



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda)

28. september 2023*

Eelotsusetaotlus – Euroopa raudteepiirkond – Direktiiv 2012/34/EÜ –
Raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamine – Artikkel 45 –
Liiklusgraafikute koostamine – Artikkel 46 – Kooskõlastusmenetlus – Artikkel 47 –
Ülekoormatud infrastruktuur – Eriotstarbeliste teenuste eelistamine –
Prioriteetsuskriteeriumid – Riigisised õigusnormid, mis näevad ette infrastruktuuri kasutamise
intensiivsusega seotud prioriteetsuskriteeriumid

Kohtuasjas C-671/21,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Lietuvos vyriausiasis administracinis teismase (Leedu kõrgeim halduskohus) 5. novembri 2021. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 9. novembril 2021, menetluses

„Gargždų geležinkelis“ UAB,

menetluses osalesid:

Lietuvos transporto saugos administracija,

Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba,

„LTG Infra“ AB,

EUROOPA KOHUS (esimene koda),

koosseisus: koja president A. Arabadžiev, kohtunikud P. G. Xuereb, T. von Danwitz, A. Kumin (ettekandja) ja I. Ziemele,

kohtujurist: M. Campos Sánchez-Bordona,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– „Gargždų geležinkelis“ UAB, esindaja: *advokatas* V. Nikitinas,

* Kohtumenetluse keel: leedu.

– Leedu valitsus, esindajad: K. Dieninis ja S. Grigonis,
– Euroopa Komisjon, esindajad: S. L. Kalėda, P. Messina ja G. Wilms,
olles 16. märtsi 2023. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,
on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus puudutab Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT 2012, L 343, lk 32), artiklite 45–47 tõlgendamist.
- 2 Taotlus on esitatud menetluses, mille algatamiseks esitas „Gargždų geležinkelis“ UAB kaebuse Lietuvos transporto saugos administracija (Leedu transpordiohutuse amet; edaspidi „transpordiohutusamet“) otsuse peale, millega keelduti Gargždų geležinkelisele eraldamast avaliku raudteefrastruktuuri läbilaskevõimet, ja Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba (Leedu Vabariigi sideamet) määruse peale, millega jäeti rahuldamata kaebus, mille Gargždų geležinkelis selle otsuse peale esitas.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

- 3 Direktiivi 2012/34 põhjendustes 3 ja 34 on märgitud:
„(3) Tuleks suurendada raudteesüsteemi tõhusust ja integreerida raudteesüsteem turuga, kus valitseb konkurents, võttes arvesse raudteede eripära.
[...]
(34) Selleks et tagada läbipaistvus ja kõikide raudteeveo-ettevõtjate mittediskrimineeriv juurdepääs raudteefrastruktuurile ja teenindusrajatistes osutatavatele teenustele, tuleks kogu juurdepääsu õiguste teostamiseks vajalik teave avaldada võrgustiku teadaandes. [...]“.
- 4 Direktiivi artikli 3 punkti 20 kohaselt on „ülekoormatud infrastruktuur“ infrastruktuuri osa, mille puhul nõudlust infrastruktuuri läbilaskevõime järele ei ole teatavatel ajavahemikel võimalik rahuldada ka pärast erinevate läbilaskevõime taotluste kooskõlastamist.
- 5 Direktiivi artikli 3 punkti 26 kohaselt on „võrgustiku teadaanne“ teade, milles esitatakse kasutustasude määramise ning läbilaskevõime jaotamise skeemidega seotud üksikasjalikud üldeeskirjad, tähtajad, menetlused ja kriteeriumid, sealhulgas muu teave, mis on raudteefrastruktuuri läbilaskevõime taotlemiseks vajalik.
- 6 Direktiivi artikli 3 punkti 27 kohaselt on „rongiliin“ infrastruktuuri läbilaskevõime, mis on vajalik rongi liikumiseks ühest punktist teise teatava ajavahemiku jooksul.

- 7 Direktiivi 2012/34 IV peatükk puudutab raudteeinfrastruktuuri kasutustasude määramist ja raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamist. IV peatüki 1. jagu „Üldpõhimõtted“ sisaldab muu hulgas selle direktiivi artikleid 26 ja 27.
- 8 Direktiivi artiklis 26 „Infrastruktuuri läbilaskevõime tõhus kasutamine“ on sätestatud:
„Liikmesriigid tagavad, et raudteeinfrastruktuuri kasutustasude määramise ja läbilaskevõime jaotamise skeemid oleksid vastavuses käesolevas direktiivis sätestatud põhimõtetega ning võimaldaksid seega raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal olemasolevat infrastruktuuri läbilaskevõimet turustada ning optimaalse tõhususega kasutada.“
- 9 Direktiivi artikli 27 „Võrgustiku teadaanne“ lõikes 1 on sätestatud:
„Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töötab pärast huvitatud isikutega konsulteerimist välja ning avaldab võrgustiku teadaande, mis on kättesaadav tasu eest, mis ei ületa aruande avaldamisega seotud kulusid. [...]“.
- 10 Direktiivi 2012/34 IV peatüki 2. jagu „Infrastruktuuri ja teenuste kasutustasud“ sisaldab muu hulgas selle direktiivi artikleid 31, 32 ja 36.
- 11 Nimetatud direktiivi artikli 31 „Kasutustasude määramise põhimõtted“ lõikes 4 on sätestatud:
„Lõikes 3 osutatud infrastruktuuri kasutustasud võivad sisaldada tasu, mis kajastab ülekoormusperioodidel tekkivat läbilaskevõime nappust infrastruktuuri kindlaksmääratavas osas.“
- 12 Direktiivi artikli 32 „Erandid kasutustasude määramise põhimõttest“ lõike 1 neljandas lõigus on sätestatud:
„Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad võivad lisaks eristada turusegmente veetava kauba või reisijate alusel.“
- 13 Direktiivi 2012/34 artiklis 36 „Reserveerimistasud“ on ette nähtud:
„Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad võivad võtta asjakohast tasu jaotatud läbilaskevõime eest, mis jääb kasutamata. Kõnealuse kasutamatajätmise tasu eesmärk on ergutada läbilaskevõime tõhusat kasutamist. Tasu nõudmine taotlejatelt, kellele on jaotatud rongiliin, on kohustuslik, kui nad ei kasuta jaotatud liini või selle osa korrapäraselt. [...]“.
- 14 Direktiivi IV peatüki 3. jagu „Infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamine“ sisaldab artikleid 38–54.
- 15 Direktiivi artikli 38 „Läbilaskevõimega seotud õigused“ lõike 1 esimeses lõigus on sätestatud:
„Infrastruktuuri läbilaskevõimet jaotab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja. Pärast läbilaskevõime määramist taotlejale ei saa saaja seda teisele ettevõtjale ega üksusele üle anda.“
- 16 Direktiivi 2012/34 artikli 39 „Läbilaskevõime jaotamine“ lõikes 1 on sätestatud:
„Liikmesriigid võivad sätestada infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise raamistiku, tingimusel et järgitakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja majandamise sõltumatus nõuet, mis on ette nähtud artikliga 4. Sätestatakse konkreetsed läbilaskevõime jaotamise eeskirjad. Läbilaskevõimet jaotab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja. Eelkõige tagab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, et infrastruktuuri läbilaskevõimet jaotatakse ausalt ja diskrimineerimata ning vastavalt liidu õigusele.“

17 Direktiivi artiklis 45 „Liiklusgraafikute koostamine“ on ette nähtud:

„1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja rahuldab võimaluste piires kõik infrastruktuuri läbilaskevõime taotlused, sealhulgas enam kui ühte võrgustikku läbivaid rongiliine hõlmavad taotlused, ning võtab võimaluste piires arvesse kõiki taotlejatele kehtestatavaid piiranguid, sealhulgas mõju nende äritegevusele.

2. Liiklusgraafikute koostamisel ja kooskõlastamisel võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja eelistada eriotstarbelisi teenuseid, kuid üksnes artiklites 47 ja 49 sätestatud korras.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja konsulteerib liiklusgraafiku kavandi osas huvitatud isikutega ning annab neile oma seisukohtade esitamiseks aega vähemalt üks kuu. Huvitatud isikud on kõik infrastruktuuri läbilaskevõimet taotlenud isikud ja muud isikud, kes soovivad, et neil lubataks avaldada arvamust seoses liiklusgraafiku mõjuga nende võimalustele liiklusgraafikuperioodil raudteeveoteenuseid osta.

4. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võtab vajalikud meetmed võimalike esilekerkinud probleemide lahendamiseks.“

18 Direktiivi artikli 46 „Kooskõlastusmenetlus“ lõigetes 1–3 on sätestatud:

„1. Artiklis 45 sätestatud liiklusgraafikute koostamise käigus püüab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja juhul, kui eri taotluste vahel tekib vastuolu, taotluste kooskõlastamise kaudu tagada kõikide nõudmiste parima ühildamise.

2. Kooskõlastamist nõudva olukorra tekkimisel on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal õigus mõistlikes piires pakkuda taotletud läbilaskevõimest erinevat infrastruktuuri läbilaskevõimet.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja püüab asjasse puutuvate taotlejatega konsulteerides kõik võimalikud vastuolud lahendada. Selliseid konsultatsioone peetakse järgmise teabe alusel, mis avalikustatakse mõistliku aja jooksul tasuta kas kirjalikult või elektrooniliselt:

a) rongiliinid, mida kõik teised taotlejad on samadel marsruutidel taotlenud;

b) samadel marsruutidel kõigile teistele taotlejatele esialgselt jaotatud rongiliinid;

c) kooskõlas lõikega 2 asjakohastel marsruutidel väljapakutud alternatiivsed rongiliinid;

d) läbilaskevõime jaotamise käigus arvessevõetavate kriteeriumide kõik üksikasjad.

Kooskõlas artikli 39 lõikega 2 edastatakse kõnealune teave ilma teisi taotlejaid avalikustamata, välja arvatud juhul, kui asjaomased taotlejad on avalikustamiseks loa andnud.“

19 Direktiivi 2012/34 artikkel 47 „Ülekoormatud infrastruktuur“ on sõnastatud järgmiselt:

„1. Kui pärast taotletavate rongiliinide kooskõlastamist ja taotlejatega konsulteerimist ei ole võimalik infrastruktuuri läbilaskevõime taotlusi nõuetekohaselt rahuldada, kuulutab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja viivitamata selle infrastruktuuri osa, kus kõnealune olukord tekkis, ülekoormatuks. Seda tehakse ka infrastruktuuri suhtes, mille puhul prognoositakse lähitulevikus läbilaskevõime ammendumist.

2. Kui infrastruktuur on kuulutatud ülekoormatuks, teeb raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja artiklis 50 osutatud läbilaskevõime analüüsi, välja arvatud juhul, kui juba rakendatakse artiklis 51 ette nähtud läbilaskevõime suurendamise kava.

3. Kui kasutustasusid ei ole kehtestatud kooskõlas artikli 31 lõikega 4 või need ei ole andnud rahuldavat tulemust ning infrastruktuur on kuulutatud ülekoormatuks, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisel rakendada lisaks ka prioriteetsuskriteeriume.

4. Prioriteetsuskriteeriumide aluseks on teenuse olulisus ühiskonna jaoks võrreldes muu teenusega, mis sellest tulenevalt kõrvale jäetakse.

Et tagada asjakohaste veeteenuste areng kõnealuses raamistikus, rahuldamiseks eelkõige avalike teenustega seotud vajadusi või edendamaks riigisisest ja rahvusvahelist raudtee-kaubavedu, võtavad liikmesriigid mittediskrimineerivatel tingimustel vajalikud meetmed, et tagada nimetatud teenuste eelistamine infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisel.

[...].“

20 Direktiivi artikli 49 „Eriotstarbeline infrastruktuur“ lõigetes 1 ja 2 on sätestatud:

„1. Ilma et see piiraks lõike 2 kohaldamist, on infrastruktuuri läbilaskevõime kasutatav kõikide selliste teenuseliikide puhul, mis vastavad rongiliini käigushoidmiseks vajalikele põhinäitajatele.

2. Kui on olemas sobilikud alternatiivsed marsruudid, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja pärast huvitatud isikutega konsulteerimist määrata teatava infrastruktuuri kasutamiseks teatavat liiki liiklusele. Ilma et see piiraks [ELTL] artiklite 101, 102 ja 106 kohaldamist, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja pärast sellist määramist infrastruktuuri läbilaskevõime jagamisel eelistada kõnealust liiki liiklust.

Selline määramine ei takista kõnealuse infrastruktuuri kasutamist muud liiki liikluseks, kui läbilaskevõime on olemas.“

21 Nimetatud direktiivi artikli 52 „Rongiliinide kasutamine“ lõikes 1 on sätestatud:

„Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja täpsustab võrgustiku teadaandes tingimused, mille kohaselt ta võtab jaotamismenetluse eelistuste kindlaksmääramisel arvesse rongiliinide varasemat kasutusmäära.“

Leedu õigus

22 Leedu Vabariigi valitsuse 19. mai 2004. aasta määrusega nr 611 heaks kiidetud avaliku raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise eeskirjade (Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 611 „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo taisyklių patvirtinimo“; *Žin.*, 2004, n° 83-3019) (muudetud Leedu Vabariigi valitsuse 9. aprilli 2018. aasta määrusega nr 355 (Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 355; *TAR*, 2018, n° 2018-6085)) (edaspidi „jaotamiseeskirjad“) punkt 28 täpsustab:

„Avaliku raudteeinfrastruktuuri ettevõtja pakub võimaluse korral sama läbilaskevõime jaotamist puudutavate taotluste lahendamiseks taotlejatele ja/või hooldusettevõtjatele muud läbilaskevõimet kui see, mille kohta taotlus oli esitatud. Juhul, kui taotlejad ja/või

hooldusettevõtjad keelduvad avaliku raudteeinfrastruktuuri ettevõtja poolt asenduseks pakutud läbilaskevõimest või kui see võime puudub, kohaldab avaliku raudteeinfrastruktuuri ettevõtja prioriteetsusreeglit, mille kohaselt eraldatakse asjaomane läbilaskevõime taotlejale, kes kasutab seda reisijate- ja kaubaveo teenuste osutamiseks rahvusvahelistel liinidel; kui läbilaskevõimet ei kasutata reisijate- ja kaubaveo teenuste osutamiseks rahvusvahelistel liinidel, eraldatakse see taotlejale, kes kasutab seda reisijate- ja kaubaveo teenuste osutamiseks kohalikel liinidel; kui läbilaskevõimet ei kasutata reisijate- ja kaubaveo teenuste osutamiseks rahvusvahelistel ega kohalikel liinidel, eraldatakse see taotlejale või hooldusettevõtjale, kes kasutab seda suuremal arvul päevadel; kui läbilaskevõimet soovitakse kasutada samal arvul päevadel, eraldatakse see taotlejale või hooldusettevõtjale, kes taotles selle eraldamist võimalikult suuremale lõikude arvule asjaomasel liinil.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

- 23 Gargždų geležinkelis esitas 3. aprillil 2019 transpordiohutusametile taotluse avaliku raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamiseks kaubarongidele ajavahemikuks 2019–2020 sõiduplaani alusel. Taotlus edastati avaliku raudteeinfrastruktuuri ettevõtjale, st „Lietuvos geležinkeliai“ AB raudteeinfrastruktuuri direksioonile, millest nüüd on saanud LTG Infra (edaspidi „raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja“).
- 24 Pärast nimetatud taotluse läbivaatamist jõudis raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja järeldusele, et olukord ei võimalda kõnealuse raudteeinfrastruktuuri teatavate osade piiratud läbilaskevõime tõttu planeerida sõiduplaanis kogu taotlejate taotletud läbilaskevõimet, sealhulgas seda, mida taotles Gargždų geležinkelis, kuna nende taotlused olid osaliselt konkureerivad. Mis puudutab Gargždų geležinkelise väidet, et selle infrastruktuuri ülekoormatus võis olla kunstlik, kuna erinevad taotlejad olid esitanud läbilaskevõime jaotamise taotlusi selleks, et sõiduplaani kohaselt vedada sama veost, siis täpsustas raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, et need jaotamise taotlused ei sisaldanud teavet kavandatud veoste kohta ning seega ei saa ta seda väidet kinnitada.
- 25 Kui vaidluse lahendamiseks oli algatatud kooskõlastamismenetlus, siis üks taotlejatest, kes ei olnud Gargždų geležinkelis, keeldus selles osalemast ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal ei olnud võimalik pakkuda sellele äriühingule muud läbilaskevõimet kui see, mis oli nimetatud tema taotluses. Tõdedes lisaks, et selle kooskõlastamismenetluse tulemusel ei saanud ta ebapiisava läbilaskevõime tõttu rahuldada kõiki esitatud taotlusi, teatas raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, et infrastruktuur on kõnealustel lõikudel ülekoormatud.
- 26 Seejärel edastas raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja 2019. aasta septembris transpordiohutusametile muudetud sõiduplaani kava, et võtta vastu läbilaskevõime jaotamise otsused, ja teabe asjaomaste lõikude tegeliku läbilaskevõime kohta, mis oli kindlaks määratud saadud taotluste alusel.
- 27 Gargždų geležinkelis pöördus sellega seoses 30. septembril 2019 transpordiohutusameti poole.
- 28 Transpordiohutusamet otsustas 15. oktoobri 2019. aasta otsusega, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja oli toiminud talle esitatud taotluste läbivaatamisel ja kooskõlastamisel kehtivate õigusnormide nõudeid järgides ega olnud rikkunud Gargždų geležinkelise õigusi ega kahjustanud tema õiguspäraseid huve.

- 29 Lisaks otsustas transpordiohutusameti direktor 17. oktoobri 2019. aasta otsusega keelduda Gargždų geležinkelisele tema taotletud läbilaskevõimet eraldamast põhjendusega, et seda ei ole. See läbilaskevõime oli tema sõnul juba jaotatud teistele ettevõtjatele vastavalt jaotamiseskirjade punktis 28 kehtestatud prioriteetsusreeglile. Selles otsuses oli märgitud, et asenduseks ei saa läbilaskevõimet pakkuda, kuna avaliku raudteeinfrastruktuuri asjaomane osa on samuti ülekoormatud.
- 30 Leedu Vabariigi sideameti direktor leidis 13. veebruari 2020. aasta määruses, et Gargždų geležinkelise poolt 17. oktoobri 2019. aasta otsuse peale esitatud halduskaebus on põhjendamatu, ning jättis seetõttu kaebuse rahuldamata.
- 31 Kuna Gargždų geležinkelise poolt Vilniaus apygardos administracinis teismasele (Vilniuse piirkondlik halduskohus, Leedu) 13. veebruari 2020. aasta määruse peale esitatud kaebus jäeti 22. oktoobri 2020. aasta kohtuotsusega samuti rahuldamata, esitas see äriühing selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse Lietuvos vyriausiasis administracinis teismasele (Leedu kõrgeim halduskohus), kes on eelotsusetaotluse esitanud kohus.
- 32 Viimati nimetatud kohtul on tekkinud kaks küsimust raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamist reguleerivate riigisiseste õigusnormide kooskõla kohta direktiiviga 2012/34.
- 33 Esimesena märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et põhikohtuasjas kõne all oleval ajavahemikul oli ainus võimalus infrastruktuuri ülekoormatuse probleemi lahendamiseks kohaldada jaotamiseskirjade punktis 28 sätestatud prioriteetsusreeglit. Kuivõrd direktiivi 2012/34 artikli 47 lõige 4 lubab liikmesriikidel kehtestada infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamiseks prioriteetidid, mis põhinevad osutatavate teenuste liigil, siis leiab see kohus, et selle sättega on kooskõlas selles punktis 28 ette nähtud esimene ja teine kriteerium, mille kohaselt on eelistamine just seotud seda liiki teenustega, mida taotleja kavatseb osutada.
- 34 Seevastu kolmas ja neljas kriteerium, mille kohaselt sõltub läbilaskevõime jaotamine asjaomase võrgustiku kasutamise intensiivsusest, tekitavad kahtlusi. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib selles kontekstis, et Gargždų geležinkelise arvates ei taga sellised prioriteetsusreeglid diskrimineerimiskeelu põhimõtte järgimist, kuna need reeglid annavad traditsioonilisele vedajale põhjendamatu eelise. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja väidab seevastu, et võrgustiku intensiivsema kasutamisega seotud prioriteetide määramine põhineb avaliku raudteeinfrastruktuuri tõhusa kasutamise kriteeriumil.
- 35 Sellega seoses tuletab eelotsusetaotluse esitanud kohus meelde, et meetmeid, mida liikmesriigid võivad direktiivi 2012/34 artikli 47 lõike 4 alusel võtta, tuleb võtta mittediskrimineerivatel tingimustel.
- 36 Ta meenutab ka, et 28. veebruari 2013. aasta kohtuotsuses komisjon vs. Hispaania (C-483/10, EU:C:2013:114) analüüsis Euroopa Kohus Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT 2001, L 75, lk 29; ELT eriväljaanne 07/05, lk 404), mis tunnistati kehtetuks ja asendati direktiiviga 2012/34, sisu.
- 37 Selles kohtuotsuses tõdes Euroopa Kohus Hispaania õigusnormi kohta, et võrgustiku tegeliku kasutamise kriteerium kui infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise kriteerium on diskrimineeriv, kuna juhul, kui taotlused samale rongiliinile kattuvad või kui võrgustik on tunnistatud

ülekoormatuks, toob see kaasa selle, et säilivad tavapäraste kasutajate eelised ja blokeeritakse uute turuletulijate juurdepääs kõige atraktiivsematele rongiliinidele. Lisaks ei nõustunud Euroopa Kohus sellega, et asjaomase liikmesriigi poolt selles osas esitatud põhjendused, mis põhinevad infrastruktuuri tõhusama kasutamise tagamisel, on põhjendatud, kuna ta leidis, et sellise eesmärgi saavutamiseks ei ole mingil juhul vaja diskrimineerida raudteevõrgustiku ettevõtjaid või takistada uute turuletulijate juurdepääsu sellele võrgustikule.

- 38 Mis puudutab põhikohtuasja, siis toob eelotsusetaotluse esitanud kohus välja neli erilist asjaolu.
- 39 Esiteks, erinevalt olukorrast, mida Euroopa Kohus analüüsis 28. veebruari 2013. aasta kohtuotsuses komisjon *vs.* Hispaania (C-483/10, EU:C:2013:114), ei puuduta riigisisese prioriteetsusreegliga, see tähendab jaotamiseeskirjade punktiga 28, antud võimalus võtta läbilaskevõime jaotamisel arvesse infrastruktuuri kasutamise intensiivsust mitte selle kasutamist minevikus, vaid tulevikus.
- 40 Teiseks annavad direktiivi 2012/34 sätted, mis reguleerivad läbilaskevõime jaotamist, täpsemalt selle artiklid 45 ja 46, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale ulatusliku kaalutusõiguse, et lahendada juhtumipõhiselt võimalikud erimeelsused, mis puudutavad konkureerivaid läbilaskevõime taotlusi.
- 41 Kolmandaks on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal direktiivi 2012/34 artikli 52 lõike 1 kohaselt lubatud võtta arvesse rongiliinide varasemat kasutusmäära.
- 42 Neljandaks kinnitab GargŹdŲ geležinkelis, et põhikohtuasjas kõne all olev infrastruktuur ei ole tema enda taotlust puudutavas osas tegelikult ülekoormatud, kuna ta konkureerib ühe teise ettevõtjaga sama veose osas. Tema sõnul tuleks läbilaskevõime kattumise küsimus lahendada üksnes direktiivi 2012/34 artiklites 45 ja 46 ette nähtud sõiduplaanide koostamise ja kooskõlastamise raames, jättes prioriteetsusreeglid kohaldamata, et mitte ohutada ettevõtjat, kelle kasuks need reeglid kõnelevad, läbilaskevõime taotlemise õigust kuritarvitama.
- 43 Neid kaalutlusi arvestades on eelotsusetaotluse esitanud kohtul tekkinud küsimus, kas direktiivi 2012/34 artikli 47 lõikega 4 on vastuolus riigisisese õigusnormid, mis võimaldavad raudteeinfrastruktuuri ülekoormatuse korral võtta läbilaskevõime jaotamisel arvesse selle infrastruktuuri kasutamise intensiivsust.
- 44 Teisena, mis puudutab läbilaskevõime taotluste kooskõlastamist ja infrastruktuuri ülekoormatust, siis märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et direktiivi 2012/34 kohaselt peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kõigepealt pärast kõikide taotluste saamist püüdma neid taotlusi kooskõlastada, enne kui ta võib-olla tuvastab, et see infrastruktuur on ülekoormatud, ja võtab selle infrastruktuuri ülekoormatuse probleemi lahendamiseks ette nähtud meetmeid, sealhulgas kohaldab prioriteetsusreegleid.
- 45 Nii nähtub direktiivi 2012/34 artikli 47 lõikest 1, et prioriteetsusreeglite kohaldamise tingimus on, et infrastruktuur on tunnistatud ülekoormatuks. Direktiivi artikli 45 lõike 2 kohaselt võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja siiski sõiduplaani koostamisel ja kooskõlastamisel eelistada eriotstarbelisi teenuseid. Nimetatud direktiiv lubab seega eelistamist enne infrastruktuuri ülekoormatuks tunnistamist.

- 46 Eelotsusetaotluse esitanud kohtul on tekkinud küsimus, milline sisu on direktiivi 2012/34 artikli 47 lõike 1 kohasel kohustusel kooskõlastada taotlused ja konsulteerida taotlejatega enne infrastruktuuri ülekoormatuks tunnistamist. Põhikohtuasja asjaoludel ilmneb, et Gargždų geležinkelis konkureerib teise raudtee-ettevõtjaga, kuna need kaks ettevõtjat on esitanud taotlused osaliselt identse läbilaskevõime kohta.
- 47 Kui aga samale veosele konkureerivad mitu ettevõtjat, ei ole infrastruktuur tehniliselt ülekoormatud, kuna igal juhul veab asjaomast veost ainult üks nendest ettevõtjatest. Seega on eelotsusetaotluse esitanud kohtul tekkinud küsimus, kas raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab enne infrastruktuuri ülekoormatuks tunnistamist kindlaks tegema, kas mitme raudtee-ettevõtja veosed pole identsed.
- 48 Neil asjaoludel otsustas Lietuvos vyriausioji administracinis teismas (Leedu kõrgeim halduskohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:
- „1. Kas direktiivi 2012/34 artikli 47 lõike 4 esimest ja teist lõiku tuleb tõlgendada nii, et need keelavad üheselt kehtestada riigisisest regulatsiooni, mis näeb ette, et infrastruktuuri ülekoormatuse korral võib läbilaskevõime jaotamisel arvesse võtta raudteeinfrastruktuuri kasutamise intensiivsust? Kas seda hinnangut mõjutab see, kas nimetatud infrastruktuuri kasutusmäära all peetakse silmas selle tegelikku kasutamist minevikus või kavandatud kasutamist asjaomase liiklusgraafiku kehtivusajal? Kas direktiivi 2012/34 artiklite 45 ja 46 sätetel, mis annavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale või üksusele, kes teeb otsuseid taotletud läbilaskevõime kohta, soovitud läbilaskevõime kooskõlastamisel ulatusliku kaalutusõiguse, ja nende sätete rakendamisel riigisisises õiguses on selle hindamise seisukohast mingit tähtsust? Kas asjaolul, et infrastruktuuri peetakse konkreetsel juhul ülekoormatuks läbilaskevõime tõttu, mida taotlevad kaks või enam raudteeveo-ettevõtjat samade veoste veoks, on selle hindamise seisukohast mingit tähtsust?
2. Kas direktiivi 2012/34 artikli 45 lõike 2 säte, mille kohaselt „[l]iiklusgraafikute koostamisel ja kooskõlastamisel võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja eelistada eriotstarbelisi teenuseid, kuid üksnes artiklites 47 ja 49 sätestatud korras“, tähendab, et infrastruktuuri-ettevõtja võib riigisisest prioriteetsuskriteeriumi kohaldada ka juhul, kui infrastruktuuri ei peeta ülekoormatuks? Mil määral (milliste kriteeriumide alusel) peab infrastruktuuri-ettevõtja direktiivi 2012/34 artikli 47 lõike 1 esimese lause kohaselt enne infrastruktuuri ülekoormatuks kuulutamist kooskõlastama taotletud rongiliine ja konsulteerima taotlejatega? Kas taotlejatega konsulteerimisel tuleb hinnata, kas kaks või enam taotlejat on esitanud konkureerivad taotlused samade veoste (kauba) veoks?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Teine küsimus

- 49 Teise küsimusega, mida tuleb analüüsida esimesena, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus direktiivi 2012/34 artiklites 45 ja 46 nimetatud sõiduplaanide koostamise ja kooskõlastamise kohta sisuliselt teada, kas raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab kontrollima, kas mitu taotlejat on esitanud konkureerivaid läbilaskevõime taotlusi samade veoste veoks, kas ta võib nende menetluste raames kohaldada mõnda riigisisises õiguses ette nähtud prioriteetsusreeglit, kui

infrastruktuuri ei ole tunnistatud ülekoormatuks, ning millises ulatuses peab ta enne infrastruktuuri ülekoormatuks tunnistamist kooskõlastama rongiliinide taotlusi ja konsulteerima taotlejatega.

- 50 Kõigepealt tuleb meelde tuletada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei tule liidu õigusnormi tõlgendamisel arvesse võtta mitte üksnes selle sõnastust, vaid ka konteksti ning selle õigusaktiga taotletavaid eesmärgesid, mille osa õigusnorm on (21. detsembri 2021. aasta kohtuotsus *Bank Melli Iran*, C-124/20, EU:C:2021:1035, punkt 43 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 51 Vastavalt direktiivi 2012/34 artikli 38 lõike 1 esimesele lõigule koostoimes artikli 39 lõikega 1 jaotab raudteefrastruktuuri-ettevõtja olemasoleva infrastruktuuri läbilaskevõime ausalt ja diskrimineerimata ning vastavalt liidu õigusele.
- 52 Mis puudutab sõiduplaanide koostamist, siis on selle direktiivi artikli 45 lõikes 1 ette nähtud, et raudteefrastruktuuri-ettevõtja peab võimaluste piires rahuldama kõik infrastruktuuri läbilaskevõime taotlused ning võtma võimaluste piires arvesse kõiki taotlejatele kehtestatavaid piiranguid, sealhulgas mõju nende äritegevusele.
- 53 Nimetatud direktiivi artikli 45 lõigete 3 ja 4 kohaselt konsulteerib raudteefrastruktuuri-ettevõtja kavandatava sõiduplaani üle huvitatud isikutega, annab neile võimaluse esitada oma seisukohad vähemalt ühe kuu jooksul ja võtab vajalikud meetmed tõstatatud probleemide lahendamiseks.
- 54 Kui raudteefrastruktuuri-ettevõtja saab liiklusgraafikute koostamise käigus konkureerivaid taotlusi, püüab ta vastavalt direktiivi artikli 46 lõikele 1 nende taotluste kooskõlastamise kaudu tagada kõikide taotluste parima ühildamise. Artikli 46 lõigete 2 ja 3 kohaselt võib ta mõistlikes piirides pakkuda taotletud läbilaskevõimest erinevaid läbilaskevõimeid ja püüab asjasse puutuvate taotlejatega konsulteerides kõik võimalikud vastuolud lahendada.
- 55 Esiteks tuleb tõdeda, et ei direktiivi 2012/34 artikli 45 ega artikli 46 sätetest ei nähtu, et see, mis laadi kaupu taotleja kavatses vedada, oleks liiklusgraafikute koostamisel või kooskõlastamismenetluses oluline tegur. Eelkõige ei ole sellist märget selle direktiivi artikli 46 lõikes 3 loetletud teabe hulgas, mis edastatakse taotlejatega konsulteerimiseks.
- 56 Seda kinnitab ka direktiivi 2012/34 IV peatüki 3. jakku „Infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamine“ kuuluvate artiklite 45 ja 46 kontekst.
- 57 Nagu kohtujurist oma ettepanekute punktis 64 sisuliselt märkis, ei ole direktiivi 2012/34 infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamist käsitlevates sätetes, mis asuvad selles 3. jaos, viidatud veetavatele kaupadele, kuid nii pole see nende sätete puhul, mis reguleerivad infrastruktuuri kasutustasusid ja mis asuvad sama peatüki 2. jaos. Nii annab selle direktiivi artikli 32 lõike 1 neljas lõik raudteefrastruktuuri-ettevõtjale õiguse eristada turusegmente veetava kauba või reisijate alusel.
- 58 Lisaks ei nõua ka infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamist käsitlevate direktiivi 2012/34 sätete aluseks olev eesmärk, nimelt läbilaskevõime tõhus ja optimaalne kasutamine, mida on silmas peetud selle direktiivi artiklis 26, et jaotamisel tuleks arvesse võtta selle kauba liiki, mida taotleja kavatses vedada.

- 59 Seega ei ole raudteinfrastruktuuri-ettevõtja kohustatud infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamiseks kontrollima, kas mitu taotlejat on esitanud konkureerivaid läbilaskevõime taotlusi samade veoste vedamiseks.
- 60 Mis teiseks puudutab küsimust, kas raudteinfrastruktuuri-ettevõtja võib kohaldada riigisisese õiguses ette nähtud prioriteetsusreeglit, siis eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimus käsitleb seda, kuidas tõlgendada direktiivi 2012/34 artikli 45 lõiget 2, mille kohaselt „[l]iiklusgraafikute koostamisel ja kooskõlastamisel võib raudteinfrastruktuuri-ettevõtja eelistada eriotstarbelisi teenuseid, kuid üksnes artiklites 47 ja 49 sätestatud korras“.
- 61 Direktiivi 2012/34 artiklid 47 ja 49 puudutavad vastavalt „ülekoormatud infrastruktuuri“ ja „eriotstarbelist infrastruktuuri“.
- 62 Nii on selle direktiivi artikli 47 lõikes 1 ette nähtud, et kui pärast taotletavate rongiliinide kooskõlastamist ja taotlejatega konsulteerimist ei ole võimalik infrastruktuuri läbilaskevõime taotlusi rahuldada, kuulutab raudteinfrastruktuuri-ettevõtja viivitamata selle infrastruktuuri osa, kus kõnealune olukord tekkis, „ülekoormatuks“. Sellisel juhul võib raudteinfrastruktuuri-ettevõtja artikli 47 lõikes 3 ette nähtud tingimustel kohaldada läbilaskevõime jaotamisel prioriteetsuskriteeriume.
- 63 Lisaks on direktiivi 2012/34 artikli 49 lõikes 2 ette nähtud, et kui on olemas sobivad alternatiivsed marsruudid, võib raudteinfrastruktuuri-ettevõtja määrata konkreetse infrastruktuuri kasutamiseks teatavat liiki liiklusele ning võib infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisel eelistada seda liiki liiklust.
- 64 Kuigi on tõsi, et direktiivi 2012/34 artiklites 47 ja 49 on ette nähtud, et nende sätete tähenduses ülekoormatud infrastruktuuri või eriotstarbelise infrastruktuuri puhul võib kohaldada prioriteetsuskriteeriume, ei saa selle direktiivi artikli 45 lõiget 2 mõista nii, et sellega on välistatud, et raudteinfrastruktuuri-ettevõtja kohaldab liiklusgraafiku koostamisel ja kooskõlastusmenetluses teatavaid kriteeriume, sealhulgas kriteeriume, mis sisaldavad prioriteetsuse elementi, tingimusel et nende kohaldamine võimaldab jaotada infrastruktuuri läbilaskevõimet ausalt ja diskrimineerimata ning vastavalt liidu õigusele kooskõlas selle direktiivi artikli 39 lõikega 1.
- 65 Seda kinnitab ka direktiivi 2012/34 artikli 27 lõige 1 koostoimes artikli 3 punktiga 26, millest nähtub, et raudteinfrastruktuuri-ettevõtja töötab välja ja avaldab võrgustiku teadaande, milles on muu hulgas täpsustatud läbilaskevõime jaotamise skeemidega seotud kriteeriumid. Lisaks näeb selle direktiivi artikli 46 lõike 3 punkt d ette, et konsulteerimine võimalike konfliktide lahendamiseks põhineb eelkõige täielikul ja üksikasjalikul teabel läbilaskevõime jaotamise kriteeriumide kohta.
- 66 Asjaolu, et raudteinfrastruktuuri-ettevõtja tegutseb eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriumide alusel, aitab pealegi parandada raudteesüsteemi tõhusust ja on oluline infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise läbipaistvuse tagamiseks, mida on rõhutatud vastavalt direktiivi 2012/34 põhjendustes 3 ja 34.

- 67 Mis kolmandaks puudutab küsimust, mil määral peab infrastruktuuri-ettevõtja kooskõlastama rongiliinide taotlused ja konsulteerima taotlejatega enne infrastruktuuri ülekoormatuks tunnistamist, siis nähtub eelotsusetaotlusest, et kuigi käesoleval juhul algatati läbilaskevõime jaotamisega seotud erimeelsuse lahendamiseks koordineerimismenetlus, keeldus üks taotlejatest, kes ei olnud põhikohtuasja kaebaja, selles osalemast.
- 68 Lisaks nähtub põhikohtuasja kaebaja esitatud teabest, mida Euroopa Kohtu menetluses ei vaidlustatud, et põhikohtuasjas kõne all olevates riigisisestes õigusnormides ei ole kindlaks määratud kooskõlastusmenetluse läbiviimise korda ning käesoleval juhul seisnes see üksnes kirjavahetuses.
- 69 Sellega seoses tuleb märkida, nagu kohtujurist oma ettepaneku punktides 51 ja 52 sisuliselt märkis, et direktiivi 2012/34 artiklis 46 ette nähtud kooskõlastusmenetlusel on omavahel vastuolus olevate taotluste korral infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisel oluline funktsioon. Kooskõlastusmenetluse edu sõltub tingimata sellest, kas nii raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kui ka taotlejad otsivad aktiivselt rahuldavat lahendust.
- 70 Seega, nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 54, on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kohustatud püüdma taotluste kooskõlastamise kaudu tagada nende parima ühildamise ja lahendada võimalikud konfliktid asjaomaste taotlejatega konsulteerides.
- 71 Need nõuded ei oleks aga täidetud, kui kooskõlastusmenetlus piirduks peamiselt lihtsa kirjavahetusega, mis ei hõlma raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja taotlejate aktiivset tegutsemist rahuldava lahenduse leidmiseks.
- 72 Selles kontekstis kujutab taotleja keeldumine kooskõlastamismenetluses osalemisest endast asjaolu, mida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab konflikti lahendamisel ja läbilaskevõime jaotamisel selle taotleja kahjuks nõuetekohaselt arvesse võtma, kui see taotleja ei otsi aktiivselt rahuldavat lahendust koos raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja teiste taotlejatega, nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 69.
- 73 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb teisele küsimusele vastata, et direktiivi 2012/34 artikleid 45 ja 46 tuleb tõlgendada nii, et nendes artiklites nimetatud sõiduplaanide koostamise ja kooskõlastamise raames raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja
- ei pea kontrollima, kas mitu taotlejat on esitanud konkureerivaid läbilaskevõime taotlusi samade veoste veoks;
 - võib kohaldada teatavaid kriteeriume, sealhulgas kriteeriume, mis sisaldavad prioriteetsuse elementi, tingimusel et nende kohaldamine võimaldab jaotada infrastruktuuri läbilaskevõimet ausalt ja diskrimineerimata ning vastavalt liidu õigusele;
 - peab konflikti korral püüdma koos taotlejatega aktiivselt otsida rahuldavat lahendust.

Esimene küsimus

- 74 Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 2012/34 artikli 47 lõike 4 esimest ja teist lõiku tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus riigisisese õigusnormid, mis võimaldavad raudteeinfrastruktuuri ülekoormatuse korral võtta läbilaskevõime jaotamisel arvesse infrastruktuuri kasutamise intensiivsust.

- 75 Nagu sai meelde tuletatud käesoleva kohtuotsuse punktis 62, kuulutab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja direktiivi 2012/34 artikli 47 lõike 1 kohaselt juhul, kui pärast taotletavate rongiliinide kooskõlastamist ja taotlejatega konsulteerimist ei ole võimalik infrastruktuuri läbilaskevõime taotlusi rahuldada, viivitamata selle infrastruktuuri osa, kus kõnealune olukord tekkis, „ülekoormatuks“.
- 76 Direktiivi 2012/34 artikli 47 lõike 3 kohaselt võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja juhul, kui kasutustasusid ei ole kehtestatud kooskõlas artikli 31 lõikega 4 või need ei ole andnud rahuldavat tulemust ning infrastruktuur on kuulutatud ülekoormatuks, infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisel rakendada lisaks ka prioriteetsuskriteeriume.
- 77 Nimetatud direktiivi artikli 47 lõike 4 esimese lõigu kohaselt tuleb nende kriteeriumide aluseks võtta teenuse olulisus ühiskonna jaoks võrreldes muu teenusega, mis sellest tulenevalt kõrvale jäetakse. Artikli 47 lõikes 4 on täpsustatud, et selleks, et tagada asjakohaste veeteenuste areng kõnealuses raamistikus, rahuldamiseks eelkõige avalike teenustega seotud vajadusi või edendamaks riigisisest ja rahvusvahelist raudtee-kaubavedu, võtavad liikmesriigid mittediskrimineerivatel tingimustel vajalikud meetmed, et tagada nimetatud teenuste eelistamine infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisel.
- 78 Euroopa Kohus tõdes 28. veebruari 2013. aasta kohtuotsuses komisjon *vs.* Hispaania (C-483/10, EU:C:2013:114, punkt 95), et võrgustiku tegeliku kasutamise kriteerium kui infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise kriteerium on diskrimineeriv, kuna juhul, kui taotlused samale rongiliinile kattuvad või kui võrgustik on tunnistatud ülekoormatuks, toob see kaasa selle, et säilivad tavapärase kasutajate eelised ja blokeeritakse uute turuletulijate juurdepääs kõige atraktiivsematele rongiliinidele.
- 79 On tõsi, nagu rõhutab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et prioriteetsuskriteerium, mida Euroopa Kohus analüüsis kohtuasjas, milles see kohtuotsus tehti, puudutas raudteeinfrastruktuuri tegelikku kasutamist minevikus, samas kui põhikohtuasjas kõne all olevad riigisisised õigusnormid sisaldavad võrgustiku kavandatava kasutamise kriteeriume. Lisaks tuleb silmas pidada, et selline tulevikku suunatud kriteerium erineb minevikku puudutavast kriteeriumist, kuna uued turuletulijad võivad samuti kasutusmahtu planeerida.
- 80 Samas, nagu kohtujurist oma ettepaneku punktides 70, 71 ja 73 sisuliselt märkis, võib prioriteetsuskriteeriumil, mis keskendub prognoosidele võrgustiku edasise kasutamise kohta, samuti olla diskrimineeriv mõju uutele turuletulijatele, eelkõige juhul, kui need prognoosid põhinevad andmetel, mis on saadud hiljutisest kasutamisest, kuna uued tulijad ei saa selliseid andmeid esitada.
- 81 Mis lisaks puudutab direktiivi 2012/34 artiklis 26 osutatud ja Leedu valitsuse viidatud eesmärki tagada infrastruktuuri läbilaskevõime tõhus kasutamine, siis tuleb märkida, et selle saavutamiseks ei ole mingil juhul vaja diskrimineerida raudteevõrgustiku ettevõtjaid või takistada uute turuletulijate juurdepääsu sellele võrgustikule (vt selle kohta 28. veebruari 2013. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Hispaania, C-483/10, EU:C:2013:114, punkt 97).
- 82 Direktiiv 2012/34 sisaldab nimelt erinorme, mille eesmärk on õhutada infrastruktuuri läbilaskevõime tõhusale kasutamisele, tagades samal ajal võrdse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu raudteevõrgustikule. Näitena näeb selle direktiivi artikli 52 lõige 1 ette raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võimaluse kehtestada tingimused, mille kohaselt ta võtab läbilaskevõime jaotamismenetluses eelistuste kindlaksmääramisel arvesse rongiliinide varasemat

kasutusmäär. Samamoodi sätestab selle direktiivi artikkel 36, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib võtta reserveerimistasu läbilaskevõime eest, mida küll taotletakse, kuid ära ei kasutata, selleks et edendada infrastruktuuri läbilaskevõime tõhusat kasutamist (vt analoogia alusel 28. veebruari 2013. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Hispaania, C-483/10, EU:C:2013:114, punkt 98).

- 83 Sellest järeldub, et prioriteetsuskriteerium, mis põhineb infrastruktuuri läbilaskevõime kavandataval kasutamisel, on direktiiviga 2012/34 kooskõlas üksnes siis, kui sellega kaasnevad tagatised, et seda kriteeriumi ei kohaldata uute turuletulijate kahjuks.
- 84 Lisaks tuleb tõdeda, et ei direktiivi 2012/34 artikkel 47 ega ka selle direktiivi artikli 3 punktis 20 toodud mõiste „ülekoormatud infrastruktuur“ määratlus ei viita kaupadele, mida taotleja kavatseb vedada. Seega ei oma infrastruktuuri ülekoormatuse hindamisel tähtsust asjaolu, et konkreetsel juhul taotlesid mitu taotlejat läbilaskevõimet sama veose vedamiseks.
- 85 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esimesele küsimusele vastata, et direktiivi 2012/34 artikli 47 lõikeid 3 ja 4 tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus riigisisesed õigusnormid, mis näevad ette, et infrastruktuuri läbilaskevõime ülekoormatuse korral kohaldatakse selle läbilaskevõime jaotamiseks prioriteetsuskriteeriumi, mis põhineb infrastruktuuri läbilaskevõime kavandataval kasutamisel, välja arvatud juhul, kui selle kriteeriumiga kaasnevad tagatised, et seda ei kohaldata uute turuletulijate kahjuks.

Kohtukulud

- 86 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (esimene koda) otsustab:

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, artikleid 45 ja 46

tuleb tõlgendada nii, et

nendes artiklites nimetatud sõiduplaanide koostamise ja kooskõlastamise raames raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja

- ei pea kontrollima, kas mitu taotlejat on esitanud konkureerivaid läbilaskevõime taotlusi samade veoste veoks;**
- võib kohaldada teatavaid kriteeriume, sealhulgas kriteeriume, mis sisaldavad prioriteetsuse elementi, tingimusel et nende kohaldamine võimaldab jaotada infrastruktuuri läbilaskevõimet ausalt ja diskrimineerimata ning vastavalt liidu õigusele;**
- peab konflikti korral püüdma koos taotlejatega aktiivselt otsida rahuldavat lahendust.**

2. Direktiivi 2012/34 artikli 47 lõikeid 3 ja 4

tuleb tōlgendada nii, et

nendega on vastuolus riigisisesed õigusnormid, mis näevad ette, et infrastruktuuri läbilaskevõime ülekoormatuse korral kohaldatakse selle läbilaskevõime jaotamiseks prioriteetsuskriteeriumi, mis põhineb infrastruktuuri läbilaskevõime kavandataval kasutamisel, välja arvatud juhul, kui selle kriteeriumiga kaasnevad tagatised, et seda ei kohaldata uute turuletulijate kahjuks.

Allkirjad