



Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA M. KAMPOSA SANČESA-BORDONAS [M. CAMPOS
SÁNCHEZ-BORDONA]
SECINĀJUMI,
sniegti 2018. gada 19. septembrī¹

Lieta C-388/17

**Konkurrensverket
pret
SJ AB**

(Högsta förvaltningsdomstolen (Augstākā administratīvā tiesa, Zviedrija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Publiskie ligumi dzelzceļa nozarē – Tīklu nodrošināšana vai ekspluatācija – Tīkla jēdziens – Līguma par vilcienu tīrīšanu slēgšanas tiesību piešķiršana, ko ir veicis valstij pilnībā piederošs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums – Iepriekšējas iepirkuma procedūras nerīkošana

1. *SJ AB* (turpmāk tekstā – “*SJ*”) ir akciju sabiedrība, kura sniedz dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus un kuras kapitāls pilnībā pieder Zviedrijas valstij. 2012. gadā tā noslēdza divus līgumus par tās vilcienu tīrīšanu, iepriekš nerīkojot iepirkuma procedūru, – šo rīcību *Konkurrensverket* (Konkurences padome, Zviedrija) uzskata par nesaderīgu ar Direktīvu 2004/17/EK².

2. Strīds starp publisku uzņēmumu un Konkurences padomi ir par Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta interpretāciju. Konkrēti, iesniedzējtiesa, kurai ir jāizskata strīds, vēlas gūt skaidrību par minētajā pantā iekļautajiem jēdzieniem, kuru interpretācija ļautu noskaidrot, vai publisks uzņēmums, kas sniedz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, ietilpst šīs direktīvas piemērošanas jomā.

3. Šajā kontekstā tiek apspriesti divi jautājumi:

- pirmkārt, dzelzceļa pārvadājumu “tīkla” jēdziens šīs tiesību normas izpratnē,
- otrkārt, tīklu pastāvēšanas gadījumos, – kāda ir minētajā tiesību normā lietotās vārdkopas “tīklu nodrošināšana un ekspluatācija” nozīme.

¹ Oriģinālvaloda – spāņu.

² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (2004. gada 31. marts), ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs (OV 2004, L 134, 1. lpp.).

I. Atbilstošās tiesību normas

A. Savienības tiesības

1. Direktīva 2004/17

4. Saskaņā ar 2. pantu:

“1. Šajā direktīvā:

[..]

b) “*publisks uzņēmums*” ir uzņēmums, kurā līgumslēdzējām iestādēm var būt tieša vai netieša dominējoša ietekme atbilstoši to īpašuma tiesībām uz minēto uzņēmumu, finansiālajai līdzdalībai minētajos uzņēmumos vai noteikumiem, kas piemērojami minētajiem uzņēmumiem.

Uzskata, ka valsts [līgumslēdzējai] iestādei ir dominējoša ietekme, ja šī iestāde kādā uzņēmumā tieši vai netieši:

– ir īpašnieks lielākajai daļai šā uzņēmuma parakstītā kapitāla, vai

[..]

2. Šī direktīva attiecas uz līgumslēdzējiem,

a) kas ir līgumslēdzējas iestādes vai publiski uzņēmumi un kas veic vienu no 3. līdz 7. pantā minētajām darbībām;

[..].”

5. [Direktīvas] 5. pantā ir noteikts:

“1. Šī direktīva attiecas uz tādu tīklu nodrošināšanu un ekspluatāciju, kas iedzīvotājiem sniedz pakalpojumus dzelzceļu, automatizēto sistēmu, tramvaju, trolejbusu, autobusu vai trošu transporta jomā.

Attiecībā uz transporta pakalpojumiem uzskata, ka tīkls pastāv, ja pakalpojumu sniedz saskaņā ar dalībvalsts kompetentās iestādes noteiktiem darbības nosacījumiem, piemēram, nosacījumiem par apkalpojamiem maršrutiem, piedāvājamo pakalpojumu apjomu vai to sniegšanas biežumu.

[..].”

6. [Direktīvas] 30. pantā ir noteikts:

“1. Šī direktīva neattiecas uz līgumiem, kas paredzēti, lai dotu tiesības veikt kādu no 3. līdz 7. pantā minētajām darbībām, ja dalībvalstī, kurā attiecīgo darbību veic, uz to attiecas tieša konkurence tirgos, piekļuve kuriem nav ierobežota.

[..]

5. Līgumslēdzēji var lūgt Komisiju noteikt 1. punkta piemērojamību konkrētai darbībai ar lēmumu, kas atbilst 6. punktam, ja tas ir paredzēts attiecīgās dalībvalsts tiesību aktos. [..]

[..]”

2. Direktīva 2012/34/ES³

7. Saskaņā ar 1. pantu:

“1. Ar šo direktīvu paredz:

- a) noteikumus, kas piemērojami attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību un uz tādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu dzelzceļa pārvadājumu darbību, kas veic vai kas veiks uzņēmējdarbību dalībvalstī, kā noteikts II nodaļā;
- b) kritērijus, kas piemērojami attiecībā uz tādu dalībvalsts licenču piešķiršanu, atjaunošanu vai grozīšanu, kuras paredzētas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas veic vai veiks uzņēmējdarbību Savienībā, kā noteikts III nodaļā;
- c) principus un procedūras, kas piemērojamas attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu un iekasēšanu un dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali, kā noteikts IV nodaļā.

2. Šo direktīvu piemēro attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu iekšzemes un starptautisku dzelzceļa pakalpojumu sniegšanai.”

8. [Direktīvas] 3. pantā ir noteikts:

“Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- 1) “dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums” ir jebkurš publisks vai privāts uzņēmums, kam ir piešķirta licence saskaņā ar šo direktīvu un kā galvenais saimnieciskās darbības veids ir pakalpojumu sniegšana attiecībā uz kravas un/vai pasažieru pārvadāšanu pa dzelzceļu ar noteikumu, ka uzņēmums nodrošina vilci; šī definīcija ietver arī uzņēmumus, kas nodrošina tikai vilci;
- 2) “infrastruktūras pārvaldītājs” ir jebkura iestāde vai uzņēmums, kas konkrēti atbild īpaši par dzelzceļa infrastruktūras izveidi, pārvaldību un uzturēšanu, tostarp par satiksmes pārvaldību un kustības vadības un signalizācijas sistēmu. Infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas tīklā vai tīkla daļā var piekrist dažādām iestādēm vai uzņēmumiem;
- 3) “dzelzceļa infrastruktūra” ir vienības, kas ir uzskaitītas I pielikumā;

[..]

24) “infrastruktūras jauda” ir iespējamība plānot vilcienu ceļus, kas pieprasīti kādam infrastruktūras elementam attiecībā uz konkrētu laikposmu;

25) “tīkls” ir visa dzelzceļa infrastruktūra, ko pārvalda infrastruktūras pārvaldītājs;

[..]

27) “vilcienu ceļš” ir infrastruktūras jauda, kas vajadzīga, lai vilciena sastāvs noteiktā laikposmā varētu pārvietoties no vienas vietas uz otru;

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

28) “kustības grafiks” ir datu kopums, ar kuru definē visu plānoto vilcienu un ritošo sastāvu kustību, kas notiks attiecīgajā infrastruktūrā tajā laikposmā, kurā šis datu kopums ir spēkā;

[..]”

9. [Šīs direktīvas] 10. pantā ir precizēts:

“1. 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 pārrēdzamiem nosacījumiem. Minētās tiesības aptver piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno jūras un iekšzemes ostas un citas II pielikuma 2. punktā minētās apkalpes vietas, un infrastruktūrai, kas kalpo vai var kalpot vairāk nekā vienam galapatērētājam.

[..]”

10. Saskaņā ar 27. pantu:

“1. Infrastruktūras pārvaldītājs pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām sagatavo un publicē tīkla pārskatu [..]

2. Tīkla pārskatā sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās infrastruktūras raksturojumu un iekļauj informāciju par piekļuves nosacījumiem attiecīgajai dzelzceļa infrastruktūrai. Tīkla pārskatā ietver arī informāciju par piekļuves nosacījumiem apkalpes vietām, kas ir savienotas ar infrastruktūras pārvaldītāja tīklu, un par pakalpojumu sniegšanas nosacījumiem šajās vietās vai norāda tīmekļa vietni, kur bez maksas elektroniskā formātā ir pieejama šāda informācija. Tīkla pārskata saturs ir noteikts IV pielikumā.

[..]”

11. [Minētās direktīvas] 44. pantā ir noteikts:

“1. Pieteikuma iesniedzēji saskaņā ar publiskajām tiesībām vai privāttiesībām var infrastruktūras pārvaldītājam prasīt tāda līguma noslēgšanu, kas piešķir tiesības izmantot dzelzceļa infrastruktūru par maksu, kā paredzēts IV nodaļas 2. iedaļā.

[..]”

12. [Direktīvas] 45. pantā ir paredzēts:

“1. Infrastruktūras pārvaldītājs, ciktāl iespējams, apmierina visus pieprasījumus pēc infrastruktūras jaudas, [..].

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. Ieinteresētās personas ietver visas personas, kas ir pieprasījušas infrastruktūras jaudu, un citas personas, kas vēlas izmantot iespēju izteikt viedokli par to, kā kustības grafiks var ietekmēt to spēju sniegt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus kustības grafika spēkā esamības laikā.

[..]”

13. [Šis direktīvas] 46. pantā ir precizēts:

“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.

[..]”

B. Valsts tiesības

1. Lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster⁴

14. Saskaņā ar 2. nodaļas 20. pantu līgumslēdzējs ir tostarp ikviens uzņēmums, kurā līgumslēdzējai iestādei var būt dominējoša ietekme. Uzskatāms, ka līgumslēdzējai iestādei ir dominējoša ietekme, ja tai tieši vai netieši pieder vairāk par pusi no uzņēmuma kapitāla daļām vai tā kontrolē balsu vairākumu, pateicoties tai piederošajām uzņēmuma kapitāldaļām vai līdzīga iemesla dēļ, vai arī tā var iecelt vairāk par pusi no šā uzņēmuma valdes vai atbilstošas uzraudzības struktūras locekļiem.

15. Saskaņā ar likuma 1. nodaļas 8. panta 1. punktu šis likums attiecas uz darbību, ja tā izpaužas kā publiskas satiksmes tīklu, tostarp dzelzceļa satiksmes, nodrošināšana un ekspluatācija.

16. Saskaņā ar 1. nodaļas 8. panta 2. punktu tīkls pārvadājuma pakalpojumu jomā ir nodrošināts tad, ja pakalpojums tiek sniegts atbilstoši kompetentās iestādes izvirzītiem darbības nosacījumiem par maršrutiem, piedāvājamo pakalpojumu apjomu, sniegšanas biežumu vai līdzīgiem nosacījumiem.

2. Järnvägslagen (2004:519)⁵

17. Saskaņā ar 5. nodaļas 2. pantu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kura juridiskā adrese ir Eiropas Ekonomikas zonā vai Šveicē, ir tiesīgs veikt un organizēt pakalpojumus Zviedrijas dzelzceļa tīklā.

18. Saskaņā ar 6. nodaļas 7. pantu ikviens uzņēmums, kas ir tiesīgs veikt un organizēt pakalpojumus Zviedrijas dzelzceļa tīklā, var pieprasīt infrastruktūras pārvaldītājam infrastruktūras jaudas iedalīšanu attiecībā uz vilcienu ceļiem atbilstoši dzelzceļa tīkla aprakstam.

19. [Likuma] 6. nodaļas 1. un 7. pants un 6. nodaļas 9. pants attiecas uz informācijas pieprasījumu par infrastruktūras jaudu, kā arī pieprasījumu piešķirt infrastruktūras jaudu pārvaldību un izskatīšanu.

20. [Likuma] 6. nodaļas 9. pantā ir norādīts, ka infrastruktūras pārvaldītājs, pamatojoties uz saņemtajiem pieprasījumiem, sagatavo kustības grafika projektu.

21. No 6. nodaļas 10. panta izriet, ka infrastruktūras pārvaldītājs ar koordinēšanas palīdzību cenšas atrisināt ikvienu interešu konfliktu, kas rodas attiecībā uz jaudas sadali. Ja tas nav iespējams, infrastruktūras pārvaldītājam ir jāparedz ātra konfliktu atrisināšanas procedūra (6. nodaļas 12. pants).

4 Likums (2007:1092) par iepirkuma procedūru ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs; turpmāk tekstā – “Likums par iepirkuma procedūru”.

5 Dzelzceļa likums (2004:519).

22. [Likuma] 6. nodaļas 14. un 15. pants attiecas uz prioritātes kritērijiem, kas ir noteikti dzelzceļa tīkla aprakstā.

II. Pamatlietas fakti un prejudiciālais jautājums

23. SJ 2012. gada janvārī, nerīkojot atklātu konkursu, noslēdza divus līgumus par tās vilcienu tīrīšanas pakalpojumiem (attiecīgi par kopējo summu no 56 līdz 60 miljoniem Zviedrijas kronu).

24. Konkurences padome 2013. gada janvārī iesniedza pieteikumu *Förvaltningsrätten i Stockholm* (Stokholmas Administratīvā tiesa, Zviedrija), lūdzot uzlikt naudas sodu SJ, uzskatot, ka šis uzņēmums ir veicis Likuma par iepirkuma procedūru 1. nodaļas 8. pantā paredzēto darbību. SJ iebilda pret pieteikuma iesniedzējas prasījumiem, un tie tika noraidīti.

25. Konkurences padome iesniedza apelācijas sūdzību *Kammarrätten i Stockholm* (Stokholmas Administratīvā apelācijas tiesa, Zviedrija) par pirmās instances tiesas spriedumu; arī tā tika noraidīta.

26. Tā kā šis apelācijas tiesas spriedums tika pārsūdzēts *Högsta förvaltningsdomstolen* (Augstākā administratīvā tiesa, Zviedrija), šī tiesa uzdod Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

- “1) Vai Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta pirmā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka tīkls transporta pakalpojumiem pastāv tad, kad valsts pārvaldītā tīklā vietējai un starptautiskai dzelzceļa satiksmei transporta pakalpojumi tiek sniegti saskaņā ar valsts tiesību normām, ar kurām ir tikusi transponēta Direktīva 2012/34 un kurās tostarp ir paredzēts, ka dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadale tiek veikta, pamatojoties uz dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumu pieprasījumiem un pienākumu apmierināt visus pieprasījumus, ciktāl tas ir iespējams?
- 2) Vai Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta pirmā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka darbība, ko dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmums veic Direktīvas 2012/34 izpratnē, sniedzot iedzīvotājiem transporta pakalpojumus dzelzceļa tīklā, izpaužas kā tīkla nodrošināšana vai ekspluatācija šīs tiesību normas izpratnē?”

III. Lietas dalībnieku apsvērumu kopsavilkums

A. Par pirmo prejudiciālo jautājumu

27. Konkurences padome uzskata, ka, tā kā Direktīvā 2004/17 nav definēts ne transporta pakalpojumu “tīkls”, ne arī “tīklu nodrošināšana un ekspluatācija”, šo jēdzienu nozīme un tvērums atbilst parastajai nozīmei ikdienas valodā, ievērojot kontekstu, kurā tie tiek izmantoti, un īstenojamus mērķus.

28. Konkurences padome norāda uz risku, ka publiskās līgumslēdzējas iestādes valstu ietekmē mēdz atbalstīt valsts uzņēmumus, pārkāpjot LESD tiesību normas par brīvu apriti un konkurences aizsardzību. Direktīvā 2004/17 paredzētās iepirkuma procedūras ir noteiktas, lai neitralizētu šo risku. Ja nebūtu tādu tiesību normu, konkurences mazināšana, kas izriet no tīkla jaudas ierobežojumiem, ļautu līgumslēdzējām iestādēm, piešķirot līguma slēgšanas tiesības, neņemt vērā ekonomiskos apsvērumus, lai galvenokārt fokusētos uz valstij svarīgiem kritērijiem.

29. Tā apgalvo, ka Direktīvā 2012/34 ir reglamentēta dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumu (tādu kā SJ) piekļuve ierobežotas jaudas tehniskajam tīklam. Infrastruktūras pārvaldītājs, piešķirot šī tīkla vilcienu ceļus, paredz nosacījumus, tostarp attiecībā maršrutiem, piedāvājamo pakalpojumu apjomu vai to sniegšanas biežumu. Apstāklis, ka tīkla pārvaldītājam ir jācenšas apmierināt dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumu pieprasījumus, neietekmē minētā tīkla jaudas ierobežojumus.

30. Konkurences padome atzīst, ka atbilstoši Direktīvas 2004/17 30. pantam tā nav piemērojama, ja darbības, kas ietilpst tās piemērošanas jomā, ir pakļautas tiešai konkurencei tirgos, piekļuve kuriem nav ierobežota. Tomēr, lai izmantotu šo iespēju, pirms attiecīgās procedūras rīkošanas Komisijai ir jāpieņem lēmums, kā tas nav noticis šajā gadījumā.

31. *SJ* norāda, ka – atšķirībā no citām valstīm, kurās dzelzceļa transportam ir monopola stāvoklis, – Zviedrijā tas ir pilnībā liberalizēts un attīstās līdzvērtīgas konkurences sistēmā.

32. *SJ* apgalvo, ka, lai arī tā ir sabiedrība, kuras kapitāls pilnībā pieder Zviedrijas valstij, tā nesaņem no valsts nekādu finansējumu vai citas priekšrocības. Tā gūst ienākumus no biļešu pārdošanas, un tai nav nekādu priekšrocību attiecībā uz vilcienu ceļu piešķiršanu.

33. *SJ* uzskata, ka Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta otrā daļa ir jāinterpretē šauri, kā tas izrietot no judikatūras⁶. Nepietiek ar to, ka uzņēmums ir pakļauts tādai dominējošai ietekmei, kāda ir minēta Direktīvas 2004/17 2. panta 1. punkta b) apakšpunktā. Dalībvalsts kompetentajai iestādei vienpusēji ir jānosaka Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta otrajā daļā minētie nosacījumi, kas uzreiz un būtiski skartu iespējamo lietotāju, tieši un konkrēti ietekmējot veidu, kādā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums sniedz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus.

34. *SJ* piebilst, ka gan tā, gan citi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas darbojas Zviedrijā, maršrutus, izmantojamus vilcienus, kustības grafiku, reisu skaitu, pieturas un biļešu cenas nosaka paši, balstoties uz komerciāliem kritērijiem. Infrastruktūru pārvaldītājam nav plašāku pilnvaru par Direktīvā 2012/34 paredzētajām, un tā uzdevumi ir vienīgi nodrošināt piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai ar vienādiem nosacījumiem, nevis noteikt konkrētus nosacījumus attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sniegtajiem pārvadājumu pakalpojumiem.

35. Komisija uzskata, ka Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta otrās daļas formulējuma mērķis bija atspoguļot plašu tikla jēdzienu. Tas var pastāvēt ne tikai tad, kad ir fiziska infrastruktūra (vilcienu vai tramvaju sliedes), bet arī tad, kad tādas nav, ja vien pastāv savstarpēji savienotas līnijas, ko transportlīdzekļi izmanto saskaņā ar valsts iestāžu paredzētajiem noteikumiem⁷.

36. Komisija min Direktīvu 2012/34 kā instrumentu, kurā ir definēti ne tikai dzelzceļa satiksmes dalībnieki, bet kas ļauj nodrošināt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pārskatāmu un nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai. Tā it īpaši norāda uz IV nodaļas 3. iedaļu, kurā ir paredzēta infrastruktūras jaudas sadale un aprakstīts veids, kādā ir jānosaka tādi nosacījumi kā Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta otrajā daļā paredzētie.

37. Komisija uzskata, ka, tā kā *Trafikverket* (Satiksmes birojs, Zviedrija) apstiprina tikla pārskatu, pieņem lēmumus par vilcienu ceļu piešķiršanu un nosaka kustības grafiku, tas nosaka dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas nosacījumus. Iepriekš minēto neatspēko tas, ka šai iestādei, ciktāl tas ir iespējams, ir jāapmierina iesniegtie pieprasījumi.

⁶ Skat. spriedumu, 2008. gada 10. aprīlis, *Ing. Aigner* (C-393/06, EU:C:2008:213), 27. un 29. punkts.

⁷ Šajā nozīmē tā atsaucas uz savu Paziņojumu par Kopienų režīmu publiskajiem iepirkumiem izslēgtajās nozarēs: ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un telekomunikāciju nozarē (COM/88/376).

B. Par otro prejudiciālo jautājumu

38. Konkurences padome uzskata, ka transporta pakalpojumu tīkls Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta otrās daļas izpratnē pastāv tad, kad vilcienu kustībai ir nepieciešama piekļuve ierobežotas jaudas tehniskajam tīklam. “Ekspluatācijas” jēdziens norādot, ka faktiski tiek organizēta satiksme dzelzceļa tīklā⁸.

39. SJ apgalvo, ka tā nav atbildīga par dzelzceļa infrastruktūru un ka tās uzdevums ir vienīgi nodrošināt pārvadājumu pakalpojumus sabiedrībai, kas pārvietojas pa šo infrastruktūru. Tādējādi tā nepiedalās ne Zviedrijas dzelzceļa tīkla nodrošināšanā, ne arī tā ekspluatācijā, tāpēc tās darbība neietilpst Direktīvas 2004/17 piemērošanas jomā.

40. Komisija uzsver, ka 5. panta 1. punkta pirmajā daļā tīklu nodrošināšana ir nošķirta no to ekspluatācijas. Ne pirmajā Līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas direktīvā (Direktīva 90/531/EEK)⁹, ne Direktīvā 93/38/EEK¹⁰ “nodrošināšana” nebija minēta. Tā bija Direktīva 2004/17, kurā tika iekļauta šī norāde, lai aptvertu fiziska tīkla pārvaldību un nošķirtu divas darbības, kas parasti tiek uzticētas dažādiem saimnieciskās darbības subjektiem, garantējot, ka abas darbības ietilpst direktīvas piemērošanas jomā.

41. Komisijas skatījumā “tīklu ekspluatācija” aptver faktisku dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, savukārt “nodrošināšana” attiecas uz iespēju piekļūt tīklam, lai to varētu izmantot citi.

IV. Tiesvedība Tiesā

42. Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu Tiesas kancelejā ir iesniegts 2017. gada 29. jūnijā.

43. Rakstveida apsvērumus ir iesniegusi Konkurences padome, SJ un Eiropas Komisija, un tās visas piedalījās 2018. gada 13. jūnija tiesas sēdē.

V. Vērtējums

44. Gan lietas dalībnieki, gan iesniedzējtiesa atsauca uz Direktīvu 2012/34, lai ierobežotu strīda [priekšmetu] un *noskaidrotu* Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punktā iekļauto vārdkopu nozīmi.

45. Es uzskatu, ka šī pieeja ir atbilstoša. Tomēr Direktīva 2012/34 (2012. gada 21. novembris) pati par sevi nevarētu tikt piemērota *ratione temporis* tādiem līgumiem kā tie, kuri ir šī strīda priekšmets, kas ir parakstīti tā paša gada janvārī. Iebildums ir atspēkojams, atsaucoties uz to, ka ar Direktīvu 2012/34 “skaidrības labad [tika pārstrādātas] un [apvienotas] vienā tiesību aktā”¹¹ citas agrākās direktīvas, kas bija spēkā līgumu parakstīšanas brīdī.

46. Turklāt nav strīda, ka SJ ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums Direktīvas 2012/34 3. panta 1. punktā iekļautās definīcijas izpratnē, ne arī par to, ka, būdama valstij pilnībā piederoša kapitālsabiedrība, tā varētu būt līgumslēdzēja iestāde (konkrēti, publisks uzņēmums Direktīvas 2004/17 2. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē).

8 Tā balstās uz ģenerālvokāta Ž. Mišo [J. Mischo] secinājumu lietā *Concordia Bus Finland* (C-513/99, EU:C:2001:686) 48. punktu, saskaņā ar kuru “tīkla ekspluatācija nozīmē tā darbības nodrošināšanu, izmantojot principā savu personālu un savus transportlīdzekļus”.

9 Padomes Direktīva (1990. gada 17. septembris), ar ko koordinē līgumu piešķiršanas procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un telekomunikāciju nozarē (OV 1990, L 297, 1. lpp.).

10 Padomes Direktīva (1993. gada 14. jūnijs), ar ko koordinē līgumu piešķiršanas procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un telekomunikāciju nozarē (OV 1993, L 199, 84. lpp.).

11 [Preambulas] 1. apsvērum, *in fine*.

47. Tomēr iesniedzējtiesai ir šaubas par to, vai *SJ* darbība var iekļauties Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punktā minētajā aprakstā. Vienīgi apstiprinošas atbildes gadījumā tai būtu piemērojama šī direktīva, jo tās 2. panta 2. punkta a) apakšpunktā ir paredzēts, ka līgumslēdzējas iestādes veic kādu no 3. līdz 7. pantā minētajām darbībām.

A. Par pirmo prejudiciālo jautājumu

48. Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punktā transporta tīkla jēdziens (“uzskata, ka tīkls pastāv”) ir saistīts ar pakalpojuma sniegšanu – “pakalpojumu sniedz saskaņā ar dalībvalsts kompetentās iestādes noteiktiem darbības nosacījumiem, piemēram, nosacījumiem par apkalpojamiem maršrutiem, piedāvājamo pakalpojumu apjomu vai to sniegšanas biežumu”.

49. Ar savu pirmo prejudiciālo jautājumu iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai par vilcienu ceļu piešķiršanu atbildīgs dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, īstenojot savas pilnvaras, faktiski paredz nosacījumus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un vai tas var ietekmēt tādus aspektus kā maršruti, piedāvājamo pakalpojumu apjoms vai to sniegšanas biežums.

50. Jautājums attiecas uz situāciju, kurā privāti vai publiski dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi sniedz pārvadājumu pakalpojumus saskaņā ar komerciāliem kritērijiem¹², bet paši nav dzelzceļa tīkla pārvaldītāji. Tāpēc sākumā ir jāanalizē, kas ir tīkls, un turpinājumā ir jāizvērtē tā ietekme uz šo strīdu¹³.

1. Tīkla pārvaldība un infrastruktūras jaudas sadale

51. Direktīva 2012/34 ietver tiesību normas, kas ir piemērojamas, pirmkārt, attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūru 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.

52. Loģiski, ka dzelzceļa infrastruktūras jauda ir ierobežota¹⁴, tāpēc tā ir “dabisks monopols”¹⁵, kura palielināšana būtu bezjēdzīga. Direktīvā 2012/34 ir sniegta nevis tās definīcija, bet tās I pielikumā ir dota priekšroka sīkam to veidojošo sastāvdaļu aprakstam¹⁶. Tīkla jēdziens ir saistīts ar šo infrastruktūru, – dzelzceļa tīkls ir “visa dzelzceļa infrastruktūra, ko pārvalda infrastruktūras pārvaldītājs”¹⁷.

12 Direktīvas 2012/34 5. apsvērumā ir noteikts, ka, “lai padarītu dzelzceļa pārvadājumus efektīvus un konkurētspējīgus ar citiem pārvadājumu veidiem, dalībvalstīm būtu jānodrošina, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu tādu neatkarīgu operatoru statuss, kuru darbībai ir komerciāls raksturs un kuri pielāgojas tirgus vajadzībām”.

13 Lai arī *SJ* norāda, ka Zviedrijā ir vairāk nekā 320 dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, ir jāuzsver, ka šī lieta attiecas uz valsts tīklu. Tas izriet no *förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket* (Noteikumi (2010:185) par Valsts satiksmes biroju Zviedrijā) 2. panta 9. punkta, saskaņā ar kuru, ja nav noteikts citādi, Zviedrijas valstij piederošas infrastruktūras pārvaldītājs ir Satiksmes birojs. Tā ir iestāde, kuras kompetencē ir piešķirt infrastruktūru pamatlietā (lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu 27. punkts).

14 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”.

15 Direktīvas 2012/34 71. apsvēruma.

16 Dzelzceļa tīkla izveidei un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo fizisko bāzi veido zemes platība, dzelzceļa stigas un ceļa pamatnes, pasažieru un kravu 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.

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

53. Dzelzceļa infrastruktūru (kas ir saistīta ar vilcienu ceļa jēdzienu)¹⁸ pārvalda pārvaldītājs, kas ir atbildīgs par tās ekspluatāciju, uzturēšanu un atjaunošanu. Tiem, kas ir saņēmuši licenci, saskaņā ar kuru tie ir kvalificējami kā dzelzceļa pārvaldītāji, ir jālūdz piešķirt tiem tiesības izmantot konkrētu šīs infrastruktūras jaudu.

54. Pirms dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadales procedūras tiek sagatavots tā sauktais “tikla pārskats”, kurā infrastruktūras pārvaldītājs sīki izklāsta šīs sadales vispārīgos nosacījumus, terminus, procedūras un kritērijus. Ar Direktīvu 2012/34 šim pārvaldītājam šajā ziņā ir piešķirtas pilnvaras precizēt daudzus aspektus¹⁹.

55. Pamatprincips ir tāds, ka infrastruktūras pārvaldītājs, ciktāl tas ir iespējams, apmierina visus tam iesniegtos pieprasījumus iedalīt infrastruktūras jaudu. Ja tas nav iespējams, viņš piemēro citus sadales kritērijus²⁰. Turklāt viņam ir jāizstrādā kustības grafika projekts un jāpaziņo tas ieinteresētajām personām, lai tās varētu iesniegt savus apsvērumus.

56. Lēmumu²¹ 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 tā elastīgums un pielāgojamība mainīgiem apstākļiem.

2. Piemērošana šajā lietā

57. Kā jau esmu norādījis, *SJ* apgalvo, ka dzelzceļa pārvaldītāji Zviedrijā nosaka savu vilcienu maršrutus, kustības grafiku, reisu skaitu, kā arī pieturas. Tas apgalvo, ka šī jauda ir ierobežota tikai infrastruktūras fiziskas jaudas ierobežojuma dēļ, bet nevis tāpēc, ka infrastruktūras pārvaldītājam ir pilnvaras vienpusēji noteikt veidu, kādā ir jāpārvalda dzelzceļa pārvaldītāja uzņēmumu pakalpojumu sniegšana.

58. Manuprāt, *SJ* argumentācija nav pārliecinoša. Infrastruktūras pārvaldītājs rīkojas, 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 apkārtnes vietu energoatdeves, pārvaldītājam noteikti ir jākoordinē visi pakalpojumi, kurus sniedz dzelzceļa pārvaldītāja uzņēmumi. Tā tas ir arī Zviedrijas valsts tīklā.

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

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

19 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 piemērojamās procedūras un kritērijus un noteikt minimālo lietošanas kvotu (47. panta 6. punkts un 52. panta 2. punkts).

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

21 Lai arī direktīva tieši neattiecas uz lēmumiem par infrastruktūras jaudas sadali, ar to ir saprasta to pieņemšana. 46. panta 6. punktā ir paredzēta domstarpību izšķiršanas sistēma (neskarot attiecīgo apelācijas iesniegšanu saskaņā ar 56. pantu).

60. 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 pārslodzi²².

61. Tīkla pārskats, kas ir jāpublicē infrastruktūras pārvaldītājam, ļauj viņam arī grozīt elementus, kurus nav iespējams noteikt *a priori*. Turklāt tas var sadalīt 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.

62. Visbeidzot, attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumiem drīkst noteikt sabiedriskā pakalpojuma saistības, kas vēl lielākā mērā var ietekmēt nosacījumus par piekļuvi infrastruktūrai. Direktīvā 2012/34 ir aplūkota līdzaspastāvēšana dalībvalstu dzelzceļa tīklos, atvērtas piekļuves pakalpojumu sniegšana un pakalpojumi, par kuriem ir jānoslēdz sabiedriskā pakalpojuma līgumi ar iespēju noteikt prioritāras secības kritērijus pārslogotas infrastruktūras gadījumos²³.

63. Īsi sakot, 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. Tieši tas ir paredzēts Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punktā, lai noteiktu, vai pastāv transporta tīkls.

B. Par otro prejudiciālo jautājumu

64. Iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punktā lietotās vārdkopas “tīklu nodrošināšana vai ekspluatācija” nozīmi. Konkrēti, tā vēlas uzzināt, vai, sniedzot dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbībai dažos gadījumos ir piemērojams kāds no šiem jēdzieniem.

65. Nezināmais galvenokārt ir saistīts ar “tīklu ekspluatāciju”. Šķiet, visi ir vienprātis, ka “tīklu nodrošināšana” ir nevis pārvadājumu uzņēmumu, bet infrastruktūras pārvaldītāja prerogatīva. Tāpēc es galvenokārt interpretēšu [jēdzienu] “ekspluatācija”.

66. Komisijas priekšlikums ir pievilcīgs, jo ir skaidrs, ka “nodrošināšana” ir infrastruktūras pārvaldītāja uzdevums, savukārt “ekspluatācija” ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbība. To apstiprinot tiesību aktu izstrādes gaita, kurā tika sagatavota Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta redakcija, – atšķirībā no iepriekšējās direktīvās par publiskajiem iepirkumiem īpašajās nozarēs²⁴ iekļautajiem pantiem, kuros bija runa tikai par “tīklu ekspluatāciju”, 2004. gadā tika pievienots [jēdziens] “[šo pašu tīklu] nodrošināšana”.

22 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 īstenot integrētu grafika shēmu attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, ar noteikumu, ka tiek nodrošināta nediskriminējoša piekļuve”.

23 Direktīvas 2012/34 47. panta 4. punkta otrajā daļā ir minētas sabiedriskajam pakalpojumam izvirzītās prasības. Tāpat Direktīvas 2016/2370 24. apsvērumā ir apstiprināts, ka dalībvalstīm ir iespēja ierobežot piekļuves tiesības, “ja tās izjauktu minēto pakalpojumu valsts līgumu ekonomisko līdzsvaru”.

24 Direktīva 90/531 un Direktīva 93/38.

67. Komisija uzskata, ka “nodrošināšana” tika pievienota, lai aptvertu fiziska tīkla pārvaldību un nošķirtu divas atšķirīgas darbības, – “tīklu ekspluatācija” attiecoties uz faktisku dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, savukārt “nodrošināšana” – uz iespēju piekļūt tīklam, lai to varētu izmantot citi.

68. Tomēr pret Komisijas apgalvojumu var iebilst, – Direktīvā 2012/34 ir skaidri nošķirti “pārvadāšanas pakalpojumi”, no vienas puses, un “infrastruktūras darbība [ekspluatācija]”, no otras puses²⁵. Pēdējo minēto veic infrastruktūras pārvaldītājs, savukārt pārvadājumu pakalpojumus sniedz uzņēmumi, kuriem šajā nolūkā ir piešķirta licence.

69. Direktīvā 2012/34 dažkārt ir lietots jēdziens “pārvadāšanas pakalpojumu sniegšana” pa dzelzceļu, kas apzīmē tādu uzņēmumu darbību, kuri ir saņēmuši dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu uzņēmuma licenci un sniedz šos pakalpojumus sabiedrībai. Taču šīs direktīvas terminoloģijā “pakalpojuma sniegšana” neatbilst “infrastruktūras ekspluatācijai”.

70. “Infrastruktūras ekspluatācija” saskaņā ar Direktīvu 2012/34 ir darbība, ko veic vienīgi tās pārvaldītājs, kas ne tikai nodrošina to uzņēmumiem, kuri sniedz pārvadājumu pakalpojumus, bet arī veic tās apkopi²⁶ un to pārvalda, izmantojot tīklu, lai pildītu tam ar minētās direktīvas 7. pantu uzticētos uzdevumus.

71. Šī divpusējā shēma jau bija konstatējama definīcijās, kas bija iekļautas Direktīvas 2012/34 oriģinālajā redakcijā. No šajā direktīvā lietotā jēdziena “tīkls”²⁷ izrietēja, ka tā ekspluatāciju veic infrastruktūras pārvaldītājs. Turpmākās normas tika izstrādātas līdzīgi:

- pirmkārt, Īstenošanas regulā 2015/909, kas ir piemērojama, lai aprēķinātu ekspluatācijas izmaksas, kas tiek segtas ar maksām²⁸, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ir saistīti ar vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanu (18. apsvērums), atšķirībā no binoma – infrastruktūras pārvaldītājs plus tīkla ekspluatācija, uz ko ir atsauce 2. apsvērumā (“infrastruktūras pārvaldītājiem ir pienākums nodrošināt tīklu darbību”);
- otrkārt, pārstrādājot 2016. gadā Direktīvu 2012/34, 3. panta 2. punktam tika pievienots jauns teikums, saskaņā ar kuru “dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācija ir vilcienu ceļu iedalīšana, satiksmes pārvaldība un infrastruktūras maksas noteikšana”²⁹. Šos uzdevumus veic nevis pārvadājumu uzņēmumi, bet infrastruktūras pārvaldītājs.

72. Šajos apstākļos ir divas interpretēšanas iespējas. Pirmā iespēja ir interpretēt Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punktu, ņemot vērā turpmākus normatīvus aktus, kas it īpaši reglamentē vienotu dzelzceļa telpu (it īpaši Direktīva 2012/34 un tās grozījumi).

25 Direktīvas 2012/34 6. apsvērums. Tas pats ir norādīts 26. apsvērumā: “būtu jānošķir pārvadājumu pakalpojumu sniegšana no apkalpes vietu ekspluatācijas”.

26 Tomēr saskaņā ar 7. panta 1. punktu dalībvalstis var “uzdot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai jebkurai citai iestādei uzņemt atbildību par dzelzceļa infrastruktūras attīstības veicināšanu, piemēram, veicot ieguldījumus, apkopi un finansēšanu”.

27 “Visa dzelzceļa infrastruktūra, ko pārvalda infrastruktūras pārvaldītājs”.

28 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.).

29 3. panta 2.b punkts tika ieviests ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/2370 (2016. gada 14. decembris) (OV 2016, L 352, 1. lpp.).

73. Ja izvēlas šo iespēju, Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punktā lietotais jēdziens “[dzelzceļa] tīklu ekspluatācija” ir jāaplūko kopsakarā ar Direktīvā 2012/34 iekļauto jēdzienu “dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācija”. Tas nebūtu attiecināms uz vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanu, ja tiktu ņemta vērā nozīme, kas (tagad) ir noteikta ar Direktīvas 2012/34 3. panta 2.b punktu tā redakcijā, kas sniegta ar Direktīvu 2016/2370. Citiem vārdiem sakot, tīkla ekspluatācija neietver vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanu, kas atbilst pārvaldājumu pakalpojumiem, kurus sniedz dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumi.

74. Otrā iespēja izriet no Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punktā lietotā jēdziena “tīklu ekspluatācija” autonomas interpretācijas, ko neskar iepriekš minētās normatīvās nepilnības³⁰. Saskaņā ar šo interpretāciju nekas neliedz arī dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumiem “ekspluatēt” tīklu tādējādi, ka tie to izmanto, gūst labumu vai lieto dzelzceļa pārvaldājumu veikšanai.

75. Var minēt vairākus argumentus par labu šai otrajai iespējai. Pirmkārt, Komisijas izvirzītais arguments par Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta izstrādi, ar kuru, ieviešot “tīkla nodrošināšanu” kā atsevišķu, no tā ekspluatācijas neatkarīgu jēdzienu, šķiet, ir paplašināts šī pēdējā minētā termina semantiskais tvērums.

76. Otrkārt, no gramatiskā skatupunkta viena no dažādajām jēdziena “ekspluatācija” nozīmēm ir gūt labumu no lietas, rīkojoties ar to. Uzņēmumi, kas sniedz pasažieriem vilcienu satiksmes pakalpojumus, “ekspluatē” tīklu, kurā pārvietojas to vilcieni, proti, to izmanto vai lieto, lai gūtu peļņu, sniedzot savu sabiedrisko pakalpojumu.

77. Treškārt, saskaņā ar sistēmisko pieeju no Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta piemērošanas jomas nebūtu jēgas vispārēji izslēgt uzņēmumus, kuri sniedz pārvaldājumu pakalpojumus, jo šī darbība nav uzskatāma par tīkla izmantošanu, lai uzreiz pēc tam (tiesību normas 2. punkts) paziņotu, ka šī direktīva “neattiecas uz subjektiem, kas sniedz sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumus, uz kuriem neattiecas [neattiecās] Direktīvas 93/38/EEK darbības joma, ievērojot tās 2. panta 4. punktu”. Šis precizējums ir vajadzīgs tieši tāpēc, ka visiem pārējiem uzņēmumiem, kas sniedz pārvaldājumu pakalpojumus, principā ir piemērojama Direktīva 2004/17.

78. Ceturtkārt un visbeidzot, Direktīvā 2004/17 ir “papildināmi saraksti, kuros ietverti līgumslēdzēji šīs direktīvas nozīmē [un kuri] ir iekļauti I līdz X pielikumā”³¹ Tādējādi IV pielikumā, kas attiecas uz līgumslēdzējiem, kas darbojas dzelzceļa transporta pakalpojumu nozarē, ir iekļauti dažādu dalībvalstu publiski uzņēmumi, kuri tos sniedz. Konkrēti, attiecībā uz Zviedriju par tādiem tostarp tiek uzskatīti “valsts uzņēmumi, kas darbojas dzelzceļa transporta pakalpojumu jomā saskaņā ar *järnvägslagen* (2004:519) un *järnvägsförordningen* (2004:526)”³².

30 Tiesas sēdē Komisija piekrita šim apgalvojumam.

31 Direktīvas 2004/17 8. pants (“Līgumslēdzēju saraksts”).

32 Komisijas 2008. gada 9. decembra Lēmums, ar ko groza pielikumus Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvās 2004/17/EK un 2004/18/EK par publiskā iepirkuma procedūrām attiecībā uz līgumslēdzēju un līgumslēdzēju iestāžu sarakstiem (OV 2008, L 349, 1. lpp.).

79. Šī veida uzņēmumu (starp kuriem ir *SJ*) iekļaušana Direktīvas 2004/17 IV pielikumā atklāj, ka Savienības likumdevējs uz uzņēmumu, kas sniedz pārvadājumu pakalpojumus sabiedrībai, izmantojot dzelzceļa tīklu, darbību attiecina minētā tīkla ekspluatācijas jēdzienu tās 5. panta 1. punkta izpratnē, tādējādi gadījumā, ja ir izpildīti citi nosacījumi, ir jāizmanto Direktīvā 2004/17 paredzētās publisko iepirkumu procedūras³³.

80. Kopumā, lai gan atzīstot zināmu saskaņotības neesamību starp jēdzieniem, kas ir lietoti tiesību normās par vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (Direktīva 2012/34 un attiecīgās normas), un jēdzieniem, kas ir lietoti Direktīvā 2004/17, šīs direktīvas 5. panta 1. punktā iekļautās vārdkopas “tīklu ekspluatācija” interpretācija nav atkarīga no jēdzieniem, kas ir definēti pirmajās minētajās tiesību normās.

81. Visbeidzot *SJ* ir uzsvērusi, ka tā ir uzņēmums, kura darbībai ir tikai komerciāli mērķi, kas, pēc tās domām, izslēdz iespēju uzskatīt to par līgumslēdzēju iestādi, kurai ir jāievēro Direktīva 2004/17.

82. Šāds gadījums ir paredzēts Direktīvas 2004/17 30. pantā (“Procedūra, ko piemēro, lai noteiktu, vai uz konkrētu darbību attiecas tieša konkurence”). Pietiek vien norādīt, ka šajā lietā nav konstatējams, ka minētā procedūra tika uzsākta, tāpēc šīs direktīvas piemērošana nevar tikt izslēgta.

VI. Secinājumi

83. Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, iesaku Tiesai uz *Högsta förvaltningsdomstolen* (Augstākā administratīvā tiesa, Zviedrija) uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem atbildēt šādi:

“Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/17/EK (2004. gada 31. marts), ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, 5. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka:

- “tīkls” pastāv, ja uzņēmumiem, kas sniedz pārvadājumu pakalpojumus, ir nodrošināta valsts pārvaldīta dzelzceļa infrastruktūra saskaņā ar darbības nosacījumiem, ko ir noteikusi šīs valsts kompetentā iestāde, lai arī minētajai iestādei, ciktāl tas ir iespējams, ir jāapmierina visi šo uzņēmumu iesniegtie pieprasījumi par jaudas sadali;
- publiska uzņēmuma darbība, ko veido sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana, izmantojot dzelzceļa tīklu, ir “tīklu ekspluatācija” Direktīvas 2004/17/EK izpratnē.”

³³ Lai arī 2017. gada 5. oktobra spriedumā *LitSpecMet* (C-567/15, EU:C:2017:736) netika aplūkota izskatāmajā lietā radusies problēma, uz ko neattiecas prejudiciāla nolēmuma tiesvedība, Tiesa ir nospriedusi, ka Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/18/EK (2004. gada 31. marts) par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu, piegādes valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru (OV 2004, L 134, 114. lpp.) šīs lietas apstākļos un ar konkrētām atrunām bija piemērojama darbībai, ko veica meitasuzņēmums, kas pilnībā piederēja Lietuvas dzelzceļa sabiedrībai, kura tam piegādāja dzelzceļa materiālus, lai tas veiktu dzelzceļa pārvadājumus, kas bija paredzēti vispārējo interešu vajadzību apmierināšanai. Savos secinājumos minētajā lietā (C-567/15, EU:C:2017:319) saistībā ar viena lietas dalībnieka apgalvojumu par Direktīvas 2004/17 piemērošanu es norādīju, ka, “ņemot vērā, ka gan Direktīvas 2004/17 2. panta 1. punkta a) apakšpunkts, gan Direktīvas 2004/18 1. panta 9. punkta otrā daļa ietver identisku “publisko tiesību subjekta” definīciju, uz *Vilniaus apygardos teismas* (Viļņas apgabaltiesa) uzdotajiem jautājumiem var atbildēt, sākotnēji neizslēdzot ne vienas, ne otras direktīvas piemērojamību”.