



Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA MANUELA KAMPOSA SANČESA-BORDONAS
[MANUEL CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA]

SECINĀJUMI,
sniegti 2023. gada 16. martā¹

Lieta C-671/21

**UAB “Gargždu geležinķelis”,
 piedaloties:
 Lietuvos transporto saugos administrācija,
 Lietuvos Republikos ryšiu reguliavimo tarnyba,
 AB “LTG Infra”**

(Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Lietuvos Augstākā administratīvā tiesa) lūgums
sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Dzelzceļa pārvadājumi – Direktīva 2012/34/ES –
Infrastrukturās jaudas sadale – Kustības grafika plānošana – 45. pants – Koordinēšana –
46. pants – Pārslogota infrastruktūra – Prioritārās secības kritēriji – 47. pants –
Valsts tiesiskais regulējums, kurā par prioritārās secības kritēriju ir noteikta prognoze par
infrastrukturās izmantošanas intensitāti – Taisnīga un nediskriminējoša sadale

1. Šā lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pamatā ir strīds par to, kā interpretēt vairākas Direktīvas 2012/34/ES² normas saistībā ar valsts noteikumiem par publiskās dzelzceļa infrastruktūras pieejamās jaudas sadali.
2. Strīds būtībā ir par a) prioritārās secības kritērijiem, kas saskaņā ar Lietuvas tiesisko regulējumu ir piemērojami dzelzceļa infrastruktūru izmantot gribošo uzņēmumu iesniegtajiem pieteikumiem, it īpaši tad, kad infrastruktūra ir pārslogota; un b) iepriekšējās koordinēšanas procesu, kas jāveic šīs infrastruktūras pārvaldītājam.

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.).

I. Atbilstošās tiesību normas

A. Savienības tiesības. Direktīva 2012/34

3. Direktīvas 39. pantā (“Jaudas sadale”) ir noteikts:

“1. Dalībvalstis var noteikt vispārīgu infrastruktūras jaudas sadales noteikumu kopumu, ievērojot 4. pantā noteikto nosacījumu par pārvaldības neatkarību. Tiek paredzēti konkrēti jaudas sadales noteikumi. Infrastruktūras pārvaldītājs veic jaudas sadali. Jo īpaši infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina, ka infrastruktūras jaudu sadala taisnīgi, nediskriminējoši un saskaņā ar Savienības tiesību aktiem.

[..]”

4. Tās 44. pants (“Pieteikumi”) ir formulēts šādi:

“1. Pieteikuma iesniedzēji saskaņā ar publiskajām tiesībām vai privāttiesībām var infrastruktūras pārvaldītājam prasīt tāda līguma noslēgšanu, kas piešķir tiesības izmantot dzelzceļa infrastruktūru [..].

[..]”

5. Minētās direktīvas 45. pantā (“Kustības grafika plānošana”) ir noteikts:

“1. Infrastruktūras pārvaldītājs, ciktāl iespējams, apmierina visus pieprasījumus pēc infrastruktūras jaudas, ietverot pieprasījumus pēc vilcienu ceļiem, kas šķērso vairāk nekā vienu tīklu, un, ciktāl iespējams, ņem vērā visus pieteikuma iesniedzējiem uzliktos ierobežojumus, tostarp to ekonomisko ietekmi uz pieteikuma iesniedzēju saimniecisko darbību.

2. Infrastruktūras pārvaldītājs, plānojot un koordinējot kustības grafiku, var dot priekšroku konkrētiem pakalpojumiem, bet tikai tā, kā norādīts 47. un 49. pantā.

3. Infrastruktūras pārvaldītājs apspriežas ar ieinteresētajām personām par kustības grafika uzmetumu un atvēl vismaz vienu mēnesi, lai tās darītu zināmu savu viedokli [..].

4. Infrastruktūras pārvaldītājs veic attiecīgus pasākumus, lai atbildētu uz visiem paustajiem apsvērumiem.”

6. Saskaņā ar tās 46. pantu (“Koordinēšana”):

“1. Ja infrastruktūras pārvaldītājs 45. pantā minētās kustības grafika plānošanas laikā saņem pretrunīgus pieprasījumus, tad tas, koordinējot pieprasījumus, cenšas nodrošināt visu prasību iespējami labāku saskaņošanu.

2. Ja rodas vajadzība koordinēt pieprasījumus, infrastruktūras pārvaldītājam ir tiesības saprātīgās robežās piedāvāt infrastruktūras jaudu, kas atšķiras no pieprasītās.

3. Infrastruktūras pārvaldītājs, apspriežoties ar attiecīgajiem pieteikuma iesniedzējiem, cenšas atrisināt visas domstarpības. Šāda apspriešanās balstās uz šādu samērīgā laikā sniegtu bezmaksas informāciju rakstiskā vai elektroniskā formā:

[..].

4. Koordinēšanas procesu reglamentējošos principus norāda tikla pārskatā. Tajos jo īpaši atspoguļo starptautisko vilcienu ceļu organizēšanas sarežģītību un sekas, ko attiecīgas izmaiņas var radīt citiem infrastruktūras pārvaldītājiem.

5. Ja infrastruktūras jaudas pieprasījumus nav iespējams apmierināt bez koordinēšanas, tad infrastruktūras pārvaldītājs, cenšoties tos izpildīt, koordinē visus pieprasījumus.

6. Neskarot pastāvošās apelācijas procedūras un 56. pantu, ar infrastruktūras jaudas sadali saistītu domstarpību gadījumā dara pieejamu domstarpību izšķiršanas sistēmu, lai tūlīt atrisinātu šādas domstarpības. Šo sistēmu norāda tikla pārskatā. Ja piemēro šo sistēmu, lēmums jāpieņem 10 darbdienu laikā.”

7. Saskaņā ar šīs direktīvas 47. pantu (“Pārslogota infrastruktūra”):

“1. Ja pēc pieprasīto vilcienu ceļu koordinēšanas un apspriešanās ar pieteikuma iesniedzējiem nav iespējams pienācīgi apmierināt infrastruktūras jaudas pieprasījumus, infrastruktūras pārvaldītājs nekavējoties paziņo, ka attiecīgā infrastruktūras daļa ir pārslogota. To dara arī attiecībā uz infrastruktūru, kurā tuvākajā laikā ir gaidāma jaudas nepietiekamība.

[..]

3. Ja nav piemērota maksa saskaņā ar 31. panta 4. punktu vai ja tā nav devusi apmierinošu rezultātu un infrastruktūra ir atzīta par pārslogotu, tad infrastruktūras pārvaldītājs, iedalot infrastruktūras jaudu, var papildus piemērot prioritārās secības kritērijus.

4. Prioritārās secības kritērijos ņem vērā pakalpojuma sabiedrisko nozīmību salīdzinājumā ar jebkuru citu pakalpojumu, kas attiecīgi vairs nebūs pieejams.

Lai šajā sakarā garantētu pienācīgu transporta pakalpojumu attīstību, jo īpaši lai izpildītu prasības attiecībā uz sabiedriskajiem pakalpojumiem vai veicinātu valsts un starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu attīstību, dalībvalstis var veikt visus vajadzīgos pasākumus, lai nediskriminējošos apstākļos nodrošinātu, ka šādiem pakalpojumiem dod priekšroku, iedalot infrastruktūras jaudu.

[..]

6. Pārslogotas infrastruktūras gadījumā piemērojamās procedūras un izmantojamās kritērijus norāda tikla pārskatā.”

8. Saskaņā ar tās 52. pantu (“Vilcienu ceļu izmantošana”):

“1. Infrastruktūras pārvaldītājs tikla pārskatā konkretizē nosacījumus, ar kādiem, nosakot jaudas sadales prioritātes, tas ņems vērā vilcienu ceļu iepriekšējo noslogotību.

2. Jo īpaši pārslogotas infrastruktūras gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs pieprasa tāda vilcienu ceļa atsaukšanu, kas vismaz vienu mēnesi ir ticis izmantots mazāk par robežkvotu, kura nosakāma tikla pārskatā, ja vien tas nav noticis tādu iemeslu dēļ, kuri nav ekonomiska rakstura un kurus pieteikuma iesniedzējs nevar ietekmēt.”

B. Lietuvas tiesības. Lietuvas Republikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimas Nr. 611 “Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo taisyklių patvirtinimo”³

9. Šo noteikumu 28. punktā ir noteikts:

“Ja iespējams, publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam, lai salāgotu pieteikumus par vienas un tās pašas jaudas iedalīšanu, ir jāpiedāvā pieteikuma iesniedzējiem [...] no pieteikumā prasītās jaudas atšķirīga jauda. Ja pieteikuma iesniedzēji [...] nepiekrīt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja piedāvātajai alternatīvajai jaudai vai ja šīs jaudas nav pietiekami, publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs piemēro noteikumus par prioritāti, proti, pieprasīto jaudu piešķir tam pieteikuma iesniedzējam, kurš minēto jaudu izmantos pasažieru un kravas pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai starptautiskajos maršrutos; ja jauda netiks izmantota pasažieru un kravas pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai starptautiskajos maršrutos, jaudu piešķir tam pieteikuma iesniedzējam, kurš izmantos šo jaudu pasažieru un kravas pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai vietējos maršrutos; ja pieprasītā jauda netiks izmantota pasažieru un kravas pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai starptautiskajos vai vietējos maršrutos, jaudu piešķir tam pieteikuma iesniedzējam [...], kas to izmantos lielāko dienu skaitu; ja jaudu paredzēts izmantot vienādu skaitu dienu, jaudu piešķir tam pieteikuma iesniedzējam [...], kas pieprasījis iespēju veikt lielāko iespējamo reisu skaitu attiecīgajā maršrutā.”

II. Fakti, tiesvedība un prejudiciālie jautājumi

10. 2019. gada 3. aprīlī UAB “Gargždų geležinkelis” (turpmāk tekstā – “Gargždų geležinkelis”) lūdzta piešķirt dzelzceļa infrastruktūras jaudu kravas vilcieniem 2019.–2020. gada laikposmam.

11. 2019. gada 3. maijā *Lietuvas transporto saugos administrācija* (Lietuvas Transporta drošības administrācija) pārsūtīja šo pieteikumu publiskās infrastruktūras pārvaldītājam izvērtēšanai⁴.

12. 2019. gada 10. jūlijā infrastruktūras pārvaldītājs nosūtīja Transporta drošības administrācijai kustības grafika projektu. Tas piebilda, ka grafikā nav iespējams iekļaut pieteikuma iesniedzēju (tostarp *Gargždų geležinkelis*) visu pieprasīto jaudu, ņemot vērā vairākos dzelzceļa infrastruktūras elementos pastāvošos jaudas ierobežojumus, jo daži pieprasījumi ir savstarpēji nesavietojami.

13. 2019. gada 17. jūlijā *Gargždų geležinkelis* infrastruktūras pārvaldītājam un Transporta drošības administrācijai norādīja, ka iespējamā infrastruktūras pārslodze esot mākslīga, jo kustības grafikā ir ietverti vairāku pieteikuma iesniedzēju pieprasījumi par vieniem un tiem pašiem kravas pārvadājumiem.

14. 2019. gada 3. augustā infrastruktūras pārvaldītājs atbildēja *Gargždų geležinkelis*, ka, ņemot vērā domstarpības par vienas un tās pašas jaudas iedalīšanu kādā publiskās dzelzceļa infrastruktūras posmā, ir sākts koordinēšanas process. Tas norādīja, ka jaudas pieprasījumos nav ietverta informācija par pārvadāt paredzēto kravu.

³ Noteikumi par publiskās dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali, kas apstiprināti ar valdības 2004. gada 19. maija Lēmumu Nr. 611 (turpmāk tekstā – “Sadales noteikumi”).

⁴ Lietuvā tā ir “*Lietuvas geležinkeliai Geležinkelių infrastruktūros direkcija*” AB (akciju sabiedrības *Lietuvas geležinkeliai* Infrastruktūras direkcija; turpmāk tekstā – “infrastruktūras pārvaldītājs”).

15. 2019. gada 23. septembrī infrastruktūras pārvaldītājs darīja zināmu *Gargždū geležinkelis*, ka paziņojums par publiskās dzelzceļa infrastruktūras posma pārslodzi balstās uz posma faktisko jaudu, kas tiek noteikta, ņemot vērā jaudas pieprasījumu analīzi par kustības grafika spēkā esamības laikposmu. Turklāt tas norādīja, ka, tā kā viens no pieteikuma iesniedzējiem atteicies piedalīties koordinēšanas procesā, infrastruktūras pārvaldītājs nespēj *Gargždū geležinkelis* pieprasītās jaudas vietā piedāvāt citu jaudu.

16. 2019. gada 24. septembrī infrastruktūras pārvaldītājs informēja Transporta drošības administrāciju par to, ka laikposmā no 2019. gada 27. augusta līdz 23. septembrim ir veikts koordinēšanas process, kura noslēgumā nav varēts apmierināt visus pieprasījumus. Līdz ar to tas paziņoja, ka kustības grafika spēkā esamības laikposmā 2019. gadā publiskā dzelzceļa infrastruktūra noteiktos posmos ir pārslogota.

17. 2019. gada 30. septembrī *Gargždū geležinkelis* vērsās Transporta drošības administrācijā, lai tā pārskatītu infrastruktūras pārvaldītāja rīcību.

18. 2019. gada 15. oktobrī Transporta drošības administrācija konstatēja, ka infrastruktūras pārvaldītājs, izskatot un koordinējot pieprasījumus, ir rīkojies atbilstoši tolaik spēkā esošā tiesiskā regulējuma prasībām un nav nedz pārkāpis *Gargždū geležinkelis* tiesības, nedz aizskāris šā uzņēmuma legītimās intereses.

19. 2019. gada 17. oktobrī Transporta drošības administrācijas direktors nolēma nepiešķirt *Gargždū geležinkelis* pieprasīto jaudu, jo tā jau bija piešķirta citiem uzņēmumiem saskaņā ar Sadales noteikumu 28. punktā paredzēto prioritātes kārtību. Tika arī norādīts, ka alternatīvu jaudu piešķirt nav iespējams tāpēc, ka ir pārslogots kāds publiskās dzelzceļa infrastruktūras elements.

20. 2019. gada 12. novembrī *Gargždū geležinkelis* par iepriekš minēto lēmumu iesniedza sūdzību regulatīvās iestādes priekšsēdētājam, kurš 2020. gada 13. februārī pieņēma lēmumu par sūdzības noraidīšanu.

21. Šo lēmumu *Gargždū geležinkelis* apstrīdēja, ceļot prasību *Vilniaus apygardos administracinis teismas* (Viļņas Administratīvā apgabaltiesa, Lietuva), kura šo prasību noraidīja ar 2020. gada 22. oktobra spriedumu.

22. Šo 2020. gada 22. oktobra spriedumu *Gargždū geležinkelis* pārsūdzēja *Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas* (Lietuvas Augstākā administratīvā tiesa).

23. Šai tiesu iestādei, pirmkārt, ir šaubas par valsts tiesību normām, ar ko tiek regulēta infrastruktūras jaudas sadale. Konkrēti, tā prāto, vai Sadales noteikumu 28. punktā paredzētais trešais un ceturtais prioritātes kārtības noteikums ir saderīgs ar Direktīvu 2012/34.

24. Šajos kārtības noteikumos kā prioritārais kritērijs infrastruktūras jaudas sadalei ir paredzēta tīkla izmantošanas intensitāte, taču šis faktors iespējami varētu būt pretrunā diskriminācijas aizlieguma principam, jo tādējādi tiek piešķirtas nepamatotas priekšrocības vēsturiskajam operatoram. Šādi ir atzīts Tiesas 2013. gada 28. februāra spriedumā⁵ attiecībā uz Direktīvu 2001/14/EK⁶, kura ir atcelta un aizstāta ar Direktīvu 2012/34.

⁵ Lieta Komisija/Spānija (C-483/10, EU:C:2013:114; turpmāk tekstā – “spriedums Komisija/Spānija”).

⁶ 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.).

25. Otrkārt, šī tiesu iestāde šaubās, vai prioritātes kritēriju piemērošana ir pakārtota nosacījumam, ka infrastruktūra ir atzīta par pārslogotu, vai arī tieši pretēji – kā varot izsecināt no Direktīvas 2012/34 45. panta 2. punkta – infrastruktūras pārvaldītājs drīkst piemērot šos kritērijus arī kustības grafika plānošanas un koordinēšanas procesā.

26. Šādā kontekstā *Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas* (Lietuvas Augstākā administratīvā tiesa) uzdod Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

“Vai Direktīvas 2012/34/ES 47. panta 4. punkta pirmā un otrā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka tās viennozīmīgi aizliedz pieņemt valsts tiesisko regulējumu, kurā ir paredzēts, ka pārslogotas infrastruktūras gadījumā jaudas iedalīšanas brīdī var ņemt vērā dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas intensitāti? Vai šo novērtējumu ietekmē tas, vai dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas līmenis ir saistīts ar šīs infrastruktūras faktisko izmantošanu pagātnē vai ar plānoto izmantošanu laikposmā, kurā ir spēkā attiecīgais kustības grafiks? Vai šo novērtējumu jebkādā veidā ietekmē Direktīvas 2012/34/ES 45. un 46. pants – un tos valsts tiesībās transponējošās normas –, kas publiskās infrastruktūras pārvaldītāju vai struktūru, kura pieņem lēmumus par jaudu, apvelta ar plašu rīcības brīvību pieprasītās jaudas koordinēšanā? Vai šajā novērtējumā ir jāņem vērā tas, ka infrastruktūra konkrētā gadījumā ir atzīta par pārlogotu tāpēc, ka divi vai vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ir pieprasījuši jaudu vienam un tam pašam kravas pārvadājumam?”

Vai Direktīvas 2012/34/ES 45. panta 2. punkts [..] nozīmē, ka infrastruktūras pārvaldītājs drīkst piemērot valsts prioritātes kārtības noteikumu arī gadījumā, ja nav konstatēts, ka infrastruktūra ir pārslogota? Cik lielā mērā (pamatojoties uz kādiem kritērijiem) infrastruktūras pārvaldītājam, pamatojoties uz Direktīvas 2012/34/ES 47. panta 1. punkta pirmo teikumu, pirms tiek konstatēts, ka infrastruktūra ir pārslogota, jākoordinē pieprasītie vilcienu ceļi un jāapspriežas ar pieteikuma iesniedzējiem? Vai, apspriežoties ar pieteikuma iesniedzējiem, ir jāizvērtē, vai divi vai vairāki pieteikuma iesniedzēji ir iesnieguši konkurējošus pieprasījumus vienam un tam pašam kravas (preču) pārvadājumam?”

III. Tiesvedība Tiesā

27. Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu Tiesas kancelejā tika iesniegts 2021. gada 9. novembrī.

28. Rakstveida apsvērumus iesniedza *Gargždų geležinkelis*, Lietuvas valdība un Eiropas Komisija.

29. Tiesas sēdes rīkošana netika uzskatīta par nepieciešamu.

IV. Juridiskā analīze

A. Ievada apsvērumi

30. Lai labāk varētu izprast šo strīdu, īsumā jāizklāsta tiesību normas, kas regulē infrastruktūras pārvaldītāja rīcību, sadalot jaudu dzelzceļa infrastruktūras elementu izmantošanai⁷.

⁷ Turpmākajos punktos (31.–41. punktā) ar nelielām izmaiņām ir pārņemts secinājumu, kurus esmu sniedzis lietā C-388/17 SJ (EU:C:2018:738), 51.–63. punkts.

31. Direktīva 2012/34 ietver tiesību normas, kas ir piemērojamas, pirmkārt, attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju un, otrkārt, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Pēdējās no minētajām normām tostarp reglamentē tiesisko režīmu saistībā ar licenču saņemšanu un infrastruktūras jaudas sadali šiem uzņēmumiem, kuriem ir jāmaksā atlīdzība par infrastruktūras lietošanu.

32. Loģiski, ka dzelzceļa infrastruktūras jauda ir ierobežota⁸, tāpēc tā ir “dabisks monopols”⁹, kura palielināšana būtu bezjēdzīga. Direktīvā 2012/34 ir sniegta nevis tās definīcija, bet gan I pielikumā dota priekšroka sīkam to veidojošo sastāvdaļu aprakstam¹⁰. Tikla jēdziens ir saistīts ar šo infrastruktūru – dzelzceļa tīkls ir “visa dzelzceļa infrastruktūra, ko pārvalda infrastruktūras pārvaldītājs”¹¹.

33. Dzelzceļa infrastruktūru (kas ir saistīta ar vilcienu ceļa jēdzienu)¹² pārvalda pārvaldītājs, kas ir atbildīgs par tās ekspluatāciju, uzturēšanu un atjaunošanu. Tiem, kas ir saņēmuši licenci, saskaņā ar kuru tie ir kvalificējami kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, ir jālūdz piešķirt tiem tiesības izmantot konkrētu šīs infrastruktūras jaudu.

34. Pirms dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadales procesa tiek sagatavots tā sauktais “tikla pārskats”, kurā infrastruktūras pārvaldītājs sīki izklāsta sadales vispārīgos nosacījumus, termiņus, kārtību un kritērijus. Ar Direktīvu 2012/34 pārvaldītājam šajā ziņā ir piešķirtas pilnvaras precizēt daudzus aspektus¹³.

35. Pamatprincips ir tāds, ka infrastruktūras pārvaldītājs, ciktāl tas ir iespējams, apmierina visus tam iesniegtos pieprasījumus iedalīt infrastruktūras jaudu. Ja tas nav iespējams, tas piemēro citus sadales kritērijus¹⁴. Turklāt tam ir jāizstrādā kustības grafika projekts un jāpaziņo tas ieinteresētajām personām, lai tās varētu iesniegt savus apsvērumus.

36. Lēmumu¹⁵ par infrastruktūras jaudas sadali kopums ļauj izstrādāt kustības grafiku, plānojot vilcienu un ritošā sastāva kustību infrastruktūrā laikposmā, kad minētais kustības grafiks ir spēkā. Direktīvas 2012/34 VII pielikuma 2. punkts attiecas uz kustības grafika maiņu vai tā korigēšanu, tādējādi ir nodrošināts šā grafika elastīgums un pielāgojamība mainīgiem apstākļiem.

⁸ Tas arī ir uzsvērts Direktīvas 2012/34 58. apsvērumā, norādot, ka “maksas aprēķināšanas un jaudas sadales shēmās būtu jāņem vērā ietekme, ko rada aizvien pilnīgāk noslogotā infrastruktūras jauda un no tā izrietošais jaudas trūkums”.

⁹ Direktīvas 2012/34 71. apsvērumus.

¹⁰ Dzelzceļa tikla izveidei un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo fizisko bāzi veido zemesgabali, dzelzceļa stigas un ceļa pamatnes, pasažieru un kravas platformas, ceļa nomales un gājēju celiņi, nožogojumi, aizsargjoslas, inženierbūves (tilti un tuneļi), dzelzceļa pārbrauktuves, sliežu ceļa virsbūve, piekļuves ceļi pasažieriem un kravām, drošības, signalizācijas un telekomunikāciju iekārtas atklātās dzelzceļa līnijās, stacijās un šķīrotavās, apgaismes iekārtas, iekārtas elektroenerģijas pārveidošanai un piegādei vilcienu pārvadājumiem vai ēkas, ko izmanto infrastruktūras struktūrvienība.

¹¹ Direktīvas 2012/34 3. panta 25. punkts.

¹² Infrastruktūras jauda ir “iespējamība plānot vilcienu ceļus, kas pieprasīti kādam infrastruktūras elementam attiecībā uz konkrētu laikposmu” (3. panta 24. un 27. punkts).

¹³ Tādējādi, piemēram, paredzēt noteikumus par maksas piemērošanu (29. panta 3. punkts), noteikt prasības pieteikuma iesniedzējiem (41. panta 2. punkts), definēt koordinēšanas procesa principus un izveidot domstarpību izšķiršanas sistēmu (46. panta 4. un 6. punkts) vai, visbeidzot, pārslogotas infrastruktūras gadījumā noteikt kārtību un kritērijus, kā arī noteikt minimālo lietošanas kvotu (47. panta 6. punkts un 52. panta 2. punkts).

¹⁴ Ja infrastruktūras pārvaldītājs konstatē savstarpēji pretrunīgu pieprasījumu esamību, tad, koordinējot saņemtos pieprasījumus, tas cenšas nodrošināt visu prasību iespējami labāku saskaņošanu un tam ir tiesības saprātīgās robežās piedāvāt infrastruktūras jaudu, kas atšķiras no pieprasītās.

¹⁵ Lai gan direktīvā tieši nav minēti lēmumi par infrastruktūras jaudas sadali, to pieņemšana ir pašsaprotama. Direktīvas 46. panta 6. punktā ir paredzēta domstarpību izšķiršanas sistēma (neskarot attiecīgo pārsūdzību saskaņā ar 56. pantu).

37. Infrastruktūras pārvaldītājs rikojas, ņemot vērā realitāti un tās ierobežotās iespējas (laikā un telpā) apmierināt uzņēmumu iesniegtos pieprasījumus. Tā kā šie maršruti ir saistīti ar dzelzceļa stacijām un ir atkarīgi no apkalpes vietu energoatdeves, pārvaldītājam noteikti ir jākoordinē visi pakalpojumi, kurus sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi.

38. Proti, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu brīvība nodrošināt sabiedrībai vēlamos vilcienu maršrutus un tai piemērotu kustības grafiku ir saderīga ar to, ka attiecībā uz šiem piedāvājumiem ir pieņemti infrastruktūras pārvaldītāja koordinēšanas lēmumi. Jo tieši pēdējais minētais “nosaka” (pat tad, ja tiek apmierināti uzņēmumu pieprasījumi) tā sauktos pakalpojuma “sniegšanas nosacījumus”.

39. Direktīvā 2012/34 ir norādīti vairāki gadījumi, kuros infrastruktūras pārvaldītājam ir piešķirtas pilnvaras, kas skar šos nosacījumus. Direktīvas 3. pantā sniegtās “alternatīva maršruta”, “ilgtspējīgas alternatīvas” vai “pārslogotas infrastruktūras” definīcijas vēlāk ir atspoguļotas regulējumā, saskaņā ar kuru infrastruktūras pārvaldītājs var iesaistīties – un tam ir jāiesaistās – dzelzceļu tīkla nosacījumu noteikšanā, jo runa ir par “pieejamo pārvadājumu jaudu”, pašiem “maršrutiem” vai “pakalpojuma sniegšanas biežumu”, lai novērstu dublēšanos vai pārslodzi¹⁶.

40. Tīkla pārskats, kas ir jāpublicē infrastruktūras pārvaldītājam, ļauj tam arī grozīt elementus, kurus nav iespējams noteikt *a priori*. Turklāt tas var iedalīt jaudu, kas atšķiras no pieprasītās, un tas liecina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu lēmumu ietekmē ierobežotās iespējas, kurām ir saikne ar nepietiekamiem pieejamiem resursiem, kas infrastruktūras pārvaldītājam ir jāpārvalda.

41. Galu galā nepieciešamība pārvaldīt un sadalīt ierobežotus dzelzceļa resursus nozīmē, ka infrastruktūras pārvaldītājam ir jābūt tiesībām noteikt uzņēmumiem, kas to izmanto, nosacījumus par tādu pakalpojumu sniegšanu, kuri ietekmē pieejamo jaudu, maršrutus un šo pakalpojumu sniegšanas biežumu.

42. Svarīgākā loma ir par dzelzceļa pārvadājumu nodrošināšanai vajadzīgo fizisko iekārtu ekspluatāciju, uzturēšanu un atjaunošanu atbildīgajam infrastruktūras pārvaldītājam. Saskaņā ar Direktīvas 2012/34 39. panta 1. punktu tam ir jānodrošina, ka “infrastruktūras jaudu sadala taisnīgi, nediskriminējoši”.

43. Tam iepretim atrodas darbībai dzelzceļa pārvadājumu nozarē licencētie¹⁷ uzņēmumi, kuriem jāiesniedz pieprasījums, lai tiktu atzītas to tiesības izmantot noteiktu šīs infrastruktūras jaudu, lai tie sniegtu savus pārvadājumu pakalpojumus¹⁸.

44. Direktīvas 2012/34 13. panta 1. punktā infrastruktūras pārvaldītājam ir noteikts pienākums nediskriminējošā veidā visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piešķirt minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, kas noteikts II pielikuma 1. punktā.

¹⁶ Šis kritērijs ir apstiprināts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2016/2370 (2016. gada 14. decembris), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību (OV 2016, L 352, 1. lpp.). Tās 28. apsvērumā ir noteikts, ka “dalībvalstis var pievienot īpašus nosacījumus attiecībā uz tiesībām piekļūt infrastruktūrai, lai ļautu istenot integrētu grafika shēmu attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem”.

¹⁷ Atbilstoši Direktīvas 2012/34 17. panta 4. punktam “nevienam uzņēmumam nav atļauts sniegt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, uz ko attiecas šī nodaļa, ja vien tam nav piešķirta attiecīga licence par sniedzamajiem pakalpojumiem”.

¹⁸ Saskaņā ar šo pašu Direktīvas 2012/34 17. panta 4. punktu “šāda licence pati par sevi nedod tās turētājam tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai”.

45. Direktīvā 2012/34 paredzētās infrastruktūras jaudas piešķiršanas procesa mērķis ir nodrošināt, lai dzelzceļa uzņēmumu rīcībā patiešām būtu piešķirtā jauda saskaņā ar tās 10. panta 1. punktā noteikto¹⁹.

46. Šis process sākas no paziņojuma par dzelzceļa tīklu un beidzas ar kustības grafika apstiprināšanu²⁰. Šā procesa starpposmi ir noteikti Direktīvas 2012/34 IV nodaļas 3. iedaļā un ietver:

- viena vai vairāku pieteikuma iesniedzēju (dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu) infrastruktūras jaudas pieprasījumus;
- kustības grafika plānošanas posmu, tiklīdz ir iesniegti pieteikuma iesniedzēju pieprasījumi;
- koordinēšanas posmu, kuru sāk, ja infrastruktūras pārvaldītājs saņem savstarpēji nesavietojamus pieprasījumus;
- paziņojumu par infrastruktūras pārslodzi, kuru sniedz, ja koordinēšana izrādās neiespējama. Šādā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs jaudas sadalei piemēro prioritārās secības kritērijus.

47. Iztirzājot uzdotos jautājumus, manuprāt, piemērotāk ir sekot jaudas sadales procesa norises hronoloģiskajai secībai. Tāpēc vispirms aplūkošu koordinēšanas procesu un pēc tam pievērsīšos noteikumiem, kas ir piemērojami pārslogotai infrastruktūrai.

B. Otrais prejudiciālais jautājums

48. Ar otrajā prejudiciālajā jautājumā ietvertajiem vaicājumiem iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai pirms paziņojuma par dzelzceļa infrastruktūras pārslodzi šīs infrastruktūras pārvaldītājam:

- ir iespēja piemērot valsts tiesiskajā regulējumā paredzētu prioritātes kārtības noteikumu;
- jākoordinē pieprasītie vilcienu ceļi un jāapspriežas ar pieteikuma iesniedzējiem;
- jāizvērtē, vai divi vai vairāki pieteikuma iesniedzēji iecerējuši pārvadāt vienu un to pašu kravu.

49. Šajā vaicājumu virknē materiāltiesiskie aspekti (jaudas sadales noteikumi) savijas ar procesuālajiem (kustības grafika plānošanas un koordinēšanas procesi). Sākšu ar procesuālo aspektu analīzi.

¹⁹ “Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai tie varētu sniegt visu veidu dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumus, piešķir saskaņā ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem.” Direktīvas 2012/34 10. panta 2. punkts attiecas uz pasažieru pārvadājumiem.

²⁰ Grafiku veido “datu kopums, ar kuru definē visu plānoto vilcienu un ritošo sastāvu kustību, kas notiks attiecīgajā infrastruktūrā tajā laikposmā, kurā šis datu kopums ir spēkā” (Direktīva 2012/34 3. panta 28. punkts).

1. Kustības grafika plānošanas un koordinēšanas procesi: Direktīvas 2012/34 45. un 46. pants

50. Saistībā ar kustības grafika plānošanu “infrastrukturā pārvaldītājs, ciktāl iespējams, apmierina visus pieprasījumus pēc infrastruktūras jaudas”²¹. Saņemot nesavietojamus pieprasījumus, “tas, koordinējot pieprasījumus, cenšas nodrošināt visu prasību iespējami labāku saskaņošanu”²².

51. Tātad koordinēšanai²³ ir svarīgākā funkcija infrastruktūras jaudas sadalē starp savstarpēji nesavietojamiem pieprasījumiem. Veicot šo koordinēšanu, kuras pamatprincipiem jābūt izklāstītiem tikla pārskatā²⁴, saskaņā ar Direktīvas 2012/34 46. pantu:

- infrastruktūras pārvaldītājam ir atļauts “saprātīgās robežās piedāvāt infrastruktūras jaudu, kas atšķiras no pieprasītās” (2. punkts);
- ir paredzēta apspriešanās ar pieteikuma iesniedzējiem, kuriem dara zināmu informāciju par pārējo pieteikuma iesniedzēju pieprasījumiem, neatklājot pārējo pieteikuma iesniedzēju identitāti. Šīs apspriešanās mērķis ir ļaut infrastruktūras pārvaldītājam atrisināt radušās domstarpības (3. punkts);
- dara pieejamu “domstarpību izšķiršanas sistēmu, lai tūlīt atrisinātu” šādas domstarpības jautājumā par infrastruktūras jaudas sadali (6. punkts).

52. No šā normu kopuma ir secināms, ka koordinēšanas procesā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājam ir aktīvi jāiesaistās, lai rastu saprātīgu risinājumu. Apzinoties katra pieteikuma iesniedzēja pieprasīto jaudu un esošos jaudas ierobežojumus, infrastruktūras pārvaldītājs rūpējas par to, lai visiem pieteikuma iesniedzējiem – pat tad, ja tas prasa kādu upurēšanos, – būtu iespēja sniegt pakalpojumus.

53. Infrastrukturā pārvaldītājs, manuprāt, ir kas vairāk nekā vienkāršs starpnieks, kas cenšas samierināt pretējās puses. Kā jau esmu norādījis, Direktīvā 2012/34 tam ir piešķirtas lēmumu pieņemšanas pilnvaras. Konkrēti, 46. panta 3. punktā tas pilnvarots *atrisināt* domstarpības, kas ir radušās starp pieteikuma iesniedzējiem.

54. No lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu un lietas dalībnieku apsvērumos rodamās informācijas varētu secināt, ka šajā lietā veiktais koordinēšanas process nav pilnībā atbilstīgs Direktīvas 2012/34 46. pantam²⁵, taču šo aspektu spēj noskaidrot vienīgi iesniedzējtiesa, ņemot vērā, ka tā vislabāk pārzina lietas faktiskos apstākļus.

²¹ Direktīvas 2012/34 45. panta 1. punkts.

²² Direktīvas 2012/34 46. panta 1. punkts. Analogiski arī šā paša panta 5. punktā ir noteikts: “Ja infrastruktūras jaudas pieprasījumus nav iespējams apmierināt bez koordinēšanas, tad infrastruktūras pārvaldītājs, cenšoties tos izpildīt, koordinē visus pieprasījumus”.

²³ Direktīvas 2012/34 3. panta 22. punktā tā ir definēta kā “process, ar kura palīdzību infrastruktūras pārvaldītājs un pieteikuma iesniedzēji mēģinās atrisināt situācijas, kad iesniegtie infrastruktūras jaudas pieprasījumi ir savstarpēji pretrunīgi”.

²⁴ Direktīvas 2012/34 46. panta 4. punkts un IV pielikuma 3. punkts. Atbilstoši pēdējai no minētajām normām tikla pārskatā ietver šādu informāciju: “d) principus, kas reglamentē koordinēšanas procesu un domstarpību izšķiršanas sistēmu, kas ir šā procesa daļa.”

²⁵ Šķiet, šajā procesā ir notikusi vienīgi vēstule apmaiņa un nav konstatējama griba atrisināt domstarpības. Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu 15. punktā ir ietverta norāde uz infrastruktūras pārvaldītāja bezspēcību gadījumā, ja kāds no pieteikuma iesniedzējiem atsakās piedalīties koordinēšanā. Tas izriet arī no *Gargždų geležinkelis* apsvērumiem (68.–70. punkts). Būtu nelogiski, ja koordinēšana jau iepriekš būtu lemta neveiksmei tāpēc, ka tajā piedalīties atsakās kāds no pieteikuma iesniedzējiem.

2. Priekšroka kustības grafika plānošanas un koordinēšanas procesos?

55. Direktīvas 45. panta 2. punktā noteikts, ka infrastruktūras pārvaldītājs, “plānojot un koordinējot kustības grafiku, var dot priekšroku konkrētiem pakalpojumiem, bet tikai tā, kā norādīts 47. un 49. pantā”.

56. Šīs normas interpretācija nav viegla, ņemot vērā, ka 47. pantā ir noteikts, kā kvalificēt par pārslogotu kādu infrastruktūru daļu, savukārt 49. pants attiecas uz specializētu infrastruktūru (kas neattiecas uz šo lietu).

57. Manuprāt, 45. pantā izdarītā atsauce uz 47. pantu ļauj šajā pēdējā normā paredzētos prioritātes kritērijus pārslogotas infrastruktūras sadalīšanai, kuri ir labvēlīgi noteiktiem pakalpojumiem, *mutatis mutandis* piemērot (iepriekšējos) kustības grafika plānošanas un koordinēšanas procesos.

58. Šajā novērtējumā esmu vienisprātis ar Lietuvas valdību un nepiekrītu Komisijai, kura uzskata, ka 45. un 46. pantā neesot paredzēta prioritātes kritēriju piemērošana, jo tie esot piemērojami vienīgi saistībā ar 47. pantu. Komisija piebilst, ka tā tas izrietot no sprieduma SJ²⁶ 39. un 40. punkta, taču es šos punktus izprotu atšķirīgi no Komisijas.

59. Minētajā spriedumā Tiesa – atgādinājusi būtiskāko par kustības grafika plānošanas un koordinēšanas procesiem – uzsvēra, ka “Direktīvas 2012/34 47. pantā ir paredzēti noteikumi dzelzceļa infrastruktūras pārslogotības gadījumā, kad infrastruktūras pārvaldītājs var noteikt prioritātes kritērijus”. Tiesa sīkāk nav iztīrījusi (jo minētajā lietā tas nebija nepieciešams), vai šos pašus kritērijus varētu izmantot kustības grafika plānošanas un koordinēšanas procesos.

60. Direktīvas 2012/34 45. un 46. pantā – kā arī jau esmu norādījis – infrastruktūras pārvaldītājam ir piešķirta plaša novērtējuma brīvība, lai izlemtu par jaudas sadales pieprasījumiem. Nekas tam neliedz tālab iepriekš (tikla pārskatā) darīt zināmus tos saprātīgos, objektīvos un nediskriminējošos kritērijus, uz kuriem balstoties tas plānos kustības grafiku un attiecīgā gadījumā koordinēs savstarpēji nesavietojamus pieprasījumus. Gluži tāpat tas var dot priekšroku vieniem pakalpojumiem iepretim citiem, ja to prasa vispārējās intereses.

61. Kā apgalvo Lietuvas valdība, šāda kārtība veicina procesa pārskatāmību, jo pieteikuma iesniedzējiem jau iepriekš ir zināms, kas tos sagaidīs, kad to iesniegtie pieprasījumi būs jākoordinē.

62. Cits jautājums gan ir par to, ka prioritātes kārtības noteikumos izšķirīgais kritērijs ir izmantošanas intensitāte. Turpinājumā analizēšu, kādā mērā šā kritērija rezultātā priekšroka tiek dota vēsturiskajam operatoram, un tāpēc tā piemērošana ir pretrunā vienam no galvenajiem Direktīvas 2012/34 mērķiem – atvērt dzelzceļa tirgu konkurencei.

3. Pārvadātās kravas veids

63. Tāpat kā Lietuvas valdība un Komisija uzskatu, ka pārvadātās kravas veidam savstarpēji nesavietojamu infrastruktūras jaudas sadales pieprasījumu koordinēšanas procesā nav nozīmes.

²⁶ Spriedums, 2019. gada 28. februāris (C-388/17, EU:C:2019:161).

64. Ar kravas veidu saistītās īpatnības Direktīvā 2012/34 tiek ņemtas vērā, nosakot uzcenojumus, taču ne koordinēšanas procesā. Atbilstoši minētās direktīvas 32. panta 1. punkta ceturtajai daļai infrastruktūras pārvaldītāji tirgus segmentus var iedalīt sīkāk atkarībā no pārvadātajām precēm.

65. Turklāt norādei par tās kravas veidu, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir iecerējis pārvadāt, nav pat iemesla būt ietvertai jaudas sadales pieprasījumā. Proti, kā apgalvo *Gargždu geležinkelis*²⁷, tā pieprasījums attiecās uz kravas vilcieniem, neprecizējot, kādu kravu šis uzņēmums iecerējis pārvadāt (tas arī šķiet loģiski, jo tas var mainīties atkarīgā no konkrētā pieprasījuma tirgū)²⁸.

C. Pirmais prejudiciālais jautājums

66. Ar šajā prejudiciālajā jautājumā vaicāto iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai gadījumā, ja infrastruktūra ir atzīta par pārslogotu, Direktīvas 2012/34 47. panta 4. punktā ir atļauts noteikt tādus prioritārās sadales kritērijus, kuros ņem vērā dzelzceļa pārvadājuma uzņēmuma veikto šīs infrastruktūras izmantošanas intensitāti pagātnē vai nākotnē.

67. Apsvērumus sniegušo lietas dalībnieku nostājas šajā ziņā atšķiras: *Gargždu geležinkelis* apgalvo, ka tiekot diskriminēti tirgū jaunienākušie operatori, turpretim Lietuvas valdība tam nepiekrīt. Savukārt Komisija apgalvo, ka, lai gan, abstrakti ņemot, šis kritērijs būtu likumīgs, tas būtu pieņemams vienīgi tad, ja ar to netiek ierobežota konkurence un netiek veicināta jaudas nepilnīga izmantošana.

68. Manuprāt, spriedumā Komisija/Spānija ir sniegtas nepieciešamās norādes, lai atbildētu uz šiem jautājumiem. Minētajā spriedumā Tiesa:

- atzina, ka saskaņā ar “Direktīvas 2001/14 14. panta 1. punktu [pašreiz Direktīvas 2012/34 39. panta 1. punkts] [...] infrastruktūras pārvaldītājs īpaši nodrošina, ka infrastruktūras jauda tiek iedalīta taisnīgā un nediskriminējošā veidā, ievērojot Savienības tiesības”;
- konstatēja, “ka tīkla faktiskas izmantošanas kritērijs kā infrastruktūras jaudas iedalīšanas kritērijs ir diskriminējošs, ciktāl tas, ja ir vērojama pieprasījumu pārklāšanās uz vienu un to pašu sliežu ceļu vai ja ir tīkla pārslodze, izraisa to, ka parastajiem lietotājiem tiek saglabātas priekšrocības un jaunienācējiem tiek bloķēta piekļuve vispievilcīgākajiem sliežu ceļiem”²⁹.

69. Minētajā lietā lietošanas intensitāte patiešām attiecās uz izmantošanu pagātnē, toties šajā lietā tā attiecas uz nākotnes prognozēm. Tomēr, manuprāt, šis apstāklis neietekmē iznākumu.

²⁷ Tās rakstveida apsvērumu 15. un 16. punkts.

²⁸ Tā kā “licence” ir “atļauja, kuru licencēšanas iestāde izsniedz uzņēmumam un ar kuru tiek atzītas šā uzņēmuma kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma tiesības sniegt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus”, un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma galvenajam saimnieciskās darbības veidam jābūt “pakalpojumu sniegšana[i] attiecībā uz kravas un/vai pasažieru pārvadāšanu pa dzelzceļu”, jaudas sadales pieprasījumā jānorāda piedāvātais pakalpojums (pasažieru vai kravas pārvadājumi), taču nav obligāti jānorāda pārvadātās kravas veids.

²⁹ Spriedums Komisija/Spānija (94. un 95. punkts). Šī judikatūra turklāt liedz interpretēt 52. pantu (“Vilcienu ceļu izmantošana”) – saistībā ar tajā esošo atsauci uz jaudas sadales prioritātēm – tādējādi, ka iepriekšējā vilcienu ceļu noslogotība varētu radīt kādu priekšrocību. Proti, šā panta 2. punkts norāda uz pretējo, jo tajā noteikts, ka pārslogotas infrastruktūras gadījumā vilcienu ceļi jāatsauc tad, ja tie nav tikuši pietiekami izmantoti.

70. Tas tā ir tāpēc, ka nākotnē vajadzīgās infrastruktūras jaudas prognozēm, lai tās būtu pārlicinošas un reālistiskas, ir jābalstās uz objektīviem datiem par neseno (vai pašreizējo) izmantošanu. Tā kā šādus novērtējuma elementus var sniegt vienīgi jau esošie operatori, ikviens cits operators, kas vēlētos ienākt tirgū, būs neizdevīgākā stāvoklī, jo tas nespēs atsaukties sev par labu uz pakalpojumiem, kurus tas sniedzis (vai to varēs darīt mazākā mērā).

71. Patiesībā šāda kritērija atzīšana varētu radīt apburto loku, jo jau esošais operators varētu saņemt secīgus jaudas iedalījumus, apejot Direktīvas 2012/34 38. panta 2. punktā noteikto (“tiesības izmantot konkrētu infrastruktūras jaudu vilcienu ceļa veidā pieteikuma iesniedzējiem var tikt piešķirtas uz laiku, kas nepārsniedz viena kustības grafika spēkā esamības ilgumu”)³⁰.

72. Pat tad, ja pieņemtu, ka nevienlīdzīga attieksme ir attaisnojama ar kādu citu Direktīvas 2012/34 mērķi, piemēram, mērķi garantēt efektīvāku infrastruktūras izmantošanu, “lai to sasniegtu, nekādā ziņā nav vajadzīgs, lai attiecīgais pasākums radītu diskrimināciju tikla operatoru starpā, ne arī lai tas jaunienācējiem bloķētu piekļuvi šim tīklam”³¹.

73. Tas, ka šī diskriminācija attiecībā pret jauno operatoru ir *de facto* notikusi, šķiet, izriet no lēmumā par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu aprakstītajiem faktiem un no lietas dalībnieku apsvērumiem. Lai gan – kā jau teikts – to pārbaudīt ir iesniedzējtiesas ziņā, viss šķiet norādām uz to, ka, piemērojot Sadales noteikumu 28. punkta trešo un ceturto kārtības noteikumu, jaunā operatora pieprasījumi par piekļuvi infrastruktūrai tiek sistemātiski noraidīti par labu valsts īpašumā esošajam vēsturiskajam operatoram. Pēdējais minētais operators turklāt it kā pieprasot infrastruktūras jaudu, kuru tas pēc tās iegūšanas neizmanto³², un atsakās piedalīties koordinēšanas procesā.

V. Secinājumi

74. Ievērojot izklāstīto, iesaku Tiesai atbildēt *Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas* (Lietuvas Augstākā administratīvā tiesa) šādi:

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu,

ir jāinterpretē tādējādi, ka

- 46. pantā tā noteic prasību, ka jābūt noteiktai procesuālajai kārtībai, kādā veicama koordinēšana un domstarpību izšķiršana, lai infrastruktūras pārvaldītājs saprātīgās robežās pats varētu lemt par infrastruktūras jaudas iedalīšanu pieteikuma iesniedzējiem tā, lai pēc apspriešanās ar tiem salāgotu savstarpēji nesavietojamos pieprasījumus;
- 45. panta 2. punktā kopsakarā ar 47. pantu tā ļauj infrastruktūras pārvaldītājam kustības grafika plānošanas un koordinēšanas procesos dot priekšroku konkrētiem pakalpojumiem, ja vien tas piemēro objektīvus, pārskatāmus, saprātīgus, samērīgus un nediskriminējošus kritērijus;

³⁰ Spriedums Spānija/Komisija, 91. un 92. punkts. Šā sprieduma 98. punktā Tiesa uzsvēra, ka pastāv “īpaši noteikumi, kuru mērķis ir sekmēt infrastruktūras jaudas efektīvu izmantošanu, vienlaikus garantējot vienlīdzīgu un nediskriminējošu piekļuvi dzelzceļa tīklam”. Secinājumos ģenerāladvokāts N. Jēskins [N. Jääskinen] norādīja, ka “priekšrocību piešķiršana vēsturiskajam uzņēmumam neparādās to pasākumu klāstā, ar kuriem direktīva paredz veicināt efektīvu tīkla izmantošanu” (C-483/10, EU:C:2012:524, 97. punkts).

³¹ Spriedums Komisija/Spānija, 97. punkts.

³² *Gargždų geležinkelis* atsauca uz Lietuvas Valsts kontroles veiktās revīzijas ziņojumu (2018. gada 12. decembra revīzijas ziņojums lietā Nr. VA 2018-P-20-1-12), kurā esot redzams, ka publiskais operators neesot izmantojis 39 % rezervētās jaudas.

- tai, ievērojot 47. panta 4. punktu, ir pretrunā tāds valsts tiesiskais regulējums, kurā par prioritātes kritēriju infrastruktūras jaudas sadales piešķiršanai, ja tā ir pārslogota, ir noteikta dzelzceļa tīkla izmantošanas intensitāte pagātnē vai nākotnē, ko izmanto jau esošs operators, tāpēc jauniem operatoriem ir liegta piekļuve šai infrastruktūrai.