/ES – 3. pants – Jēdziens "dzelzceļa infrastruktūra" – II pielikums – Minimālie piekļuves pakalpojumi – Pasažieru platformu izmantošanas ietveršana

Lietā C-210/18

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Schienen-Control Kommission* (Dzelzceļa kontroles komisija, Austrija) iesniedza ar lēmumu, kurš pieņemts 2018. gada 19. februārī un kurš Tiesā reģistrēts 2018. gada 23. martā, tiesvedībā

WESTbahn Management GmbH

pret

ÖBB-Infrastruktur AG,

TIESA (astotā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs F. Biltšens [*F. Biltgen*], tiesneši J. Malenovskis [*J. Malenovský*] un L. S. Rosi [*L. S. Rossi*] (referente),

ģenerāladvokāts: M. Kamposs Sančess-Bordona [*M. Campos Sánchez-Bordona*],

sekretāre: R. Šereša [*R. Şereş*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2019. gada 17. janvārī tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– *WESTbahn Management GmbH* vārdā – *R. Schender*, *Rechtsanwalt*,

– *ÖBB-Infrastruktur AG* vārdā – *K. Retter*, *Rechtsanwalt*,

– Francijas valdības vārdā – *D. Colas*, kā arī *I. Cohen* un *A.-L. Desjonquères*, pārstāvji,

– Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna*, pārstāvis,

– Eiropas Komisijas vārdā – *G. Braun* un *J. Hottiaux*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2019. gada 28. marta tiesas sēdē,

* Tiesvedības valoda – vācu.

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu attiecas uz to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/EK (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV 2012, L 343, 32. lpp.), II pielikumu.

2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp *WESTbahn Management GmbH* un *ÖBB-Infrastruktur AG* par maksas, kuru pieprasījusi pēdējā minēta un kura attiecas uz *WESTbahn Management* dzelzceļa stacijās izmantotajām pasažieru platformām, likumību.

Atbilstošās tiesību normas

Regula (EEK) Nr. 2598/70

3 Komisijas Regulas (EEK) Nr. 2598/70 (1970. gada 18. decembris), ar ko nosaka dažādu pozīciju saturu iekļaušanai Padomes 1970. gada 4. jūnija Regulas (EEK) Nr. 1108/70 I pielikumā norādītajās pārskatu veidlapās (OV 1970, L 278, 1. lpp.), I pielikuma A daļā bija paredzēts:

"Dzelzceļa infrastruktūru veido šādi elementi, ja tie veido daļu no pastāvīgā ceļa, ietverot stacijas ceļus, bet neietverot ceļus, kas atrodas dzelzceļa remontdarbnīcās, depo vai lokomotīvju novietnēs, kā arī privātus pievedceļus vai stacijas ceļus:

[..]

– [..] pasažieru un kravu platformas;

[..]."

Direktīva 91/440/EEK

4 Padomes Direktīvas 91/440/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV 1991, L 237, 25. lpp.) 3. pantā bija noteikts:

"Šajā direktīvā:

[..]

– "dzelzceļa infrastruktūra" nozīmē visas vienības, kas ir uzskaitītas [I] A pielikumā [Regulai Nr. 2598/70] [..];

[..]."

Direktīva 2001/14/EK

5 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju (OV 2001, L 75, 29. lpp.) II pielikums bija formulēts šādi:

"Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem sniedzamie pakalpojumi

1. Minimālais piekļuves pakalpojumu komplekss ietver:
   a) infrastruktūras jaudas pieprasījumu izskatīšanu;
   b) tiesības izmantot piešķirto jaudu;
   c) tīkla atzarojumu un pārmiju lietošanu;
   d) vilcienu kustības kontroli, ieskaitot signalizēšanu, regulēšanu, dispečera pakalpojumus un paziņojumus un informāciju par vilcienu kustību;
   e) visu pārējo informāciju, kas nepieciešama, lai ieviestu vai sniegtu pakalpojumu, kam iedalīta jauda.

2. Sliežu ceļa piekļuve apkalpes iekārtām un pakalpojumu sniegšanai ietver:

   [..]
   c) pasažieru dzelzceļa stacijas, to ēkas un citu aprīkojumu;

   [..]."

Direktīva 2012/34

6 Direktīvas 2012/34 3., 7., 8., 26. un 65. apsvērumā ir noteikts:

"(3) Būtu jāuzlabo dzelzceļa sistēmas efektivitāte, lai to integrētu konkurētspējīgā tirgū, vienlaicīgi ņemot vērā dzelzceļa īpatnības.

[..]

(7) Brīvas pakalpojumu sniegšanas princips būtu jāpiemēro dzelzceļa nozarē, ievērojot šīs nozares īpatnības.

(8) Lai palielinātu konkurenci dzelzceļa pakalpojumu pārvaldībā attiecībā uz uzlabotu komfortu un lietotājiem sniegtajiem pakalpojumiem, dalībvalstīm būtu jāsaglabā vispārēja atbildība par pienācīgas dzelzceļa infrastruktūras attīstību.

[..]

(26) Lai nodrošinātu godīgu konkurenci starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un lai garantētu pilnīgu pārredzamību un nediskriminējošu piekļuvi pakalpojumiem, un pakalpojumu sniegšanu, būtu jānošķir pārvadājumu pakalpojumu sniegšana no apkalpes vietu ekspluatācijas. [..]

[..]

(65) Ir vēlams noteikt tās infrastruktūras pakalpojumu sastāvdaļas, kas ir būtiski svarīgas, lai operators varētu sniegt pakalpojumus, un tās, kas būtu jāsniedz par nelielu piekļuves maksu."

7 Šīs direktīvas 3. panta "Definīcijas" 1.–3. punktā ir noteikts:

"Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

1) "dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums" ir jebkurš publisks vai privāts uzņēmums, kam ir piešķirta licence saskaņā ar šo direktīvu un kā galvenais saimnieciskās darbības veids ir pakalpojumu sniegšana attiecībā uz kravas un/vai pasažieru pārvadāšanu pa dzelzceļu ar noteikumu, ka uzņēmums nodrošina vilci; šī definīcija ietver arī uzņēmumus, kas nodrošina tikai vilci;

2) "infrastruktūras pārvaldītājs" ir jebkura iestāde vai uzņēmums, kas konkrēti atbild īpaši par dzelzceļa infrastruktūras izveidi, pārvaldību un uzturēšanu, tostarp par satiksmes pārvaldību un kustības vadības un signalizācijas sistēmu; infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas visā tīklā vai tīkla daļā var uzticēt veikt dažādām iestādēm vai uzņēmumiem;

3) "dzelzceļa infrastruktūra" ir vienības, kas ir uzskaitītas I pielikumā."

8 Minētās direktīvas 13. panta "Nosacījumi par piekļuvi pakalpojumiem" 1., 2. un 4. punktā ir noteikts:

"1. Infrastruktūras pārvaldītāji nediskriminējošā veidā visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piešķir minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, kas noteikts II pielikuma 1. punktā.

2. Apkalpes vietu operatori visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nediskriminējošā veidā sniedz piekļuvi, tostarp sliežu ceļu piekļuvi, II pielikuma 2. punktā minētajām vietām un šajās vietās sniegtajiem pakalpojumiem.

[..]

4. Atbildes uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieprasījumiem par piekļuvi apkalpes vietai, kas minēta II pielikuma 2. punktā, un tajā sniegtajiem pakalpojumiem sniedz saprātīgā termiņā, ko nosaka 55. pantā minētā regulatīvā iestāde. Šādus pieprasījumus var noraidīt vienīgi tad, ja ir pieejamas ilgtspējīgas alternatīvas, kas tiem dod iespēju veikt attiecīgo kravas vai pasažieru pārvadājumu tajā pašā vai alternatīvā maršrutā ar ekonomiski pieņemamiem nosacījumiem. [..]"

9 Šīs pašas direktīvas 31. panta "Maksāšanas nosacījumi" 3. un 7. punktā ir paredzēts:

"3. Neskarot šā panta 4. vai 5. punktu vai 32. pantu, maksu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno apkalpes vietas, nosaka atbilstīgi tiešajām izmaksām, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus.

[..]

7. Maksa, ko piemēro par piekļuvi II pielikuma 2. punktā minētajām apkalpes vietām, izmantojot sliežu ceļus, un par šādās vietās sniegtajiem pakalpojumiem, nepārsniedz to sniegšanas izmaksas, kam pieskaitīta samērīga peļņa."

10 Direktīvas 2012/34 I pielikums "Dzelzceļa infrastruktūras elementu saraksts" ir formulēts šādi:

"Dzelzceļa infrastruktūru veido šādi elementi, ja tie veido daļu no pastāvīgā ceļa, ietverot stacijas ceļus, bet neietverot ceļus, kas atrodas dzelzceļa remontdarbnīcās, depo vai lokomotīvju novietnēs, kā arī privātus pievedceļus vai stacijas ceļus:

[..]

– [..] pasažieru un kravu platformas, tostarp pasažieru dzelzceļa stacijās un kravu terminālos [..],

[..].”

11 Šīs direktīvas II pielikums, kurā ir ietverts saraksts “Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem sniedzamie pakalpojumi (kā minēts 13. pantā)”, ir izteikts šādi:

“1. Minimālais piekļuves pakalpojumu komplekss ietver:

[..]

c) dzelzceļa infrastruktūras, tostarp atzarojumu un pārmiju, izmantošanu;

[..]

2. Nodrošina piekļuvi, tostarp piekļuvi sliežu ceļiem, šādām apkalpes vietām, ja tādas pastāv, un pakalpojumiem, ko sniedz šādās vietās:

a) pasažieru dzelzceļa stacijas, to ēkas un cits aprīkojums, tostarp satiksmes informācijas sniegšanai un piemērotas vietas biļešu pārdošanai;

[..].”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

12 *ÖBB-Infrastruktur* ir “infrastruktūras pārvaldītājs” Direktīvas 2012/34 3. panta 2. punkta izpratnē, kurš pārvalda lielāko daļu no Austrijas dzelzceļa tīkla.

13 *WESTbahn Management*, kas ir “dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums” šīs direktīvas 3. panta 1. punkta izpratnē, pasūta pie *ÖBB-Infrastruktur* vilcienu pieturas Austrijas dzelzceļa tīkla dzelzceļa stacijās.

14 Uzskatot, ka *ÖBB-Infrastruktur* par šo dzelzceļa staciju izmantošanu prasītā maksa bija pārāk augsta, *WESTbahn Management* iesniedza sūdzību par šādas maksas likumību *Schienen-Control Kommission* (Dzelzceļa kontroles komisija, Austrija), kas ir Austrijas dzelzceļa nozares regulatīvā iestāde.

15 Pamatlietas puses nav vienisprātis par to, vai pasažieru platformu izmantošana ietilpst minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksā un it īpaši dzelzceļa infrastruktūras izmantošanā Direktīvas 2012/34 II pielikuma 1. punkta c) apakšpunkta izpratnē vai piekļuvē apkalpes vietām šīs direktīvas II pielikuma 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē.

16 Iesniedzējtiesas skatījumā, šis jautājums ir izšķirošais, lai noteiktu, kādas ir par pasažieru platformu izmantošanu prasītās maksas atļautās summas. Par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu saņemtās maksas Direktīvas 2012/34 31. panta 3. punkta izpratnē ir atbilstīgas tiešajām izmaksām, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus. Turpretim saskaņā ar šīs direktīvas 31. panta 7. punktu maksas, ko piemēro par piekļuvi minētās direktīvas II pielikuma 2. punktā minētajām apkalpes vietām, izmantojot sliežu ceļus, nepārsniedz to sniegšanas izmaksas, kurām pieskaitīta samērīga peļņa.

17 Iesniedzējtiesa uzskata, ka attiecīgo Direktīvas 2012/34 noteikumu gramatiskā interpretācija rada situāciju, kurā priekšroka ir jādod tādai interpretācijai, atbilstoši kurai pasažieru platformu izmantošana ietilpst minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksā un it īpaši dzelzceļa infrastruktūras izmantošanā, kas paredzēta Direktīvas 2012/34 II pielikuma 1. punkta c) apakšpunktā. Šajā noteikumā ir kvalificēts minimālais piekļuves pakalpojums “dzelzceļa infrastruktūras izmantošana”, ko atbilstoši šīs direktīvas I pielikuma otrajam ievilkumam veido konkrēti “pasažieru [..] platformas, tostarp pasažieru dzelzceļa stacijās”.

18 Tomēr būtu citādi, ja pieņemtu Direktīvas 2012/34 sistēmisku interpretāciju, atbilstoši kurai pasažieru platformas tiktu iekļautas kategorijā, kurā ietvertas "pasažieru dzelzceļa stacijas, to ēkas un cits aprīkojums" kā apkalpes vietas šīs direktīvas II pielikuma 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē, tādējādi nebūdamas iekļautas minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksā, kas definēts tās II pielikuma 1. punktā.

19 Būtu jāpiebilst, ka pirms Direktīvas 2012/34 stāšanās spēkā Direktīvā 2001/14 bija ietverts II pielikums, kas ir analoģisks Direktīvas 2012/34 II pielikumam. Tomēr atšķirībā no šī pēdējā minētā pielikuma Direktīvas 2001/14 II pielikumā dzelzceļa infrastruktūras izmantošana nebija iekļauta minimālajos piekļuves pakalpojumos, tādēļ, iesniedzējtiesas skatījumā, bija acīmredzams, ka "pasažieru platformas" ir jāiekļauj Direktīvas 2001/14 II pielikuma 2. punkta c) apakšpunktā minētajā kategorijā, kurā ietilpst "pasažieru dzelzceļa stacijas, to ēkas un cits aprīkojums". Tādējādi šī tiesa uzskata, ka tad, ja Savienības likumdevējs būtu vēlējies grozīt maksas noteikšanas principu attiecībā uz pasažieru platformu izmantošanu, tas to būtu norādījis Direktīvas 2012/34 apsvērumos, vēl jo vairāk tādēļ, ka šādi grozījumi nozīmētu būtiskas finansiālas sekas.

20 Šādos apstākļos *Schienen-Control Kommission* (Dzelzceļa kontroles komisija, Austrija) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai [Direktīvas 2012/34] II pielikuma 2. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tajā minētajā elementā "pasažieru dzelzceļa stacijas, to ēkas un cits aprīkojums" ietilpst tādi dzelzceļa infrastruktūras elementi kā "pasažieru platformas" atbilstoši šīs direktīvas I pielikuma otrajam ievilkumam?

2) Ja uz pirmo jautājumu tiek atbildēts noliedzoši:

vai [Direktīvas 2012/34] II pielikuma 1. punkta c) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tajā minētajā elementā "dzelzceļa infrastruktūras izmantošana" ietilpst pasažieru platformu izmantošana atbilstoši šīs direktīvas I pielikuma otrajam ievilkumam?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

21 Uzdodot šos divus jautājumus, kas ir jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Direktīvas 2012/34 II pielikums ir jāinterpretē tādējādi, ka šīs direktīvas I pielikumā minētās "pasažieru platformas" ir dzelzceļa infrastruktūras elements, kura izmantošana ietilpst minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksā atbilstoši minētā II pielikuma 1. punkta c) apakšpunktam vai kurš ir apkalpes vieta šī paša II pielikuma 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē.

22 Lai atbildētu uz šiem jautājumiem, ir jāatgādina, ka, interpretējot Savienības tiesību normu, ir jāņem vērā ne tikai tās teksts, bet arī tās konteksts un ar tiesiskā regulējuma, kurā šī norma ir ietverta, izvirzītie mērķi (spriedumi, 2010. gada 7. oktobris, *Lassal*, C-162/09, EU:C:2010:592, 49. punkts, un 2019. gada 11. aprīlis, *Tarola*, C-483/17, EU:C:2019:309, 37. punkts).

23 Šajā ziņā ir jākonstatē, ka Direktīvas 2012/34 3. panta 3. punktā dzelzceļa infrastruktūra ir definēta kā vienības, kas ir uzskaitītas šīs direktīvas I pielikumā.

24 Saskaņā ar šo I pielikumu dzelzceļa infrastruktūru veido tostarp "pasažieru un kravu platformas, tostarp pasažieru dzelzceļa stacijās un kravu terminālos".

25 Tādējādi, ja pasažieru platformas ietilpst dzelzceļa infrastruktūrā, no tā noteikti izriet, ka to izmantošana atbilstoši šīs pašas direktīvas II pielikuma 1. punkta c) apakšpunktam ietilpst "dzelzceļa infrastruktūras izmantošanā".

26 Kā uzskata iesniedzējtiesa, no paša šo Direktīvas 2012/34 noteikumu teksta izriet, ka pasažieru platformu izmantošana ietilpst šīs direktīvas II pielikuma 1. punktā definētajā minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksā.

27 Šādu interpretāciju apstiprina gan attiecīgo Direktīvas 2012/34 noteikumu vēsturiskais konteksts, gan ar to izvirzītie mērķi.

28 Attiecībā uz minēto noteikumu vēsturisko kontekstu vispirms ir jāatgādina, ka "pasažieru platformas" jau pirms Direktīvas 2012/34 pieņemšanas bija ietvertas dzelzceļa infrastruktūras definīcijā. Direktīvas 91/440 3. panta trešajā ievilkumā "dzelzceļa infrastruktūra" bija definēta ar atsauci uz vienībām, kas ir uzskaitītas Regulas Nr. 2598/70 I pielikuma A daļā, kuru vidū bija "pasažieru platformas".

29 Ir taisnība, ka, ciktāl saskaņā ar Direktīvas 2001/14 II pielikumu "dzelzceļa infrastruktūras izmantošana" nebija iekļauta minimālajos piekļuves pakalpojumos, pasažieru platformu izmantošana varētu ietilpt piekļuvē "pasažieru dzelzceļa stacij[ām], to ēk[ām] un cit[am] aprīkojumam" Direktīvas 2001/14 II pielikuma 2. punkta c) apakšpunkta izpratnē.

30 Tomēr, tā kā Savienības likumdevējs Direktīvas 2012/34 II pielikuma 1. punktā minimālajiem piekļuves pakalpojumiem ir pievienojis "dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu", ir jāuzskata, ka no tā laika šo platformu izmantošana ietilpst šajos pakalpojumos.

31 Turpinot – apstāklis, ka Direktīvas 2012/34 pieņemšanas laikā likumdevējs tās I pielikumā precizēja, ka dzelzceļa infrastruktūru veido tostarp pasažieru platformas, "tostarp pasažieru dzelzceļa stacijās", atspoguļo vēlmi nošķirt, pirmkārt, pasažieru platformas un, otrkārt, pasažieru dzelzceļa stacijas, un tikai pēdējās minētās ir apkalpes vietas minētās direktīvas II pielikuma 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē.

32 Turklāt fakts, ka šis II pielikums ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/2370 (2016. gada 14. decembris), ar ko [Direktīvu 2012/34] groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību (OV 2016, L 352, 1. lpp.), netika grozīts vispār, ļauj secināt, ka Savienības likumdevējs bija iecerējis paplašināt minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, lai iekļautu tajā pasažieru platformu izmantošanu kā dzelzceļa infrastruktūras veidojošu elementu.

33 Visbeidzot, ir taisnība, kā uzsver iesniedzējtiesa, ka ar Direktīvu 2012/34 veiktajai minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksa paplašināšanai, lai iekļautu tajā dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, šīs direktīvas apsvērumos nav sniegts īpašs pamatojums. Lai gan tas neliedz minētās direktīvas II pielikumu interpretēt tādējādi, ka pasažieru platformas ietilpst minimālajos piekļuves pakalpojumos šī pielikuma izpratnē, pastāvīgajā judikatūrā jau ir precizēts, ka tad, ja vispārpiemērojamā tiesību aktā ir norādīts galvenais iestādes izvirzītais mērķis, būtu pārmērīgi prasīt, lai tiktu norādīts īpašs pamatojums dažādām tehniska rakstura izvēlēm (spriedums, 2018. gada 7. februāris, *American Express*, C-304/16, EU:C:2018:66, 76. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

34 Šajā ziņā ir jākonstatē, ka Savienības likumdevēja veiktā izvēle ir saderīga ar Direktīvas 2012/34 mērķu sasniegšanu.

35 It īpaši no šīs direktīvas 3., 7., 8. un 26. apsvēruma izriet, ka tās mērķis ir uzlabot dzelzceļa sistēmas efektivitāti, lai to integrētu konkurētspējīgā tirgū, palielināt it īpaši godīgu konkurenci dzelzceļa pakalpojumu pārvaldībā un nodrošināt brīvas pakalpojumu sniegšanas principa piemērošanu dzelzceļa nozarē.

36 Tieši šajā nolūkā Direktīvā 2012/34 atbilstoši tās 65. apsvērumam ir noteiktas tās infrastruktūras pakalpojumu sastāvdaļas, kas ir būtiski svarīgas, lai operators varētu sniegt pakalpojumu, un tās, kas būtu jāsniedz par minimālu piekļuves maksu.

37 Piekļuves nosacījumu un maksas noteikšanas regulējums attiecībā uz minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, it īpaši ņemot vērā šo pakalpojumu galvenās īpašības, ir īpaši labvēlīgs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuriem sniegt šos pakalpojumus ir infrastruktūras pārvaldītāju pienākums. Direktīvas 2012/34 13. panta 1. punktā un 31. panta 3. punktā ir noteikts, ka infrastruktūras pārvaldītājiem nediskriminējošā veidā ir jāpiešķir visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksi par maksu, kas ir atbilstīga tiešajām izmaksām, kuras radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus.

38 Turpretim atbilstoši šīs direktīvas 13. panta 2. un 4. punktam, kā arī 31. panta 7. punktam piekļuvi apkalpes vietām, kas minētas šīs direktīvas II pielikuma 2. punktā, var noraidīt vienīgi tad, ja ir pieejamas ilgtspējīgas alternatīvas, un maksa, kuru piemēro par šo piekļuvi, nevar pārsniegt pakalpojuma sniegšanas izmaksas, kam pieskaitīta samērīga peļņa.

39 No tā izriet, ka Savienības likumdevēja izvēle pievienot dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, tostarp pasažieru platformas, minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksam uzlabo piekļuves dzelzceļa transporta tirgum nosacījumus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un tādējādi atbilst minētās direktīvas mērķiem.

40 Tādējādi Direktīvas 2012/34 II pielikuma 1. punkta c) apakšpunkta teksta šaura interpretācija atņemtu jebkādu lietderīgo iedarbību ar to veiktajam iepriekšējā tiesiskā regulējuma grozījumam, ar kuru dzelzceļa infrastruktūra ir iekļauta minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksā.

41 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz uzdotajiem jautājumiem ir jāatbild, ka Direktīvas 2012/34 II pielikums ir jāinterpretē tādējādi, ka šīs direktīvas I pielikumā minētās "pasažieru platformas" ir dzelzceļa infrastruktūras elements, kura izmantošana ietilpst minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksā atbilstoši minētā II pielikuma 1. punkta c) apakšpunktam.

Par šī sprieduma iedarbības ierobežošanu laikā

42 *ÖBB-Infrastruktur* rakstveida apsvērumos lūdza Tiesu ierobežot šī sprieduma iedarbību laikā gadījumā, ja Direktīvas 2012/34 II pielikums būtu jāinterpretē tādējādi, ka pasažieru platformu izmantošana ietilpst minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksā minētā II pielikuma 1. punkta c) apakšpunkta izpratnē.

43 Sava lūguma pamatojumam *ÖBB-Infrastruktur* norāda, pirmkārt, uz smagu ekonomisku traucējumu rašanās risku, ko izraisītu pat daļēja tās ar dzelzceļa transporta uzņēmumiem labticīgi noslēgto līgumu atcelšana, un, otrkārt, uz faktu, ka dalībvalstis, kā arī Eiropas Komisija esot veicinājušas lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu minēto noteikumu piemērojamības objektīvu neskaidrību.

44 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Savienības tiesību normas interpretācija, ko sniedz Tiesa LESD 267. pantā noteiktās kompetences ietvaros, izskaidro un precizē šīs tiesību normas jēgu un apjomu, kādā tā ir jāsaprot un jāpiemēro vai kādā to būtu bijis jāsaprot un jāpiemēro no tās spēkā stāšanās brīža. No tā izriet, ka šādi interpretētu normu tiesa var piemērot un tai tā ir jāpiemēro pat tiesiskām attiecībām, kas ir radušās un ir nodibinātas pirms sprieduma par lūgumu sniegt interpretāciju taisīšanas, ja turklāt ir izpildīti nosacījumi, kuri ļauj kompetentajās tiesās uzsākt tiesvedību attiecībā uz minētās tiesību normas piemērošanu (spriedums, 2019. gada 14. marts, *Skanska Industrial Solutions* u.c., C-724/17, EU:C:2019:204, 55. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

45 Tiesa tikai izņēmuma gadījumos, piemērojot Savienības tiesību sistēmai raksturīgo vispārējo tiesiskās noteiktības principu, var ierobežot iespēju visām ieinteresētajām personām atsaukties uz normu, kuru tā ir interpretējusi, lai apstrīdētu labticīgi nodibinātas tiesiskās attiecības. Lai varētu pieņemt lēmumu par šādu ierobežojumu, ir jābūt izpildītiem diviem būtiskiem kritērijiem, proti, ieinteresēto personu labticības esamībai un būtisku traucējumu rašanās riskam (spriedums, 2019. gada 14. marts, *Skanska Industrial Solutions* u.c., C-724/17, EU:C:2019:204, 56. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

46 Konkrētāk, Tiesa ir izmantojusi šādu risinājumu tikai ļoti konkrētos apstākļos, kad pastāvēja risks, ka varētu iestāties smagas ekonomiskas sekas, it īpaši saistībā ar tādu tiesisko attiecību lielo skaitu, kas nodibinātas labticīgi, pamatojoties uz regulējumu, kurš tika uzskatīts par spēkā esošu, un izrādījās, ka privātpersonas un valsts iestādes bija iesaistītas rīcībā, kas neatbilst Savienības tiesībām saistībā ar objektīvu un būtisku nenoteiktību attiecībā uz Savienības tiesību normu piemērojamību, un šo nenoteiktību varēja veicināt citu dalībvalstu vai Komisijas rīcība (spriedums, 2019. gada 14. marts, *Skanska Industrial Solutions* u.c., C-724/17, EU:C:2019:204, 57. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

47 Šajā gadījumā ir pietiekami konstatēt, kā secinājumu 75. punktā ir norādījis ģenerāladvokāts, ka *ÖBB-Infrastruktur* tikai apgalvo, ka tad, ja pasažieru platformu izmantošana ietilptu minimālajos piekļuves pakalpojumos Direktīvas 2012/34 II pielikuma 1. punkta c) apakšpunkta izpratnē, tas ietekmētu tiesiskās attiecības, kuras tā esot labticīgi nodibinājusi ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un kuru izbeigšana tai nozīmētu pārmērīgu ekonomisku slogu. Tā kā *ÖBB-Infrastruktur* nav sniegusi Tiesai nekādus konkrētus faktus par atbilstošu juridisko attiecību skaitu vai tāda ekonomiska sloga veidu vai mērogu, šāda argumentācija nav pietiekama, lai pierādītu ārkārtas apstākļu esamību, kas attaisnotu šī sprieduma iedarbības ierobežošanu laikā.

48 Līdz ar to nav pamata ierobežot šo iedarbību laikā.

Par tiesāšanās izdevumiem

49 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (astotā palāta) nospriež:

Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/EK (2012. gada 21. novembris) ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, II pielikums ir jāinterpretē tādējādi, ka šīs direktīvas I pielikumā minētās "pasažieru platformas" ir dzelzceļa infrastruktūras elements, kura izmantošana ietilpst minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksā atbilstoši minētā II pielikuma 1. punkta c) apakšpunktam.

[Paraksti]