GENERALINIO ADVOKATO
MANUEL CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA IŠVADA,
pateikta 2023 m. kovo 16 d.[1]

**Byla C-671/21**

**UAB „Gargždų geležinkelis“,**
**dalyvaujant:**
**Lietuvos transporto saugos administracijai,**
**Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnybai,**
**AB „LTG Infra“**

(Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Geležinkelių transportas – Direktyva 2012/34/ES – Infrastruktūros pajėgumų skyrimas – Traukinių tvarkaraščio sudarymas – 45 straipsnis – Derinimo procedūra – 46 straipsnis – Perpildyta infrastruktūra – Pirmumo teisės suteikimo kriterijai – 47 straipsnis – Nacionalinės teisės aktas, kuriame kaip pirmumo teisės suteikimo kriterijus nustatytas prognozuojamas infrastruktūros naudojimo intensyvumas – Tinkamas ir nediskriminacinis pajėgumų skyrimas“

1. Šis prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas byloje, kurią nagrinėjant kilo ginčas dėl įvairių Direktyvos 2012/34/ES[2] nuostatų, susijusių su nacionalinės teisės normomis, reglamentuojančiomis viešosios geležinkelių infrastruktūros naudojimo pajėgumų skyrimą, aiškinimo.

2. Ginčas iš esmės susijęs su: a) pirmumo teisės suteikimo kriterijais, kurie pagal Lietuvos teisės aktus taikomi bendrovių, siekiančių naudotis geležinkelių infrastruktūra, paraiškoms, visų pirma kai infrastruktūra yra perpildyta; b) išankstine derinimo procedūra, kurią turi vykdyti tos infrastruktūros valdytojas.

[1] Originalo kalba: ispanų.

[2] 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012, p. 32).

## I. Teisinis pagrindas

### *A. Sąjungos teisė. Direktyva 2012/34*

3. 39 straipsnyje („Infrastruktūros pajėgumų paskirstymas [skyrimas]“) nurodyta:

„1. Valstybės narės gali nustatyti infrastruktūros pajėgumų paskirstymo [skyrimo] struktūrą, laikydamosi 4 straipsnyje nustatytos valdymo nepriklausomumo sąlygos. Nustatomos konkrečios pajėgumų paskirstymo [skyrimo] taisyklės. Pajėgumus paskirsto [skiria] infrastruktūros valdytojas. Infrastruktūros valdytojas visų pirma užtikrina, kad infrastruktūros pajėgumai būtų paskirstomi [skiriami] tinkamai ir nediskriminuojant bei laikantis Sąjungos teisės.

<…>“

4. 44 straipsnyje („Paraiškos“) numatyta:

„1. <…> [P]areiškėjai gali kreiptis į infrastruktūros valdytoją prašydami, kad su jais būtų sudaryta sutartis, suteikianti teisę <…> naudotis geležinkelių infrastruktūra.

<…>“

5. 45 straipsnyje („Traukinių tvarkaraščio sudarymas“) nustatyta:

„1. Infrastruktūros valdytojas patenkina, jei įmanoma, visus prašymus [visas paraiškas] skirti infrastruktūros pajėgumų, įskaitant prašymus [paraiškas] skirti daugiau negu vieną tinklą kertančias traukinio linijas, ir turi, jei įmanoma, atsižvelgti į visus pareiškėjų patiriamus suvaržymus, įskaitant ekonominį poveikį jų veiklai.

2. Sudarant ir derinant traukinių tvarkaraštį infrastruktūros valdytojas konkrečioms paslaugoms gali suteikti pirmumo teisę, tačiau tik atsižvelgdamas į 47 ir 49 straipsnių nuostatas.

3. Infrastruktūros valdytojas su suinteresuotomis šalimis konsultuojasi dėl tarnybinio traukinių tvarkaraščio projekto ir nustato bent vieno mėnesio laikotarpį, per kurį jos gali pareikšti savo nuomonę. <…>

4. Infrastruktūros valdytojas imasi tinkamų priemonių, kad išspręstų visus klausimus, dėl kurių buvo pareikštas susirūpinimas.“

6. 46 straipsnyje („Derinimo procedūra“) nurodyta:

„1. Kai pagal 45 straipsnį sudarant traukinių tvarkaraščius infrastruktūros valdytojas susiduria su įvairių prašymų [paraiškų] nesuderinamumu, jis turi stengtis, derindamas t[as] prašymus [paraiškas], užtikrinti, kad būtų geriausiai suderinti visi reikalavimai.

2. Jei reikia suderinti prašymus [paraiškas], infrastruktūros valdytojas turi teisę, laikydamasis pagrįstų ribų, siūlyti tokius infrastruktūros pajėgumus, kurie skiriasi nuo tų, kurių buvo prašyta.

3. Konsultuodamasis su atitinkamais pareiškėjais, infrastruktūros valdytojas stengiasi išspręsti visus konfliktus. Tokios konsultacijos grindžiamos toliau nurodytos informacijos atskleidimu per atitinkamą laiką, nemokamai ir ją pateikiant raštu ar elektroniniu formatu:

<…>

4. Derinimo procedūrą reglamentuojantys principai nustatomi tinklo nuostatuose. Jie visų pirma turi atspindėti sunkumus tvarkant tarptautines traukinio linijas ir atitinkamų pakeitimų poveikį kit[iems] infrastruktūr[os] valdytojams.

5. Jeigu prašymai [paraiškos] skirti infrastruktūros pajėgumų negali būti patenkint[os] jų nesuderinus, infrastruktūros valdytojas stengiasi visus prašymus [visas paraiškas] patenkinti j[as] derindamas.

6. Jei kyla su infrastruktūros pajėgumų paskirstymu [skyrimu] susiję ginčai, siekiant tokius ginčus skubiai išspręsti, nedarant poveikio galiojančioms apeliacinėms procedūroms ir 56 straipsniui, parengiama ginčų sprendimo tvarka. Ši tvarka nustatoma tinklo nuostatuose. Jei taikoma tokia tvarka, sprendimas priimamas per 10 darbo dienų.“

7. 47 straipsnyje („Perpildyta infrastruktūra“) numatyta:

„1. Jeigu, suderinęs prašymus [paraiškas] skirti traukinio linijas ir pasikonsultavęs su pareiškėjais, infrastruktūros valdytojas negali tinkamai patenkinti prašymų [paraiškų] skirti infrastruktūros pajėgumų, jis nedelsdamas paskelbia, kad ta infrastruktūros dalis, kurioje susidarė tokia padėtis, yra perpildyta. Perpildyta infrastruktūra galima paskelbti ir infrastruktūrą, kuri, veikiausiai, bus perpildyta artimiausioje ateityje.

<…>

3. Jeigu nebuvo taikomi mokesčiai pagal 31 straipsnio 4 dalį arba taikant tuos mokesčius nebuvo pasiektas teigiamas rezultatas ir paskelbta, kad infrastruktūra yra perpildyta, infrastruktūros valdytojas infrastruktūros pajėgumams paskirstyti [skirti] dar gali taikyti pirmumo teisės suteikimo kriterijus.

4. Nustatant pirmumo teisės suteikimo kriterijus atsižvelgiama į paslaugos svarbą visuomenei bet kurios kitos paslaugos, kurios bus dėl tos priežasties atsisakyta, atžvilgiu.

Siekdamos garantuoti tinkamų transporto paslaugų plėtrą pagal šias nuostatas, o ypač įvykdyti viešųjų paslaugų reikalavimus arba skatinti nacionalinę ir tarptautinę krovinių vežimo geležinkeliais plėtrą, valstybės narės gali nediskriminuojančiomis sąlygomis imtis visų būtinų priemonių, kad užtikrintų, jog skirstant [skiriant] infrastruktūros pajėgumus tokioms paslaugoms būtų suteikta pirmumo teisė.

<…>

6. Perpildytos infrastruktūros atveju taikomos procedūros ir naudojami kriterijai nurodomi tinklo nuostatuose.“

8. 52 straipsnyje („Traukinio linijų panaudojimas“) nustatyta:

„1. Infrastruktūros valdytojas tinklo nuostatuose nurodo reikalavimus, pagal kuriuos pajėgumų paskirstymo [skyrimo] tikslais nustatinėdamas pirmumo teises jis atsižvelgia į prieš tai buvusį traukinio linijų panaudojimo lygį.

2. Ypač tais atvejais, kai infrastruktūra perpildyta, infrastruktūros valdytojas reikalauja, kad būtų atsisakyta tokios traukinio linijos, kuri bent per vieną mėnesį buvo naudojama mažiau negu tinklo nuostatuose nustatyta ribinė norma, nebent ta linija buvo nenaudojama ne dėl ekonominių priežasčių, kurių pareiškėjas negalėjo kontroliuoti.“

### *B. Lietuvos teisė. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimas Nr. 611 „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo taisyklių patvirtinimo“*[3]

9. 28 punkte nustatyta:

„Jeigu yra galimybių, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas, siekdamas suderinti paraiškas skirti tuos pačius pajėgumus, turi pasiūlyti pareiškėjams <…> kitus pajėgumus nei tuos, kurių prašoma paraiškoje. Pareiškėjams <…> nesutikus su viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo pasiūlytomis alternatyvomis arba nesant tokių alternatyvų, taikoma prioriteto taisyklė, t. y. prašomi pajėgumai skiriami tam pareiškėjui, kuris naudos minėtus pajėgumus keleivių, bagažo vežimo tarptautiniais maršrutais paslaugoms teikti; jeigu pajėgumai bus naudojami ne keleivių, bagažo vežimo tarptautiniais maršrutais paslaugoms teikti, pajėgumai skiriami tam pareiškėjui, kuris pajėgumus naudos keleivių, bagažo vežimo vietiniais maršrutais paslaugoms teikti; jeigu prašomi pajėgumai bus naudojami ne keleivių, bagažo vežimo tarptautiniais maršrutais paslaugoms teikti arba keleivių, bagažo vežimo vietiniais maršrutais paslaugoms teikti, pajėgumai skiriami pareiškėjui <…>, kuri[s] naudos pajėgumus daugiau dienų; jeigu pajėgumus numatoma naudoti tiek pat dienų, pajėgumai skiriami tam pareiškėjui <…>, kuri[s] pateikė paraišką skirti daugiau važiavimų atitinkamu maršrutu.“

## II. Faktinės aplinkybės, byla ir prejudiciniai klausimai

10. 2019 m. balandžio 3 d. UAB „Gargždų geležinkelis“ (toliau – „Gargždų geležinkelis“) pateikė paraišką skirti geležinkelių infrastruktūros pajėgumų prekiniams traukiniams 2019–2020 m. laikotarpiu.

11. 2019 m. gegužės 3 d. Lietuvos transporto saugos administracija šią paraišką perdavė vertinti viešosios infrastruktūros valdytojui[4].

12. 2019 m. liepos 10 d. infrastruktūros valdytojas Transporto saugos administracijai pateikė tarnybinio traukinių tvarkaraščio projektą. Jis pažymėjo, kad dėl esamo riboto pralaidumo tam tikrose geležinkelio infrastruktūros dalyse nėra galimybės tvarkaraštyje nustatyti visų pareiškėjų (įskaitant „Gargždų geležinkelį“) prašomų pajėgumų, nes kai kurios iš šių paraiškų nesuderinamos tarpusavyje.

13. 2019 m. liepos 17 d. „Gargždų geležinkelis“ infrastruktūros valdytojui ir Transporto saugos administracijai nurodė, kad galimai dirbtinai kuriama perpildyta infrastruktūra, nes į tarnybinį traukinių tvarkaraštį buvo įtrauktos įvairių pareiškėjų paraiškos vežti tuos pačius krovinius.

[3] Toliau – Nutarimas dėl pajėgumų skyrimo taisyklių.

[4] Lietuvoje infrastruktūros valdytojas yra AB „Lietuvos geležinkeliai“ Geležinkelių infrastruktūros direkcija (toliau – infrastruktūros valdytojas).

14. 2019 m. rugpjūčio 3 d. infrastruktūros valdytojas pareiškėjui „Gargždų geležinkelis“ atsakė, kad, esant nesutarimų dėl tų pačių pajėgumų skyrimo tam tikrame viešosios geležinkelių infrastruktūros ruože, pradėta derinimo procedūra. Jis patikslino, kad paraiškose skirti pajėgumų nėra informacijos apie planuojamus vežti krovinius.

15. 2019 m. rugsėjo 23 d. infrastruktūros valdytojas informavo pareiškėją „Gargždų geležinkelis“, kad viešosios geležinkelių infrastruktūros ruožas perpildytu paskelbtas remiantis faktiniais ruožo pajėgumais ir tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui gautų paraiškų skirti pajėgumų analize. Jis jam taip pat nurodė, kad infrastruktūros valdytojas negalėjo pasiūlyti kitų pajėgumų, nei nurodytieji paraiškoje, nes vienas iš pareiškėjų atsisakė dalyvauti derinimo procedūroje.

16. 2019 m. rugsėjo 24 d. infrastruktūros valdytojas informavo Transporto saugos administraciją, kad nuo 2019 m. rugpjūčio 27 d. iki 2019 m. rugsėjo 23 d. vykdė derinimo procedūrą, kuriai pasibaigus negalėjo patenkinti visų paraiškų. Taigi jis paskelbė, kad nurodytuose ruožuose viešoji geležinkelių infrastruktūra yra perpildyta 2019 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu.

17. 2019 m. rugsėjo 30 d. „Gargždų geležinkelis“ kreipėsi į Transporto saugos administraciją ir paprašė išnagrinėti infrastruktūros valdytojo veiksmus.

18. 2019 m. spalio 15 d. Transporto saugos administracija nustatė, kad infrastruktūros valdytojas, nagrinėdamas ir derindamas paraiškas, veikė pagal tuo metu galiojusių teisės aktų reikalavimus ir nepažeidė pareiškėjo „Gargždų geležinkelis“ teisių bei teisėtų interesų.

19. 2019 m. spalio 17 d. Transporto saugos administracijos direktorius nusprendė neskirti pareiškėjui „Gargždų geležinkelis“ prašomų pajėgumų, nes jie jau buvo paskirti kitoms bendrovėms, taikant Nutarimo dėl pajėgumų skyrimo taisyklių 28 punkte nustatytą prioriteto taisyklę. Be to, jis nurodė, kad pasiūlyti alternatyvių pajėgumų nėra galimybės, nes viešosios geležinkelių infrastruktūros dalis taip pat yra perpildyta.

20. 2019 m. lapkričio 12 d. „Gargždų geležinkelis“ apskundė minėtą sprendimą Ryšių reguliavimo tarnybos direktoriui; 2020 m. vasario 13 d. direktorius priėmė įsakymą, juo atmetė skundą.

21. „Gargždų geležinkelis“ šį įsakymą apskundė Vilniaus apygardos administraciniam teismui ir jis 2020 m. spalio 22 d. sprendimu atmetė skundą.

22. „Gargždų geležinkelis“ dėl 2020 m. spalio 22 d. sprendimo pateikė apeliacinį skundą Lietuvos vyriausiajam administraciniam teismui.

23. Pirma, šiam teismui kyla abejonių dėl nacionalinės teisės normų, reglamentuojančių infrastruktūros pajėgumų skyrimą. Konkrečiai kalbant, jis klausia, ar Nutarimo dėl pajėgumų skyrimo taisyklių 28 punkte nustatytos trečioji ir ketvirtoji prioriteto taisyklės atitinka Direktyvą 2012/34.

24. Šiose taisyklėse kaip prioritetinis infrastruktūros pajėgumų skyrimo kriterijus numatytas tinklo naudojimo intensyvumas – veiksnys, dėl kurio gali būti pažeistas nediskriminavimo principas, nes suteikiamas nepagrįstas pranašumas rinkos senbuviui. Tai pripažinta 2013 m.

vasario 28 d. Teisingumo Teismo sprendime [5] dėl Direktyvos 2001/14/EB [6], kuri buvo panaikinta ir pakeista Direktyva 2012/34.

25. Antra, tas pats teismas klausia, ar norint taikyti pirmumo teisės suteikimo kriterijus turi būti įvykdyta sąlyga dėl infrastruktūros paskelbimo perpildyta, ar, priešingai, kaip matyti iš Direktyvos 2012/34 45 straipsnio 2 dalies, infrastruktūros valdytojas šių kriterijų taip pat gali laikytis vykdydamas traukinių tvarkaraščio sudarymo ir derinimo procedūrą.

26. Atsižvelgdamas į tai, Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas pateikė Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„Ar Direktyvos 2012/34/ES 47 straipsnio 4 dalies pirmą ir antrą sakinius reikia vertinti kaip vienareikšmiai draudžiančius nustatyti nacionalinį teisinį reglamentavimą, pagal kurį perpildytos infrastruktūros atveju pajėgumų paskirstymo metu galima atsižvelgti į geležinkelių infrastruktūros panaudojimo intensyvumą? Ar šiam vertinimui reikšmės turi tai, ar geležinkelių infrastruktūros panaudojimo rodiklis yra susietas su faktiniu šios infrastruktūros panaudojimu praeityje, ar planuojamu panaudojimu atitinkamo tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu? Ar šiam vertinimui turi reikšmės Direktyvos 2012/34/ES 45 ir 46 straipsnių nuostatos, suteikiančios plačią diskreciją viešosios infrastruktūros valdytojui ar sprendimus dėl pajėgumų priimančiam subjektui derinti prašomus pajėgumus, ir šių nuostatų įgyvendinimas nacionalinėje teisėje? Ar šiam vertinimui turi reikšmės aplinkybė, kad konkrečiu atveju infrastruktūros perpildymas konstatuojamas dėl pajėgumų, kurių prašo dvi ar daugiau geležinkelio įmonių dėl tų pačių krovinių vežimo?

Ar Direktyvos 2012/34/ES 45 straipsnio 2 dalies nuostata <…> reiškia, kad infrastruktūros valdytojas gali taikyti nacionalinę prioriteto taisyklę ir tais atvejais, kai nėra konstatuojamas infrastruktūros perpildymas? Kokia apimtimi (remiantis kokiais kriterijais) infrastruktūros valdytojas, prieš konstatuodamas infrastruktūros perpildymą, turi *suderinti paraiškas skirti traukinio linijas ir pasikonsultuoti su pareiškėjais* Direktyvos 2012/34/ES 47 straipsnio 1 dalies pirmo sakinio pagrindu? Ar minėta konsultacija su pareiškėjais turi apimti įvertinimą, kad du ar daugiau pareiškėjų pateikė konkuruojančias paraiškas dėl tų pačių krovinių (prekių) vežimo?“

## III. Procesas Teisingumo Teisme

27. Prašymas priimti prejudicinį sprendimą Teisingumo Teismui pateiktas 2021 m. lapkričio 9 d.

28. Rašytines pastabas pateikė „Gargždų geležinkelis“, Lietuvos vyriausybė ir Europos Komisija.

29. Nuspręsta, kad teismo posėdžio rengti nebūtina.

[5] Byla *Komisija / Ispanija* (C-483/10, EU:C:2013:114; toliau – Sprendimas *Komisija / Ispanija*).

[6] 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (OL L 75, 2001, p. 29; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 404).

## IV. Vertinimas

### *A. Pirminės pastabos*

30. Siekiant geriau suprasti ginčą, reikėtų apibendrinti taisykles, reglamentuojančias infrastruktūros valdytojo veiksmus skiriant pajėgumus naudotis geležinkelių infrastruktūros dalimis [7].

31. Direktyvoje 2012/34 įtvirtintos teisės normos taikomos, pirma, geležinkelių infrastruktūros valdymui ir, antra, geležinkelio įmonių veiklai. Pastarosios teisės normos apima normas, reglamentuojančias teisinę tvarką, taikomą išduodant licencijas ir skiriant toms įmonėms infrastruktūros pajėgumus, už kurių naudojimą jos turi mokėti mokesčius.

32. Logiška, kad geležinkelių infrastruktūros pajėgumai riboti [8], nes ši infrastruktūra yra „natūralus monopolis“ [9], kurį taikant nėra prasmės plėtoti infrastruktūrą. Direktyvoje 2012/34, užuot apibrėžus šią infrastruktūrą, pasirinkta aprašyti ją sudarančius elementus, kurie išsamiai nurodyti jos I priede [10]. Tinklo sąvoka siejama su šia infrastruktūra: geležinkelių tinklas yra „visa geležinkelių infrastruktūra, kurią valdo infrastruktūros valdytojas“ [11].

33. Geležinkelių infrastruktūrą (siejamą su traukinio linijos sąvoka) [12] valdo jos valdytojas, atsakingas už infrastruktūros eksploatavimą, techninę priežiūrą ir atnaujinimą. Subjektai, jau gavę licenciją, kurioje yra įvardijami kaip geležinkelio įmonės, turi prašyti valdytojo pripažinti jų teisę naudotis tam tikrais šios infrastruktūros pajėgumais.

34. Prieš vykdant geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo procedūrą parengiami vadinamieji „tinklo nuostatai“; juose infrastruktūros valdytojas nustato šio skyrimo bendrąsias taisykles, terminus, procedūras ir kriterijus. Direktyvoje 2012/34 infrastruktūros valdytojui suteikiama teisė detaliau reglamentuoti nemažai šio skyrimo aspektų [13].

35. Pagrindinis principas yra tas, kad infrastruktūros valdytojas tenkina, kiek tai įmanoma, visas gautas paraiškas dėl infrastruktūros pajėgumų. Jeigu tai neįmanoma, jis taiko kitus skyrimo kriterijus [14]. Be to, jis turi parengti tarnybinio traukinių tvarkaraščio projektą ir perduoti jį suinteresuotiesiems asmenims, kad šie pateiktų savo pastabas.

7 Toliau pateiktuose punktuose (31–41) pakartoti mano išvados byloje C-388/17 *SJ* (EU:C:2018:738) 51–63 punktai (kai kuriais atvejais jie šiek tiek pakeisti).

8 Direktyvos 2012/34 58 konstatuojamojoje dalyje tai pažymėta nurodžius, kad „taikant apmokestinimo ir pajėgumų paskirstymo [skyrimo] sistemas turėtų būti atsižvelgta į didėjantį infrastruktūros pajėgumų išnaudojimą ir galiausiai į pajėgumų stokos poveikį“.

9 Direktyvos 2012/34 71 konstatuojamoji dalis.

10 Jie apima fizinę bazę, reikalingą geležinkelių sistemai sukurti ir prižiūrėti, kaip antai žemės plotą, apatinį kelio statinį, peronus ir prekių platformas, keturių pėdų pločio kelius ir pėsčiųjų takus, aptvarus, apsaugines priemones, inžinerinius statinius (tiltus arba tunelius), pervažas, viršutinį kelio statinį, keleivių ir prekių privažiuojamuosius kelius, saugos, signalizacijos ir telekomunikacijų įrenginius atvirame kelyje, sumontuotus stotyse ir rūšiavimo stotyse, apšvietimo įrenginius ir elektros energijos transformavimo ir perdavimo įrenginius, reikalingus riedmenų traukai užtikrinti, arba infrastruktūros padalinio naudojamus pastatus.

11 Direktyvos 2012/34 3 straipsnio 25 punktas.

12 Infrastruktūros pajėgumai – tai „galimybė tvarkaraštyje numatyti traukinio linijas, prašomas skirti tam tikroje infrastruktūros dalyje tam tikru laikotarpiu“ (3 straipsnio 24 ir 27 punktai).

13 Pavyzdžiui, nustatyti apmokestinimo taisykles (29 straipsnio 3 dalis), reikalavimus, kuriuos turi įvykdyti pareiškėjai (41 straipsnio 2 dalis), derinimo procedūrą reglamentuojančius principus ir ginčų sprendimo tvarką (46 straipsnio 4 ir 6 dalys) arba galiausiai nustatyti perpildytos infrastruktūros atveju taikytinas procedūras ir kriterijus, taip pat mažiausią ribinę naudojimo normą (47 straipsnio 6 dalis ir 52 straipsnio 2 dalis).

14 Įsitikinęs, kad yra tarpusavyje nesuderinamų paraiškų, infrastruktūros valdytojas, derindamas tas paraiškas, turi stengtis užtikrinti, kad būtų kuo geriau suderinti visi reikalavimai; laikydamasis pagrįstų ribų, jis gali siūlyti kitus infrastruktūros pajėgumus, nei buvo prašyta.

36. Atsižvelgiant į visus sprendimus [15] dėl infrastruktūros pajėgumų skyrimo, galima baigti rengti tarnybinį traukinių tvarkaraštį, suplanavus traukinių ir riedmenų eismą naudojantis infrastruktūra to tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu. Direktyvos 2012/34 VII priedo 2 dalyje nurodyta galimybė keisti arba koreguoti tarnybinį traukinių tvarkaraštį, taigi galima manyti, kad tvarkaraštis yra lankstus ir jį galima pritaikyti prie kintančių aplinkybių.

37. Infrastruktūros valdytojas veikia aplinkybėmis, kuriomis galimybės patenkinti įmonių pareiškėjų paraiškas yra ribotos (teritorijos ir laiko požiūriu). Kadangi maršrutai išdėstyti tik pagal bėgių kelius ir priklauso nuo paslaugų įrenginių eksploatacinių savybių, valdytojas būtinai turi derinti visų geležinkelio įmonių teikiamas transporto paslaugas.

38. Iš tikrųjų geležinkelių transporto įmonių diskrecija siūlyti visuomenei maršrutus, kuriems šios įmonės teikia pirmenybę, ir joms tinkamiausius traukinių tvarkaraščius yra suderinama su tuo, kad šie pasiūlymai priklauso nuo infrastruktūros valdytojo sprendimų, susijusių su derinimu. Taigi būtent infrastruktūros valdytojas galiausiai „nustato“ (nors ir tenkindamas įmonių paraiškas) vadinamąsias „eksploatavimo sąlygas“, pagal kurias teikiamos paslaugos.

39. Direktyvoje 2012/34 nurodyta daug atvejų, kai infrastruktūros valdytojui suteikiami su šiomis sąlygomis susiję įgaliojimai. 3 straipsnyje pateiktos „alternatyvaus maršruto“, „perspektyvios alternatyvos“ ar „perpildytos infrastruktūros“ apibrėžtys nulėmė vėlesnius teisės aktus, pagal kuriuos infrastruktūros valdytojas gali (ir turi) įsikišti nustatant geležinkelių tinklo naudojimo sąlygas – tiek susijusias su „turimais transporto pajėgumais“, tiek su pačiais „maršrutais“ ar „paslaugos teikimo dažnumu“, kad būtų išvengta dubliavimosi ar perpildymo [16].

40. Tinklo nuostatuose, kuriuos turi paskelbti infrastruktūros valdytojas, jam taip pat leidžiama keisti aspektus, kurių *a priori* negalima apibrėžti. Be to, infrastruktūros valdytojas gali skirti kitokius pajėgumus, nei prašyta; tai rodo, kad geležinkelių transporto paslaugas teikiančių įmonių diskrecija yra ribota dėl ribotų galimybių, susijusių su tuo, kad turimų išteklių, kuriuos turi valdyti infrastruktūros valdytojas, nepakanka.

41. Galiausiai būtinybė valdyti ir paskirstyti ribotus geležinkelių išteklius reiškia, kad infrastruktūros valdytojui turi būti suteikta teisė šiuos išteklius naudojančioms įmonėms nustatyti paslaugų teikimo sąlygas, susijusias su turimais pajėgumais, maršrutais ir šių paslaugų teikimo dažnumu.

42. Infrastruktūros valdytojui tenka pagrindinis vaidmuo – jis yra subjektas, atsakingas už fizinės sistemos, leidžiančios vykdyti geležinkelių transportą, eksploatavimą, techninę priežiūrą ir atnaujinimą. Pagal Direktyvos 2012/34 39 straipsnio 1 dalį jis turi užtikrinti, kad „infrastruktūros pajėgumai būtų paskirstomi tinkamai ir nediskriminuojant“.

[15] Nors direktyvoje sprendimai dėl infrastruktūros pajėgumų skyrimo aiškiai nenurodyti, tai, kad jie priimami, yra aišku. 46 straipsnio 6 dalyje numatyta ginčų sprendimo tvarka (nedarant poveikio atitinkamam apeliacinio skundo pateikimui pagal 56 straipsnį).

[16] Šis kriterijus patvirtintas 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2016/2370, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2012/34/ES, kiek tai susiję su keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimu ir geležinkelių infrastruktūros valdymu (OL L 352, 2016, p. 1). Jos 28 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad „valstybės narės gali nustatyti specialias sąlygas, susijusias su prieigos prie infrastruktūros teise, siekiant sudaryti sąlygas įgyvendinti keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų integruotą tvarkaraščio sistemą“.

43. Geležinkelio įmonės, turinčios teisę[17] vykdyti veiklą šiame sektoriuje, turi kreiptis į infrastruktūros valdytoją dėl teisės naudotis tam tikrais infrastruktūros pajėgumais pripažinimo, kad galėtų teikti transporto paslaugas[18].

44. Direktyvos 2012/34 13 straipsnio 1 dalyje infrastruktūros valdytojai įpareigojami nediskriminuojant visoms geležinkelio įmonėms teikti II priedo I punkte nustatytą minimalų prieigos paketą.

45. Vykdant Direktyvoje 2012/34 nustatytą infrastruktūros pajėgumų skyrimo procedūrą siekiama užtikrinti, kad geležinkelio įmonės iš tikrųjų disponuotų paskirtais pajėgumais pagal direktyvos 10 straipsnio 1 dalyje numatytus įgaliojimus[19].

46. Ši procedūra trunka nuo tinklo nuostatų paskelbimo iki tarnybinio traukinių tvarkaraščio patvirtinimo[20]. Tarpinės procedūros nustatytos Direktyvos 2012/34 IV skyriaus 3 skirsnyje ir apima:

– vieno ar daugiau pareiškėjų (geležinkelio įmonių) paraiškas dėl infrastruktūros pajėgumų,

– traukinių tvarkaraščio sudarymo etapą, pateikus pareiškėjų paraiškas,

– derinimo etapą, kuris prasideda infrastruktūros valdytojui nustačius, kad paraiškos yra tarpusavyje nesuderinamos,

– paskelbimą apie perpildytą infrastruktūrą, kai neįmanoma suderinti paraiškų. Tokiu atveju infrastruktūros valdytojas skirdamas pajėgumus taiko pirmumo teisės suteikimo kriterijus.

47. Manau, kad nagrinėjant pateiktus klausimus tikslingiau vadovautis pajėgumų skyrimo procedūrų struktūra, pagrįsta terminais. Taigi pirmiausia išanalizuosiu su derinimo procedūra susijusius aspektus, paskui daugiausia dėmesio skirsiu perpildytai infrastruktūrai taikomoms taisyklėms.

### *B. Antrasis prejudicinis klausimas*

48. Antrąjį prejudicinį klausimą sudarančiais klausimais prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar prieš paskelbdamas, kad geležinkelių infrastruktūra yra perpildyta, šios infrastruktūros valdytojas:

– gali taikyti nacionalinę prioriteto taisyklę,

– turi suderinti paraiškas skirti traukinio linijas ir pasikonsultuoti su pareiškėjais,

[17] Pagal Direktyvos 2012/34 17 straipsnio 4 dalį „[j]okiai įmonei neleidžiama teikti geležinkelių transporto paslaugų, kurioms taikomos šio skyriaus nuostatos, jeigu įmonei neišduota atitinkama licencija teikti paslaugas“.

[18] Pagal tą pačią Direktyvos 2012/34 17 straipsnio 4 dalį „tokia licencija savaime nesuteikia jos turėtojui teisės naudotis geležinkelių infrastruktūra“.

[19] „Geležinkelio įmonėms suteikiama teisė lygiavertėmis, nediskriminacinėmis ir skaidriomis sąlygomis naudotis geležinkelių infrastruktūra visose valstybėse narėse visų rūšių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms teikti“. Direktyvos 2012/34 10 straipsnio 2 dalis skirta keleiviniam transportui.

[20] Traukinių tvarkaraštyje pateikiami „duomenys, atspindintys visą suplanuotą traukinių ir riedmenų eismą atitinkama infrastruktūra per tvarkaraščio galiojimo laikotarpį“ (Direktyvos 2012/34 3 straipsnio 28 punktas).

– turi įvertinti sutampančias paraiškas dėl krovinių, kuriuos ketina vežti du ar daugiau pareiškėjų.

49. Šiuose klausimuose materialiniai aspektai (pajėgumų skyrimo taisyklės) susikerta su formaliaisiais aspektais (traukinių tvarkaraščio sudarymo ir derinimo procedūros). Pirmiausia nagrinėsiu formaliuosius aspektus.

*1. Traukinių tvarkaraščio sudarymo ir derinimo procedūros: Direktyvos 2012/34 45 ir 46 straipsniai*

50. Sudarydamas traukinių tvarkaraštį „[i]nfrastruktūros valdytojas patenkina, jei įmanoma, visus prašymus [visas paraiškas] skirti infrastruktūros pajėgumų“ [21]. Jeigu paraiškos nesuderinamos, „jis turi stengtis, *derindamas* t[as] prašymus [paraiškas], užtikrinti, kad būtų geriausiai suderinti visi reikalavimai [kad jos būtų kaip įmanoma geriau suderintos]“ [22].

51. Taigi derinimas [23] yra labai svarbus skiriant infrastruktūros pajėgumus, kai paraiškos tarpusavyje nesuderinamos. Atliekant tokį derinimą (jo principai turi būti nurodyti tinklo nuostatuose) [24], pagal Direktyvos 2012/34 46 straipsnį:

– infrastruktūros valdytojas turi teisę, „laikydamasis pagrįstų ribų, siūlyti tokius infrastruktūros pajėgumus, kurie skiriasi nuo tų, kurių buvo prašyta“ (2 dalis),

– numatyta konsultavimosi su pareiškėjais procedūra: pareiškėjams pateikiama informacija apie kitų pareiškėjų paraiškų turinį, neatskleidžiant pareiškėjų tapatybės. Konsultacijų tikslas – suteikti infrastruktūros valdytojui galimybę išspręsti kylančius ginčus (3 dalis),

– nustatyta „ginčų sprendimo tvarka [siekiant skubiai išspręsti]“ ginčus dėl infrastruktūros pajėgumų skyrimo (6 dalis).

52. Iš visų šių teisės normų matyti, kad geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojas turi aktyviai dalyvauti derinimo procedūroje, kad būtų priimtas tinkamas sprendimas. Remdamasis informacija apie kiekvieno pareiškėjo reikalavimus ir esamus ribotus pajėgumus infrastruktūros valdytojas užtikrina, kad visi pareiškėjai turėtų galimybę teikti paslaugas, net jei dėl to reikėtų kai ko atsisakyti.

53. Manau, kad infrastruktūros valdytojo funkcija yra ne tik būti tarpininku, kuris stengiasi pasiekti, kad besiginčijančios šalys susitartų. Kaip jau minėjau, Direktyvoje 2012/34 jam suteikiami įgaliojimai priimti sprendimus. Konkrečiai kalbant, 46 straipsnio 3 dalyje infrastruktūros valdytojui suteikiama teisė *spręsti* pareiškėjų ginčus.

[21] Direktyvos 2012/34 45 straipsnio 1 dalis.

[22] Direktyvos 2012/34 46 straipsnio 1 dalis. Panaši nuostata pateikta to paties straipsnio 5 dalyje: „[j]eigu prašymai [paraiškos] skirti infrastruktūros pajėgumų negali būti patenkint[os] jų nesuderinus, infrastruktūros valdytojas stengiasi visus prašymus [visas paraiškas] patenkinti j[as] derindamas“.

[23] Direktyvos 2012/34 3 straipsnio 22 punkte tai apibrėžta kaip „procesas, per kurį infrastruktūros valdytojas ir pareiškėjai stengiasi rasti sprendimą, kaip suderinti prieštaraujančius prašymus dėl infrastruktūros pajėgumų“.

[24] Direktyvos 2012/34 46 straipsnio 4 dalis ir IV priedo 3 punktas. Šiame priede nustatyta, kad tinklo nuostatuose pateikiama, be kita ko, tokia informacija: „d) derinimą reglamentuojantys principai ir ginčų sprendimo sistema, kuri yra šio proceso dalis“.

54. Remiantis nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą ir šalių pastabose pateikta informacija galima daryti išvadą, kad šioje byloje nagrinėjama derinimo procedūra nevisiškai atitinka Direktyvos 2012/34 46 straipsnio reikalavimus[25], tačiau tai gali nustatyti tik prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, nes jis geriausiai susipažinęs su faktinėmis aplinkybėmis.

*2. Kam teikiama pirmumo teisė vykdant traukinių tvarkaraščio sudarymo ir derinimo procedūras?*

55. Direktyvos 45 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad infrastruktūros valdytojas, „[s]udarydamas ir derindamas traukinių tvarkaraštį, <…> konkrečioms paslaugoms <…> suteikia pirmumo teisę, tačiau tik atsižvelgdamas į 47 ir 49 straipsnių nuostatas“.

56. Šią nuostatą aiškinti nelengva, nes 47 straipsnyje reglamentuojamas ruožo paskelbimas perpildytu, o 49 straipsnyje nurodyta specializuotoji infrastruktūra (nagrinėjamoje byloje ji nesvarbi).

57. Laikausi nuomonės, kad 45 straipsnyje pateikta nuoroda į 47 straipsnį leidžia teigti, jog pirmumo teisės suteikimo kriterijai, pagal kuriuos tam tikroms paslaugoms teikiamas pirmumas ir kuriuos 47 straipsnyje numatyta taikyti siekiant paskirti perpildytos infrastruktūros pajėgumus, gali būti *mutatis mutandis* taikomi (išankstinėms) traukinių tvarkaraščio sudarymo ir derinimo procedūroms.

58. Toks vertinimas atitinka Lietuvos vyriausybės poziciją ir nesutampa su Komisijos nuomone – Komisija mano, kad 45 ir 46 straipsniuose nenumatyta taikyti pirmumo taisyklių, nustatytų tik 47 straipsnyje. Komisija teigia, kad tai matyti iš Sprendimo *SJ*[26] 39 ir 40 punktų, tačiau aš šiuos punktus suprantu kitaip nei Komisija.

59. Šiame sprendime Teisingumo Teismas, apžvelgęs esminius traukinių tvarkaraščio sudarymo ir derinimo procedūrų aspektus, pabrėžė, kad „Direktyvos 2012/34 47 straipsnyje numatytos nuostatos, pagal kurias geležinkelių infrastruktūros perpildymo atveju infrastruktūros valdytojas gali nustatyti pirmumo teisės suteikimo kriterijus“. Jis nepaaiškino (nes nagrinėtoje byloje to nereikėjo), ar tie patys kriterijai gali būti taikomi traukinių tvarkaraščio sudarymo ir derinimo procedūroms.

60. Kaip jau minėjau, Direktyvos 2012/34 45 ir 46 straipsniuose infrastruktūros valdytojui suteikiama plati diskrecija priimti sprendimus, susijusius su paraiškomis dėl pajėgumų skyrimo. Šiuo tikslu jam nėra jokių kliūčių iš anksto (tinklo nuostatuose) paskelbti, pagal kokius pagrįstus, objektyvius ir nediskriminacinius kriterijus jis sudarys traukinių tvarkaraščius ir prireikus derins tarpusavyje nesuderinamas paraiškas. Infrastruktūros valdytojas taip pat gali teikti pirmumą tam tikroms paslaugoms kitų atžvilgiu, jeigu to reikia dėl bendrojo intereso.

61. Kaip tvirtina Lietuvos vyriausybė, tai padeda užtikrinti procedūros skaidrumą, nes pareiškėjai iš anksto žino, kokie veiksmai bus atlikti, kai reikės derinti jų paraiškas.

[25] Atrodo, kad vykdant šią procedūrą tik pasikeista laiškais, tačiau visiškai nebuvo mėginta išspręsti ginčą. Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą 15 punkte nurodyta, kad infrastruktūros valdytojas neturi galimybių imtis veiksmų, nes vienas pareiškėjas atsisakė dalyvauti derinimo procedūroje. Tai taip pat nurodyta pareiškėjo „Gargždų geležinkelis“ pastabose (68–70 punktuose). Nelogiška, kad derinimo procedūra pasmerkta nesėkmei dėl vieno pareiškėjo atsisakymo dalyvauti joje.

[26] 2019 m. vasario 28 d. sprendimas (C-388/17, EU:C:2019:161).

62. Kitaip yra tuo atveju, kai viena iš prioriteto taisyklių susijusi su naudojimo intensyvumu, kaip lemiamu kriterijumi. Toliau nagrinėsiu, kokiu mastu šis kriterijus palankus rinkoje įsitvirtinusiam dalyviui, taigi jo taikymas trukdo siekti vieno iš esminių Direktyvos 2012/34 tikslų, t. y. atverti geležinkelių rinką konkurencijai.

*3. Vežamų krovinių pobūdis*

63. Kaip ir Lietuvos vyriausybė bei Komisija, manau, kad vežamų krovinių rūšis nėra svarbus veiksnys vykdant nesuderinamų paraiškų skirti pajėgumų derinimo procedūrą.

64. Direktyvoje 2012/34 numatyta, kad į ypatumus, susijusius su krovinių pobūdžiu, atsižvelgiama siekiant nustatyti antkainius, bet ne vykdant derinimo procedūrą. Pagal 32 straipsnio 1 dalies ketvirtą pastraipą infrastruktūros valdytojai gali išskirti rinkos segmentus pagal vežamus krovinius.

65. Be to, paraiškose skirti pajėgumų nebūtina nurodyti krovinių, kuriuos geležinkelio įmonė ketina vežti, rūšį. Iš tiesų, kaip teigia „Gargždų geležinkelis“ [27], jo paraiška buvo susijusi su krovininiais traukiniais ir nenurodyta, kokius krovinius ketinta vežti (tai atrodo logiška, nes ši aplinkybė priklauso nuo konkrečių rinkos reikalavimų) [28].

## *C. Pirmasis prejudicinis klausimas*

66. Šiame prejudiciniame klausime pateiktais klausimais nacionalinis teismas iš esmės nori išsiaiškinti, ar tuo atveju, kai infrastruktūra paskelbta perpildyta, pagal Direktyvos 2012/34 47 straipsnio 4 dalį galima nustatyti pirmumo teisės suteikimo skiriant pajėgumus kriterijus, kuriuos taikant atsižvelgiama į geležinkelio įmonės naudojimosi šia infrastruktūra intensyvumą praeityje arba ateityje.

67. Į bylą įstojusių šalių pozicijos šiuo klausimu skiriasi: „Gargždų geležinkelis“ tvirtina, kad nauji rinkos dalyviai yra diskriminuojami, o Lietuvos vyriausybė tai neigia. Komisija savo ruožtu teigia, kad šis kriterijus, net jei apskritai galiotų, būtų priimtinas tik tuo atveju, jeigu dėl jo nebūtų ribojama konkurencija ir jis neskatintų riboti pajėgumų.

68. Manau, kad siekiant atsakyti į šiuos klausimus reikalinga informacija pateikiama Sprendime *Komisija / Ispanija*. Jame Teisingumo Teismas:

– pripažino, kad pagal „Direktyvos 2001/14 14 straipsnio 1 dal[į] [dabar – Direktyvos 2012/34 39 straipsnio 1 dalis] <…> infrastruktūros valdytojas visų pirma užtikrina, kad infrastruktūros pajėgumai būtų paskirstomi [skiriami] nešališkai ir nediskriminuojant bei laikantis Sąjungos teisės“,

– konstatavo, kad „tinklo faktinio panaudojimo kriterijus, kaip infrastruktūros pajėgumų paskirstymo [skyrimo] kriterijus, yra diskriminacinis, nes dėl jo taikymo, kai sutampa prašymai [paraiškos] dėl tos pačios geležinkelio linijos naudojimo tuo pačiu laiku arba kai tinklas yra

[27] Jo rašytinių pastabų 15 ir 16 punktai.

[28] Jeigu „licencija“ yra „licencijas išduodančios institucijos išduotas leidimas įmonei, kuriuo pripažįstam[i] jos kaip geležinkelio įmonės įgaliojimai teikti geležinkelių transporto paslaugas“, o geležinkelio įmonės pagrindinė veikla turi būti „teikti krovinių ir (arba) keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas“, paraiškoje skirti pajėgumų turi būti nurodyta siūloma paslauga (keleivių arba krovinių vežimas), tačiau nebūtinai vežamų krovinių rūšis.

perpildytas, įprastiniai naudotojai išsaugo pranašumą, o naujiems rinkos dalyviams galimybė naudotis pačiomis patraukliausiomis traukinio linijomis užkertama“ [29].

69. Tiesa, toje byloje naudojimo intensyvumas buvo susijęs su naudojimu praeityje, o nagrinėjamoje byloje jis numatomas atsižvelgiant į ateities prognozes. Vis dėlto manau, kad ši aplinkybė neturi įtakos sprendimui.

70. Taip yra todėl, kad, norint įtikinamai ir realistiškai įvertinti būsimus infrastruktūros pajėgumų poreikius, prognozės turi būti pagrįstos objektyviais duomenimis apie infrastruktūros panaudojimą artimiausioje praeityje (arba dabar). Kadangi tokią vertinimo informaciją gali pateikti tik rinkoje įsitvirtinę dalyviai, visų kitų į rinką norinčių patekti subjektų padėtis yra prastesnė: jie negali remtis jau suteiktomis paslaugomis (arba gali tai daryti tik ribotai).

71. Iš tikrųjų leidus taikyti tokį kriterijų galėtų susidaryti užburtas ratas, kai rinkoje įsitvirtinusiam dalyviui nuosekliai ir paeiliui būtų skiriami pajėgumai, apeinant
Direktyvos 2012/34 38 straipsnio 2 dalyje numatytą reikalavimą („[t]eisė naudotis konkrečiais infrastruktūros pajėgumais kaip traukinio linija pareiškėjams gali būti suteikta ne ilgesniam kaip vieno tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui“) [30].

72. Net jeigu nevienodų sąlygų sudarymas būtų pateisinamas remiantis kitu Direktyvos 2012/34 tikslu, pavyzdžiui, užtikrinti veiksmingesnį infrastruktūros naudojimą, „tam, kad tas tikslas būtų pasiektas, visiškai nereikia, kad dėl aptariamos priemonės būtų diskriminuojami tinklo operatoriai ar kad dėl tos priemonės nauji rinkos dalyviai negalėtų naudotis tinklu“ [31].

73. Atrodo, kad iš nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą ir šalių pastabose aprašytų faktinių aplinkybių matyti, jog *de facto* tokia diskriminacija egzistavo ir naujas rinkos dalyvis dėl jos patyrė žalos. Nors, kartoju, tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, yra pagrindo manyti, kad taikant trečiąją ir ketvirtąją taisykles, numatytas Nutarimo dėl pajėgumų skyrimo taisyklių 28 punkte, naujo rinkos dalyvio prašymai leisti naudotis infrastruktūra sistemingai atmetami ir tai palanku valstybiniam rinkos senbuviui. Be to, valstybinis rinkos senbuvis prašė pajėgumų, o juos gavęs vėliau jais nesinaudojo [32] ir atsisakė dalyvauti derinimo procedūroje.

[29] Sprendimas *Komisija / Ispanija* (94 ir 95 punktai). Pagal šią jurisprudenciją taip pat draudžiama 52 straipsnį („Traukinio linijų panaudojimas“), susijusį su pirmumo teisių nustatymu vykdant pajėgumų skyrimo procedūrą, aiškinti taip, kad ankstesnis traukinio linijų panaudojimo lygis gali būti pranašumas. Būtent šio straipsnio 2 dalyje numatyta priešingai, nes perpildytos infrastruktūros atveju traukinio linijų reikia atsisakyti dėl nepakankamo jų panaudojimo.

[30] Sprendimo *Komisija / Ispanija* 91 ir 92 punktai. Jo 98 punkte Teisingumo Teismas pabrėžė, kad yra „konkrečių nuostatų, kuriomis siekiama skatinti veiksmingą infrastruktūros pajėgumų naudojimą užtikrinant nešališką ir nediskriminacinę prieigą prie geležinkelių tinklo“. Generalinis advokatas N. Jääskinen savo išvadoje pabrėžė, kad „palankesnių sąlygų sudarymo istoriniam operatoriui [rinkos senbuviui] nėra tarp šioje direktyvoje numatytų priemonių, kuriomis skatinamas veiksmingas tinklo naudojimas“ (C-483/10, EU:C:2012:524, 97 punktas).

[31] Sprendimo *Komisija / Ispanija* 97 punktas.

[32] „Gargždų geležinkelis“ remiasi Lietuvos auditorių rūmų ataskaita (2018 m. gruodžio 12 d. Audito ataskaita Nr. VA-2018-P-20-1-12), kurioje konstatuota, kad valstybinis rinkos dalyvis neišnaudojo 39 % rezervuotų pajėgumų.

## V. Išvada

74. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui pateikti Lietuvos vyriausiajam administraciniam teismui tokį atsakymą:

2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė,

turi būti aiškinama taip:

– jos 46 straipsnyje reikalaujama nustatyti derinimo ir ginčų sprendimo procedūras, kad infrastruktūros valdytojas, laikydamasis pagrįstų ribų, pats nuspręstų dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo pareiškėjams, taigi pasikonsultavęs su jais suderintų paraiškas, kurios tarpusavyje nesuderinamos,

– 45 straipsnio 2 dalyje, siejamoje su 47 straipsniu, infrastruktūros valdytojui leidžiama teikti pirmumą konkrečioms paslaugoms, vykdant traukinių tvarkaraščių sudarymo ir derinimo procedūras, jeigu jis tai daro remdamasis objektyviais, skaidriais, pagrįstais, proporcingais ir nediskriminaciniais kriterijais,

– pagal 47 straipsnio 4 dalį draudžiami nacionalinės teisės aktai, kuriuose, siekiant skirti infrastruktūros pajėgumų esant perpildytai infrastruktūrai, kaip pirmumo teisės suteikimo kriterijus nustatytas rinkoje įsitvirtinusio dalyvio naudojimosi geležinkelių tinklu intensyvumas (buvęs ar būsimas) ir dėl to naujiems rinkos dalyviams užkertama galimybė naudotis ta pačia infrastruktūra.