



Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA MANUELA KAMPOSA SANČESA-BORDONAS [*MANUEL CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2019. gada 28. martā¹

Lieta C-210/18

WESTbahn Management GmbH
pret
ÖBB-Infrastruktur AG

(*Schiene-Control Kommission* (Dzelzceļa kontroles komisija, Austrija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Transports – Vienota Eiropas dzelzceļa telpa – Direktīva 2012/34/ES – Pasažieru dzelzceļa stacijas, to ēkas un cits aprīkojums – Dzelzceļa infrastruktūra – Pasažieru platformu ietveršana – Maksa par piekļuvi – Sprieduma iedarbības ierobežošana

1. Vai platformas ir daļa no pasažieru dzelzceļa stacijām? Acīmredzami apstiprinošā atbilde vairs tāda nav, kad Savienības tiesību norma (Direktīva 2012/34/ES)² rada zināmu apjukumu, definējot dzelzceļa infrastruktūru, no vienas puses, un apkalpes vietas, no otras puses.
2. Pasažieru dzelzceļa stacijas un kravu termināļi Direktīvā 2012/34 kvalificēti kā vilcienu satiksmes pakalpojuma apkalpes vietas. Tomēr “pasažieru un kravu platformas, tostarp pasažieru dzelzceļa stacijās un kravu termināļos” tā ietver “dzelzceļa infrastruktūras elementu sarakstā”.
3. Atkarībā no tā, vai pasažieru platformas atbilst vienai vai otrai kategorijai, mainītos maksu aprēķināšana, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir jāmaksā par to izmantošanu. Tā ir problēma, ar ko saskaras *Schiene-Control Kommission* (Dzelzceļa kontroles komisija, Austrija; turpmāk tekstā – “Kontroles komisija”), kam ir administratīvi jāizšķir strīdi šajā jomā³.

1 Oriģinālvaloda – spāņu.

2 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV 2012, L 343, 32. lpp.).

3 Tiesa atzīst, ka šī komisija ir pieskaitāma iestādēm, kuras ir tiesīgas uzdot prejudiciālos jautājumus (spriedums, 2012. gada 22. novembris, *Westbahn Management*, C-136/11, EU:C:2012:740, 26.–31. punkts). Man ir zināmi iebildumi par šo kvalifikāciju, kas līdzīgu iemeslu dēļ varētu tikt piemērota praktiski visām nozaru regulatīvajām iestādēm.

I. Atbilstošās tiesību normas

A. Savienības tiesības. Direktīva 2012/34

4. 3. pantā (“Definīcijas”) ir norādīts:

“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;

[..]

- 11) “apkalpes vieta” ir vieta, tostarp zemes platība, ēka un aprīkojums, kura visā kopumā vai kā daļa ir īpaši ierīkota, lai varētu sniegt vienu vai vairākus pakalpojumus, kas minēti II pielikuma 2. līdz 4. punktā;
- 12) “apkalpes vietas operators” ir jebkura publiska vai privāta struktūra, kas ir atbildīga par vienas vai vairāku apkalpes vietu pārvaldību vai par viena vai vairāku II pielikuma 2. līdz 4. punktā minēto pakalpojumu sniegšanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem;

[..]”

5. Saskaņā ar 13. pantu (“Nosacījumi par piekļuvi pakalpojumiem”):

“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. [..]

[..]”

6. 31. pantā (“Maksāšanas principi”) ir noteikts:

“1. Maksu par dzelzceļa infrastruktūras un apkalpes vietu lietošanu maksā attiecīgi infrastruktūras pārvaldītājam un apkalpes vietu operatoram un izlieto, lai finansētu to saimniecisko darbību.

[..]

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.”

7. I pielikumā (“Dzelzceļa infrastruktūras elementu saraksts”) ir noteikts:

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

- zemes platība;
- dzelzceļa stigas un ceļa pamatne, piemēram, uzbērumi, ieraktnes, drenāžas notekas un grāvji, mūrētas tranšejas, caurtekas, apšuvuma mūri, augi uzbērumu slīpuma aizsardzībai u. tml.; pasažieru un kravu platformas, tostarp pasažieru dzelzceļa stacijās un kravu termināļos; ceļa nomales un gājēju celiņi; nožogojumi, dzīvžogi, žogi; ugunsdrošības joslas; pārmiju sildierīces; pārbrauktuves u.tml.; sniega aizsargvairogi,

[..]

- piekļuves ceļi pasažieriem un kravām, ietverot piebraucamos ceļus un gājēju celiņus pasažieriem,

[..]

- ēkas, ko izmanto infrastruktūras struktūrvienība, tostarp to iekārtu daļa, kuras izmanto transporta maksu iekasēšanai.”

8. II pielikumā (“Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem sniedzamie pakalpojumi (kā minēts 13. pantā)”) ir paredzēts:

“1. Minimālais piekļuves pakalpojumu komplekss ietver:

- a) infrastruktūras jaudas pieprasījumu izskatīšanu;
- b) tiesības izmantot piešķirto jaudu;
- 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;

[..].”

B. Valsts tiesības. Eisenbahngesetz (Likums par dzelzceļu)

9. 10.a pantā ir atsauce tieši uz Direktīvas 2012/34 I pielikumu, lai definētu dzelzceļa infrastruktūru.

10. 58. pants attiecas uz minimālajiem pakalpojumiem, starp kuriem ir dzelzceļa infrastruktūras izmantošana, un tā formulējums ir identisks Direktīvas 2012/34 II pielikuma 1. punkta c) apakšpunkta formulējumam.

11. 58.b pantā par piekļuvi apkalpes vietām un pakalpojumu sniegšanu ir norādīts, ka apkalpes vietu operatori nediskriminējošā veidā ir jāpiešķir piekļuve to [apkalpes] vietā, izmantojot minēto Direktīvas 2012/34 II pielikuma 2. punkta ekvivalentu.

12. Attiecībā uz ekspluatācijas izmaksām, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, un pakalpojumu tarifāciju 67. pantā un 69.b panta 1. punktā ir atkārtoti Direktīvas 2012/34 13. panta attiecīgi 3. un 7. punktā noteiktie kritēriji.

II. Lietas fakti un prejudiciālie jautājumi

13. *ÖBB-Infrastruktur AG* (turpmāk tekstā – “*ÖBB*”) ir sabiedrība, kas Austrijā pārvalda dzelzceļa infrastruktūru Direktīvas 2012/34 3. panta 2. punkta izpratnē un apkalpo apkalpes vietas⁴.

14. *WESTbahn Management GmbH* (turpmāk tekstā – “*Westbahn*”) ir viens no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem (kas definēti Direktīvas 2012/34 3. panta 1. punktā), kuri sniedz dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus. Šajā nolūkā tas izmanto vilcienu ceļus un pieturvietas *ÖBB* stacijās, kam tas maksā attiecīgās maksas.

15. *Westbahn* uzskatīja, ka *ÖBB* piemērotās pieturvietu maksas bija pārmērīgas, un tāpēc iesniedza sūdzību Kontroles komisijai – regulatīvajai iestādei, kas izveidota atbilstoši Direktīvas 2012/34 55. pantam.

16. Strīds ir par to, lai noskaidrotu, vai attiecīgo maksu aprēķinam pasažieru platformas būtu uzskatāmas: a) par ietvertām Direktīvas 2012/34 II pielikuma 1. punkta tā saucamajā “minimālajā piekļuves pakalpojumu kompleksā” vai b) par apkalpes vietām šīs pašas direktīvas II pielikuma 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē.

17. Kontroles komisijai rodas šaubas, jo ar Direktīvu 2012/34 tika grozīts “minimālais piekļuves pakalpojumu komplekss”.

– Līdz šim brīdim bija vienprātība, ka pasažieru platformas izmantošana ir ietverta stacijas izmantošanā.

⁴ Infrastruktūras pārvaldītājs un apkalpes vietas operators ir definēti Direktīvas 2012/34 3. panta 2. un 12. punktā. Lai arī principā to funkcijas uzskata par nodalītām, šīs direktīvas 13. panta 3. punkta trešā daļa pieļauj, ka infrastruktūras pārvaldītājs vienlaikus ir apkalpes vietas operators. Tā tas ir Austrijā, kur *ÖBB* veic abas funkcijas.

- Tomēr Direktīvas 2012/34 II pielikuma 1. punktā, nosakot “minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu”, kas infrastruktūras pārvaldītājiem ir jāsniedz visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, c) apakšpunktā tika ietverts jauns elements, proti, “dzelzceļa infrastruktūras izmantošana”.
- Turklāt Direktīvas 2012/34 I pielikumā, nosakot “dzelzceļa infrastruktūras elementu sarakstu”, ir ietvertas “pasažieru un kravu platformas, tostarp pasažieru dzelzceļa stacijās un kravu termināļos”.

18. Strīda atrisināšana ietekmē aprēķinu piekļuves maksām, kas jāmaksā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

- Ja pasažieru platformas uzskata par apkalpes vietām, tiek piemērots izmaksu kritērijs, kas atbilst pakalpojumu sniegšanai saskaņā ar Direktīvas 2012/34 31. panta 7. punktu (sniegšanas izmaksas, kam pieskaitīta samērīga peļņa).
- Savukārt, ja tās uzskata par dzelzceļa infrastruktūras daļu, kas ietilpst “minimālajā piekļuves pakalpojumu kompleksā”, tiek piemērots Direktīvas 2012/34 31. panta 3. punkta izmaksu kritērijs (tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus).

19. Iesniedzējtiesai ir šaubas arī par to, vai minimālajā piekļuves pakalpojumu kompleksā būtu ietvertas tikai “pasažieru dzelzceļa staciju” pasažieru platformas vai arī pasažieru platformas vienkāršās pieturvietās, kuras Austrijā veido lielāko daļu no kopumā 1069 pastāvošajām stacijām. Tā uzskata, ka tad, ja tajā jau ietilpst pasažieru dzelzceļa staciju pasažieru platformas, tad vēl jo vairāk tajā būtu jāietilpst pieturvieta platformām, kuras vienlīdz nodrošina pasažieru iekāpšanu un izkāpšanu.

20. Kontroles komisija uzsver, ka no Direktīvas 2012/34 apsvērumiem neizriet izmaiņas izmaksu princips, kā arī neizriet tas, ka pasažieru platformas tagad ietilpst minimālajā piekļuves pakalpojumu kompleksā. Ja tas tā būtu, ar to būtiski tiktu grozīts izmaksu princips, jo pie izmaksām par staciju izmantošanu vairs nevarētu tikt pieskaitīta liela izmaksu daļa. Tāpēc, Kontroles komisijas ieskatā, būtu pamatoti neuzskatīt pasažieru platformas par minimālā piekļuves pakalpojumu kompleksa daļu, bet gan par pasažieru staciju, proti, tās ieskaitīt apkalpes vietu kategorijā.

21. Šajā situācijā Kontroles komisija iesniedza 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?”

III. Tiesvedība Tiesā

22. Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu Tiesas kanceleijā tika iesniegts 2018. gada 23. martā.

23. Rakstveida apsvērumus ir iesniegušas ÖBB, Westbahn, Polijas un Francijas valdības, kā arī Komisija. Tās visas, izņemot Polijas valdību, piedalījās arī 2019. gada 17. janvārī notikušajā tiesas sēdē.

IV. Vērtējums

A. Pieeja

24. Es piekrītu lielākajai daļai lietas dalībnieku šajā prejudiciālā nolēmuma tiesvedībā attiecībā uz to, ka uz Kontroles komisijas iesniegtajiem diviem jautājumiem var sniegt vienu atbildi.

25. Lai noteiktu strīda priekšmetu, ir jāatgādina, ka pakalpojumu klāstā, kas ir jāsniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem atbilstoši Direktīvas 2012/34 II pielikumam, ir:

- pakalpojumi, kas ietverti minimālajā piekļuves pakalpojumu kompleksā, kurš ir minēts 1. punktā.
- 2., 3. un 4. punktā paredzētie pakalpojumi, kas atbilst attiecīgi apkalpes vietām, papildu pakalpojumiem un papildpakalpojumiem.

26. Direktīvas 2012/34 13. pants attiecas uz nosacījumiem, ar kādiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi var piekļūt dažādiem pakalpojumiem.

- Attiecībā uz minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu – pienākums to sniegt nediskriminējošā veidā ir infrastruktūras pārvaldītājiem (1. punkts).
- Attiecībā uz apkalpes vietām – to operatori sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem “piekļuvi, tostarp sliežu ceļu piekļuvi, II pielikuma 2. punktā minētajām vietām un šajās vietās sniegtajiem pakalpojumiem” (2. punkts)⁵.

27. Direktīvā 2012/34 ir noteikts, ka ir jāmaksā gan par dzelzceļa infrastruktūras, gan apkalpes vietu izmantošanu. Šīs maksas maksā attiecīgi infrastruktūras pārvaldītājam un apkalpes vietas operatoram un izmanto, lai finansētu to saimniecisko darbību (31. panta 1. punkts)⁶ saskaņā ar šādiem kritērijiem:

- par minimālās piekļuves pakalpojumu kompleksu “maks[u] [...] nosaka atbilstīgi tiešajām izmaksām, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus” (Direktīvas 2012/34 31. panta 3. punkta pirmā daļa);
- par apkalpes vietām maksa nepārsniedz [pakalpojumu] sniegšanas izmaksas, *kam pieskaitīta samērīga peļņa* (šīs pašas direktīvas 31. panta 7. punkts).

28. Kā jau esmu norādījis, ja pasažieru platformas būtu viena no apkalpes vietām, maksā, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam būtu jāmaksā šīs vietas operatoram, varētu ietvert šī operatora samērīgas peļņas daļu. Ja, gluži pretēji, platformas ietilptu minimālajā piekļuves pakalpojumu kompleksā, maksas lielums tiktu ierobežots ar tiešajām izmaksām, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus.

29. Pasažieru dzelzceļa stacijas, to ēkas un cits aprīkojums tiek pieskaitīts Direktīvas 2012/34 II pielikuma 2. punkta, konkrētāk – tā a) apakšpunkta, apkalpes vietām.

⁵ Jānorāda, ka pastāv valodnieciskas atšķirības dažādās direktīvas redakcijās, kas ietekmē konkrētus galvenos noteikumus šajā lietā (Direktīvas 2012/34 13. panta 2. punkts; 31. panta 7. punkts un II pielikuma 2. punkts). Dažās valodās (franču, itāļu un vācu) tiek runāts par “piekļuvi ceļiem”, bet citās (angļu, spāņu, rumāņu vai portugāļu) min “sliežu ceļu piekļuvi”. Varbūt tādēļ *ÖBB*, pamatojoties uz vācu versiju, ir izmantojusi “sliežu ceļu piekļuvju” pieeju no lietotāju viedokļa, uztverot kā “pieejas” subjektu lietotājus, nevis dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, kas patiesībā ir pakalpojumu saņēmēji. Katrā ziņā es neuzskatu, ka šīs valodnieciskās atšķirības ir būtiskas. Ir jānodrošina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi var piekļūt (pārējām) apkalpes vietām no sliežu ceļa, kā arī var uz sliežu ceļa ierasties no apkalpes vietām. Tādēļ turpmāk tekstā, kad tiks izmantots jēdziens “piekļuve” saistībā ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, es to izmantošu “ieejas un izejas savienojuma starp apkalpes vietām un sliežu ceļu” nozīmē.

⁶ *ÖBB*, ņemot vērā tās divkāršās funkcijas, iekasē abas maksas.

30. Lai arī direktīvā nav noteikts, kas ir saprotams ar “pasažieru platformu”, tās parastā nozīme kā zona, kas ir veidota, lai īstenotu personu iekāpšanu un izkāpšanu no vilciena, liek izdarīt secinājumu, ka tā var atrasties stacijās un ārpus tām (pieturvietas)⁷.

31. Intuitīvi no vilcienu stacijas tēla nav atdalāmas platformas. Atbildei uz pirmo prejudiciālo jautājumu tādēļ vajadzētu būt apstiprinošai. Šīs atbildes acīmredzamā noteiktība tomēr kļūst neskaidra, kā jau norādīju šo secinājumu sākumā, lasot Direktīvas 2012/34 II pielikuma 1. punktu, kas minimālajā piekļuves pakalpojumu kompleksā ietver “dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu”.

B. Pasažieru platformas kā dzelzceļa infrastruktūras (daļa)

1. Direktīvas 2012/34 I un II pielikuma interpretācija

32. Direktīvā 2012/34, lai arī tā ietver “dzelzceļa infrastruktūras” jēdzienu tās 3. panta “definīcijās”, ir izvēlēts konkretizēt elementus, kas to veido, un tos sīki izklāstīt, atsaucoties uz I pielikumu. Starp šiem elementiem ir skaidri minētas “pasažieru platformas”.

33. Tāpēc nav noliedzams, ka saskaņā ar Direktīvu 2012/34 minētās platformas ir dzelzceļa infrastruktūras daļa un tādējādi ietilpst minimālās piekļuves pakalpojumu kompleksā. Ir runa par Savienības likumdevēja skaidri izteiktu lēmumu, ar ko tika grozīts iepriekšējais tiesiskais regulējums.

34. Faktiski Direktīvā 2001/14/EK⁸, kas bija spēkā pirms Direktīvas 2012/34, dzelzceļa infrastruktūras izmantošana netika uzskatīta par minimālā piekļuves pakalpojumu kompleksa daļu tādējādi, ka tā nošķiršana no apkalpes vietām, kas ir noteiktas II pielikumā, nebija atkarīga ne no kāda dzelzceļa infrastruktūras elementu saraksta.

35. Pamatojoties uz to, *ÖBB*, kā arī Francijas un Polijas valdības uzskata, ka tad, ja Savienības likumdevējam būtu bijis nodoms grozīt iepriekšējo regulējumu, tas to būtu darījis *expressis verbis* un pamatojot to jaunās direktīvas apsvērumos. Pasažieru platformu ietveršana dzelzceļa infrastruktūras jēdzienā nozīmētu būtisku jauninājumu salīdzinājumā ar iepriekšējo regulējumu.

36. Tomēr es neuzskatu, ka šis arguments būtu izšķirošs. Aplūkojot Direktīvas 91/440/EEK⁹ 2. panta tekstu, var pārliecināties, kā ir konkretizēta šīs direktīvas piemērošanas joma attiecībā uz “dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību”. Lai to definētu, 3. panta trešajā punktā bija atsauce uz Regulas (EEK) Nr. 2598/70 I pielikuma A daļu¹⁰. Šajā pielikumā, kura redakcija ir gandrīz identiska Direktīvas 2012/34 I pielikuma redakcijai, ietvertajā sarakstā ir minētas pasažieru un kravu platformas.

37. Abu tekstu salīdzinājums atklāj, ka viens no pievienotajiem teikumiem skar tieši pasažieru un kravu platformas, attiecībā uz kurām Direktīvas 2012/34 I pielikumā ir pievienoti vārdi “tostarp pasažieru dzelzceļa stacijās un kravu termināļos”.

7 Lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu tiek nošķirtas “pasažieru platformas, kas atrodas pasažieru dzelzceļa stacijā”, un “pasažieru platformas vienkāršās pieturvietās” (23. punkts). Ja salīdzina dzelzceļa stacijas un pieturvietas ideju, tad kopējais tām ir platforma. Staciju, kas parasti sastāv no vairākām platformām, veido arī rezerves ceļi un citas palīgvietas, kas ir paredzētas vilcienu manevrēšanai un apkopei, bet arī telpas pasažieru apkalpošanai, kā arī preču pārvaldības zonas. Pieturvieta savukārt lielā mērā ir platforma ar vairāk vai mazāk papildelementiem, lai atvieglotu uzgaidīšanu piekļuvei vilcienam. Tādēļ es uzskatu, ka, attiecinot II pielikuma 2. punkta a) apakšpunktu uz stacijām, ir jāpievērš uzmanība platformām, kas atrodas stacijās, neskarot iespējamās atsaucis uz pieturvietām.

8 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (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.).

9 Padomes Direktīva (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV 1991, L 237, 25. lpp.).

10 Komisijas Regula (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.). Tas bija papildu noteikums Regulai (EEK) Nr. 1108/70 (1970. gada 4. jūnijs), ar ko ievieš infrastruktūras izdevumu uzskaites sistēmu attiecībā uz pārvadājumiem pa dzelzceļiem, autoceļiem un iekšējiem ūdensceļiem (OV 1970, L 130, 4. lpp.).

38. Nav iedomājams, ka šis būtu neapzināts papildinājums¹¹, it īpaši, ja Direktīvas 2012/34 II pielikuma 2. punkta a) apakšpunktā pasažieru dzelzceļa stacijas ir ietvertas starp apkalpes vietām un platformas ir stacijas pastāvēšanas pamatojums attiecībā uz pasažieru piekļuvi vilcienam. No šī skatupunkta tikai atliek secināt, ka likumdevējs ir vēlējis, lai pasažieru platformas, tostarp tās, kas atrodas stacijās, būtu dzelzceļa infrastruktūras daļa¹².

39. Tas pats likumdevējs ir apstiprinājis savu nostāju vēlāk, jo ar Direktīvu (ES) 2016/2370¹³ ieviestie grozījumi nav skāruši Direktīvas 2012/34 I pielikuma redakciju.

40. Komisija pārlicinoši izskaidro, kādēļ tā ir izvēlējusies šo variantu. Minimālā piekļuves pakalpojumu kompleksa (kas nodrošina pakalpojumus, bez kuriem pārvadāšanas pakalpojumu nevarētu īstenot) nošķiršanai no piekļuves apkalpes vietām ir ne tikai saimnieciskas sekas attiecīgās maksas noteikšanas dažādo kritēriju dēļ, bet tā arī nozīmē atšķirīgu regulējumu attiecībā uz piekļuvi. Minimālo pakalpojumu gadījumā šī piekļuve ir obligāta, turpretī to var atteikt attiecībā uz apkalpes vietām, ja ir pieejamas ilgtspējīgas alternatīvas.

41. Faktiski Direktīva 2012/34 garantē piekļuvi gan dzelzceļa infrastruktūrai, gan apkalpes vietām. Tomēr šo tiesību intensitāte nav vienāda. Attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūru normas ir ļoti stingras, un nav iespējams dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem atteikt piekļuvi. Šajā nozīmē Direktīvas 2012/34 65. apsvērumā ir pausta vēlāmība noteikt “tās infrastruktūras pakalpojumu sastāvdaļas, kas ir *būtiski svarīgas*, lai operators varētu sniegt pakalpojumu, un tās, kas būtu jāsniedz par minimālu piekļuves maksu”¹⁴.

42. Procedūra, kas paredzēta Direktīvā 2012/34 infrastruktūras jaudu sadalei starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, liecina, ka tās mērķis ir, lai šie uzņēmumi saņemtu iedalīto jaudu.

43. Kā esmu norādījis secinājumos lietā SJ¹⁵, dzelzceļa infrastruktūras jauda ir ierobežota¹⁶, un tas ir uzvērts Direktīvas 2012/34 58. apsvērumā, kurā ir norādīts, ka “maksas aprēķināšanas un jaudas sadales shēmās būtu jāņem vērā ietekme, ko rada aizvien pilnīgāk noslogotā infrastruktūras jauda un no tā izrietošais jaudas trūkums”.

44. Direktīvā 2012/34 paredzētās infrastruktūras jaudas sadales procedūras mērķis ir, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem faktiski būtu pieejama piešķirtā jauda un tiem būtu tiesības to lietot, kā tas ir noteikts 13. panta 1. punktā, skatot to kopā ar II pielikuma 1. punkta b) apakšpunktu.

45. Savukārt prasības attiecībā uz apkalpes vietām ir elastīgākas. Direktīvas 2012/34 13. panta 4. punktā ir paredzēts, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieprasījumus par piekļuvi 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”.

46. Likumdevējs tādējādi būs vēlējis, lai platformu pieejamība vienmēr būtu nodrošināta kā minimālā piekļuves pakalpojumu kompleksa daļa, tās iekļaujot *būtiskajos* elementos, kas minēti Direktīvas 2012/34 I pielikumā.

11 Protams, būtu bijis vēlams, lai Direktīvas 2012/34 izstrādātājs atainotu savus nodomus tiesību akta paskaidrojumu rakstā, bet tas, ka nav nekādu apsvērumu par šo jautājumu, neļauj atkāpties no vienīgā izskaidrojuma, kas saskan ar šīs normas jēdzieniem, tās kontekstu un izvirzīto mērķi.

12 Es neuzskatu, ka šajā jautājumā ir kādas atšķirības starp stacijas platformām un pieturvietas platformām – tiesību norma attiecas uz *visām* platformām, kā tas ir uzsvērts pievienotajā frāzē “tostarp [pasažieru] dzelzceļa stacijās”.

13 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (2016. gada 14. decembris), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu [2012/34] groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību (OV 2016, L 352, 1. lpp.).

14 Mans izcēlums.

15 C-388/17, EU:C:2018:738, 52. un nākamie punkti.

16 Direktīvas 2012/34 71. apsvērumā dzelzceļa infrastruktūra ir kvalificēta kā dabisks monopols.

47. Ir loģiski, ka tas tā ir, jo nav iedomājama operatīva vilciena izmantošana, ja nav nodrošināts, ka iekāpšana un izkāpšana no vilciena notiek uz platformām. Tādējādi ir nodrošināts, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi savu pakalpojumu sniegšanai varēs izmantot platformas neatkarīgi no tā, vai tās atrodas stacijā vai vienkāršās pieturvietās.

48. Turklāt var konstatēt, ka faktiski lielākajā daļā dalībvalstu pasažieru platformas pieskaita dzelzceļa infrastruktūrai¹⁷. Nešķiet, ka skaidrojuma trūkums Direktīvas 2012/34 apsvērumos būtu bijis kropļojošs faktors tās pantu pareizai izpratnei.

49. Īsumā – Savienības likumdevēja griba ne tikai ir skaidri izteikta Direktīvā 2012/34, bet ir arī pamatojama no materiālā viedokļa, jo ir nepieciešams, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem katrā ziņā tiktu nodrošināta piekļuve platformām.

2. Argumenti pret šo interpretāciju

50. Par labu viedoklim, kas ir pretējs manīs tikko izklāstītajam (ko atbalsta Komisija un *Westbahn*), *ÖBB* un Francijas un Polijas valdības atsaucas uz dažādiem iemesliem, par vienu no kuriem es jau esmu izteicis savu viedokli (kas attiecas uz īpaša apsvēruma neesamību Direktīvā 2012/34, kas pamatotu tiesiskā regulējuma izmaiņas).

51. Īsumā – šajos apsvērumos ir aplūkota vai nu dzelzceļa infrastruktūras un apkalpes vietas fiziska nodalīšana (kā kritērijs kompetenču īstenošanas nodalīšanai starp šo infrastruktūru pārvaldītājiem un apkalpes vietu operatoriem), vai finansiālas sekas.

52. Uzreiz jānorāda, ka *ÖBB* un Francijas un Polijas valdību argumenti apstiprina to, ko es uzskatu par Direktīvas 2012/34 *contra legem* interpretāciju¹⁸. Pamatojoties galvenokārt uz (nenoliedzamām) praktiskām grūtībām, kas rodas, klasificējot platformas kā daļu no dzelzceļa infrastruktūras, to viedoklis ataino drīzāk kritiku par Direktīvā 2012/34 ietverto likumdošanas lēmumu.

a) Zonu fiziska norobežošana

53. Platformām (infrastruktūras, uz kuru izmantošanu attiecas Direktīvas 2012/34 II pielikuma 1. punkts, skatot to kopā ar I pielikumu) un pasažieru dzelzceļa stacijām (apkalpes vietas saskaņā ar II pielikuma 2. punktu) loģiski vajadzētu būt fiziski savienotām. Tā būtu vieta (vai drīzāk līnija), kurā beidzas dzelzceļa apkalpes pakalpojuma sniegšana un sākas infrastruktūras izmantošana. Atkarībā no šī faktora atšķiras faktiskā kompetences sadale pār dažādām zonām, ko Direktīva 2012/34 piešķir atsevišķi infrastruktūras pārvaldītājiem un apkalpes vietu operatoriem.

54. Ir jāatzīst, ka praktiskas neērtības attiecībā uz zonu norobežošanu, ko argumentācijā izmantojušas *ÖBB* un Francijas un Polijas valdības, ir ievērojamas. Precīzi noteikt robežu starp tām var būt grūti galvenokārt noteiktos sarežģītākos gadījumos¹⁹. Šīm grūtībām tomēr nevajadzētu aizēnot likumdevēja ieviesto noteikumu, proti, ka platforma kā tāda pieder pie dzelzceļa infrastruktūras.

17 To apstiprina *Independent Regulators' Group - Rail* (dzelzceļa regulatoru grupa, kuru sadarbību veicina Direktīvas 2012/34 57. pants), izpētot apkalpes vietu izmantošanas maksas piemērošanu dažādās Eiropas valstīs. Skat. "An overview of charging practices for access to service facilities and rail-related services in the IRG-Rail member states" [IRG-Rail (17) 6], 2017. gada 27. novembra ziņojums, 14. lpp. Tas aptver Vāciju, Austriju, Beļģiju, Bulgāriju, Horvātiju, Slovēniju, Spāniju, Somiju, Franciju, Grieķiju, Ungāriju, Itāliju, Norvēģiju, Poliju, Portugāli, Apvienoto Karalisti, Rumāniju un Šveici. Par šī ziņojuma saturu notika debātes tiesas sēdē.

18 Francijas valdība tiesas sēdē lūdza Tiesu īstenot šīs direktīvas "no teksta attālinātu interpretāciju".

19 *ÖBB* pieminēja, piemēram, tostarp pazemes tuneļus, kas dažās pasažieru dzelzceļa stacijās nodrošina piekļuvi platformām.

55. Lai arī maksas ietekme tiks apspriesta nākamajā sadaļā, tagad ir jāuzsver, ka Direktīvas 2012/34 31. panta 3. punkta pirmā daļa attiecas uz “maksu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un par piekļuvi infrastruktūrai”. Tā atsaucas uz *pārejas* uz apkalpes vietām infrastruktūrām, kas ir šo infrastruktūru pārvaldītāja kompetencē.

56. ÖBB atbalsta domu, ka nepastāv dzelzceļa infrastruktūras un apkalpes vietu sastāvdaļu *apvienojumi*. Tā uzskata, ka tad, ja platformas ietilptu minimālajā piekļuves pakalpojumu kompleksā, tas padarītu neskaidru funkciju sadalījumu starp pirmo (infrastruktūras) pārvaldītāju un otro (apkalpes vietu) operatoru. Apkalpes vietas operatoram ir jāsniedz arī piekļuve minētajām vietām, “tostarp sliežu ceļu piekļuve”. Tā uzskata, ka tiesību norma, kas ir tieši piemērojama attiecībā uz platformām, ir II pielikuma 2. punkta sadaļa, kurā ir ietvertas apkalpes vietas, ieskaitot stacijas²⁰.

57. ÖBB viedoklis ir balstīts uz tādu infrastruktūru koncepciju, kurā ņemti vērā tikai sliežu ceļi un no to izbūves nenodalāmi elementi. Šī koncepcija, kas bija atbalstāma līdz Direktīvas 2012/34 I pielikumā noteiktajām tiesību aktu izmaiņām, tagad vairs tāda nav, jo dzelzceļa infrastruktūras jēdziens ir paplašināts iepriekš izklāstītajā nozīmē.

58. Faktiski ÖBB ir jāatzīst, ka sliežu ceļi ir arī *daļa* no pasažieru stacijas šī jēdziena parastajā nozīmē, bet tie netiek tāpēc uzskatīti par apkalpes vietām. Līdzīga argumentācija kopš Direktīvas 2012/34 spēkā stāšanās ir piemērojama platformām.

59. Analizējot apkalpes vietu sarakstu Direktīvas 2012/34 II pielikuma 2. punktā, ir konstatējams, ka lielākā to daļa atrodas zonās, kas ir nošķirtas no dzelzceļa satiksmes kustības²¹. Savukārt stacijās pastāvīgo un stacijas ceļu pastāvēšana ir neatdalāma tādējādi, ka šajās vietās dzelzceļa infrastruktūra ir saistīta ar apkalpes vietu un nav nepieciešams sniegt atsevišķu piekļuvi, jo to jau sniedz pašas dzelzceļa infrastruktūras ceļi.

60. Nekas neliedz infrastruktūras pārvaldītāja kompetenci paplašināt aiz stacijas [sliežu] ceļu robežām, ietverot arī pasažieru platformas. Pasažieru platformām ir Direktīvas 2012/34 31. panta 3. punktā minētās “infrastruktūras, kas savieno apkalpes vietas” funkcijas.

61. Detalizēti risinājumi, lai noskaidrotu, kā savienot platformu ar dažādiem apkalpes vietas elementiem, būs atkarīgi no īpašiem apstākļiem, ko piedāvā katras stacijas konfigurācija. Nepastāvot tiesiskajam regulējumam, kas precīzāk noteiktu vienas vai otras zonas, infrastruktūras pārvaldītājam un stacijas operatoram būtu jāvienojas vai jāvēršas pie dzelzceļa regulatīvās iestādes, lai tā izšķir to domstarpības.

b) Finansiālās sekas

62. Tie, kas nepiekrīt uzskatīt pasažieru platformas par dzelzceļa infrastruktūras daļu, kura ietverta minimālajā piekļuves pakalpojumu kompleksā, uzsver finansiālās sekas, jo maksa par to izmantošanu nevar pārsniegt tiešās izmaksas (marginālo izmaksu princips)²².

20 Šajā skaidrojumā nav pietiekami ņemts vērā, ka I pielikumā iekļautajā dzelzceļa infrastruktūras elementu sarakstā ir minētas iekļautas pasažieru platformas, tostarp staciju platformas.

21 Piemēram, kravas termināli, aklie atzari, apkopes iekārtas, tehniskās iekārtas vai degvielas uzpildes aprīkojums.

22 Dokumenta “Updated review of charging practices for the minimum access package in Europe”, ko ir izstrādājis *IRG-Rail* [IRG-Rail (18) 10], 10. lapaspusē ir uzsvērts, ka lielākajā daļā valstu minimālā piekļuves pakalpojumu kompleksa aprēķins tiek veidots, pamatojoties uz marginālajām izmaksām, ko infrastruktūras pārvaldītājam ir radījusi tā izmantošana.

63. Faktiski šis arguments vispār neietekmē to Direktīvas 2012/34 normu interpretāciju, uz kurām tieši attiecas prejudiciālais jautājums. Ja, kā konstatē Kontroles komisija, “saskaņā ar Savienības tiesību sniegto definīciju pasažieru platformas ir dzelzceļa infrastruktūras daļa”²³, šis noteikums ir izmantojams, lai izdarītu secinājumus par maksu, ar kuru kompensē šīs infrastruktūras izmantošanu.

64. Tāpēc I pielikumā uzskaitītie elementi būtu ņemami vērā šīs maksas aprēķināšanai, ievērojot Direktīvas 2012/34 29. un nākamos pantus, un kopš tās spēkā stāšanās – Īstenošanas regulu (ES) 2015/909²⁴. Šī regula attiecas uz izmaksām, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, lai noteiktu maksu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un par piekļuvi infrastruktūrai, kura savieno ar apkalpes vietām, kas ir paredzētas Direktīvas 2012/34 31. panta 3. punktā.

65. Platformu ietveršana dzelzceļa infrastruktūrā nozīmē, ka tās nav ņemamas vērā maksas par apkalpes vietu izmantošanu aprēķināšanai. To izmantošana nav apliekama ar maksu, piemērojot *samērīgas peļņas* faktoru. Ja tā būtu, tas, iespējams, nozīmētu ienākumu samazināšanos minēto vietu operatoriem, kas līdz šim brīdim bija uzņēmušies atbildību par platformām, jo bija kļūdaini tās uzskatījuši par apkalpes vietu daļu.

66. Atkārtoti, ka tādējādi tas nav pretrunā Direktīvas 2012/34 I un II pielikuma interpretācijai. Turklāt tas, ka nav iespējams iekasēt maksu par apkalpes vietu par stacijas platformām, tiks kompensēts ar atbildības nodošanu par šīm platformām (to būvniecību un uzturēšanu), no kuras atbrīvojas stacijas operators.

67. Polijas valdība savos rakstveida apsvērumos norāda, ka pasažieru platformu izslēgšana no apkalpes vietām ir pretrunā Direktīvas 2012/34 mērķiem, starp kuriem ir mērķis, lai dzelzceļa pārvadājumi būtu efektīvi un konkurētspējīgi ar citiem pārvadājumu veidiem (5. apsvērums). Tālāk tā norāda, ka šo mērķi papildina iespēja, ka apkalpes vietu operatori iekasē maksu ar saprātīgu peļņas daļu. Šādi iegūto peļņu var izmantot [apkalpes] vietu, konkrētāk, pasažieru platformu, uzlabošanā, kas ir vieta, kurā pasažierim ir jāsniedz lielāks komforta un drošības līmenis, kas faktiski nodrošina labāku pakalpojumu piedāvāšanu viņiem.

68. Šis un līdzīgi argumenti varētu uzsvērt spēkā esošā tiesiskā regulējuma nevēlamu ietekmi, bet tas nav pietiekami, lai to interpretētu pretēji tā tekstam, un vēl mazākā mērā, lai noliegtu tā spēkā esamību (ko turklāt neviens nav apgalvojis). Turklāt tie rodas no apšaubāmas premisas, proti, ka ar lielāku ieguldījumu saistītā kvalitāte var nozīmēt tikai lielāku maksu.

69. Tādējādi nav pierādījumu, ka ar Direktīvu 2012/34 pieņemtie kritēriji nenovēršami radītu sliktu dzelzceļa infrastruktūru un nevainojamu apkalpes vietu līdzaspastāvēšanu to atšķirīgo maksu dēļ. Katrā ziņā jāatgādina, ka Direktīvas 2012/34 8. un 32. pantā ir noteikti mehānismi, lai dalībvalstis varētu pieņemt finansiāla atbalsta pasākumus par labu infrastruktūras pārvaldītājam.

C. Par sprieduma iedarbības laikā ierobežošanu

70. ÖBB ierosina, lai tad, ja Tiesa pieņemtu, ka ar Direktīvu 2012/34 pasažieru platformas ir ietvertas dzelzceļa infrastruktūrā, sprieduma iedarbība sāktos tikai no tā publicēšanas brīža.

²³ Iesniedzējtiesas nolēmuma IV daļas (paskaidrojumi par prejudiciālajiem jautājumiem) 6. punkts *in fine*.

²⁴ Komisijas Īstenošanas regula (2015. gada 12. jūnijs) par kārtību, kā aprēķināt izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus (OV 2015, L 148, 17. lpp.).

71. Lai pamatotu savu lūgumu, tā atsauca uz ekonomiskajām sekām un savu labticību, jo tā nedomāja, ka Direktīva 2012/34 radīs kādas būtiskas izmaiņas salīdzinājumā ar Direktīvas 2001/14 regulējumu. Citu dalībvalstu un Komisijas rīcība, kas nav apstrīdējušas Austrijas tiesību normas, nostiprina tās prasību.

72. Saskaņā ar Tiesas 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 radās un tika nodibinātas pirms lūguma sniegt interpretāciju, ja turklāt nosacījumi tāda strīda izskatīšanai, kas attiecas uz šī noteikuma piemērošanu, kompetentajās tiesās ir izpildīti²⁵.

73. Izņēmuma kārtā Tiesa, piemērojot Savienības tiesību sistēmai raksturīgo vispārējo tiesiskās drošības 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.

74. Tiesa ir izmantojusi šādu risinājumu tikai ļoti konkrētos apstākļos, tostarp, kad pastāvēja risks, ka varētu iestāties smagas ekonomiskas sekas, it īpaši saistībā ar ļoti daudzām tiesiskām attiecībām, kas nodibinātas labā ticībā, pamatojoties uz tiesisko regulējumu, kurš tika uzskatīts par spēkā esošu, un izrādījās, ka privātpersonas un valsts iestādes bija iesaistītas rīcībā, kas neatbilda Savienības tiesiskajam regulējumam, objektīvas un būtiskas nenoteiktības dēļ attiecībā uz Savienības tiesību normu piemērojamību, un šo nenoteiktību varēja veicināt tāda pati rīcība no citu dalībvalstu vai Komisijas puses²⁶.

75. Es uzskatu, ka šajā lietā nepastāv neviens no šiem nosacījumiem.

- Lai arī likumdevēja lēmums iekļaut platformas dzelzceļa infrastruktūru sastāvā nav izskaidrots Direktīvas 2012/34 apsvērumos, tiesību normas teksts ir skaidrs un nav radījis nenoteiktību lielākajā daļā dalībvalstu²⁷.
- ÖBB nav pat aptuveni skaitliski noteikusi ekonomisko ietekmi, kāda būtu, ja staciju platformas iekļautu dzelzceļa infrastruktūrā. Turklāt savos rakstveida apsvērumos²⁸ ÖBB min iespējamu “finansiālo zaudējumu kompensēšanu”, kas būtu jāuzņemas dalībvalstīm. Tomēr neviena no tām (arī ne Austrija, kas nav iesaistījies prejudiciālā nolēmuma tiesvedībā) nav pievienojusies ÖBB prasībai par sprieduma iedarbību laikā.

25 Spriedums, 2014. gada 27. februāris, *Transportes Jordi Besora* (C-82/12, EU:C:2014:108), 40. punkts un tajā minētā judikatūra.

26 Spriedumi, 2014. gada 27. februāris, *Transportes Jordi Besora* (C-82/12, EU:C:2014:108), 42. un 43. punkts; 2010. gada 3. jūnijs, *Kalinchev* (C-2/09, EU:C:2010:312), 50. un 51. punkts, un 2012. gada 10. maijs, *Santander Asset Management SGIIC* u.c. (no C-338/11 līdz C-347/11, EU:C:2012:286), 59. un 60. punkts.

27 Es atsaucos uz dokumentu, kas minēts 17. zemsvītras piezīmē.

28 54. punkts. Tiesas sēdē ÖBB neko neminēja par ierobežojumiem saistībā ar sprieduma iedarbību laikā.

V. Secinājumi

76. Ņemot vērā iepriekš minēto, ierosinu Tiesai atbildēt *Schiene-Control Kommission* (Dzelzceļa kontroles komisija, Austrija) šādi:

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, I pielikums un II pielikuma 1. punkta c) apakšpunkts un 2. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pasažieru platformas, kas atrodas stacijās, ir dzelzceļa infrastruktūras daļa, kuras izmantošana ir ietverta “minimālajā piekļuves pakalpojumu kompleksā”, kas ir pieejams visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.