



## Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (devītā palāta)

2019. gada 28. februārī\*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Iepirkuma procedūras transporta nozarēs – Direktīva 2004/17/EK – Piemērošanas joma – 5. pants – Darbības tādu tīklu nodrošināšanai un ekspluatācijai, kas ir paredzēti dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšanai iedzīvotājiem – Valsts publiska dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, kurš sniedz transporta pakalpojumus, piešķirtas līgumslēgšanas tiesības šai sabiedrībai piederošu vilcienu uzkopšanas pakalpojumu sniegšanai – Iepriekšēja paziņojuma neesamība

Lietā C-388/17

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Högsta förvaltningsdomstolen* (Augstākā administratīvā tiesa, Zviedrija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2017. gada 21. jūnijā un kas Tiesā reģistrēts 2017. gada 29. jūnijā, tiesvedībā

### ***Konkurrensverket***

pret

***SJ AB,***

TIESA (devītā palāta)

šādā sastāvā: desmitās palātas priekšsēdētājs K. Likurgs [*C. Lycourgos*], kurš pilda devītās palātas priekšsēdētāja pienākumus, tiesneši E. Juhāss [*E. Juhász*] (referents) un K. Vajda [*C. Vajda*],

ģenerāladvokāts: M. Kampos Sančess-Bordona [*M. Campos Sánchez-Bordona*],

sekretāre: V. Džakobo-Peironna [*V. Giacobbo-Peyronnel*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2018. gada 13. jūnija tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *Konkurrensverket* vārdā – *N. Otte Widgren*, kā arī *P. Karlsson* un *K. Sällfors*, pārstāvji,
- *SJ AB* vārdā – *A. Ulfsson*, advokats, un *M. Bogg*, jurists,
- Eiropas Komisijas vārdā – *E. Ljung Rasmussen* un *G. Tolstoy*, kā arī *P. Ondrůšek* un *K. Simonsson*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2018. gada 19. septembra tiesas sēdē,

\* Tiesvedības valoda – zviedru.

pasludina šo spriedumu.

## Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 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 (OV 2004, L 134, 1. lpp.), 5. panta 1. punktu.
- 2 Šis lūgums ir radies divās tiesvedībās starp *Konkurrensverket* (Konkurences padome, Zviedrija) un *SJ AB* saistībā ar to, ka šī sabiedrība, piešķirdama līgumslēgšanas tiesības uzkopšanas pakalpojumu sniegšanai, iespējams, nav ievērojusi tiesisko regulējumu par iepirkuma procedūrām.

### Atbilstošās tiesību normas

#### *Savienības tiesības*

##### *Direktīva 2004/17*

- 3 Direktīvas 2004/17 2. panta “Līgumslēdzēji” 2. punktā ir noteikts:

“Šī direktīva attiecas uz līgumslēdzējiem,

- a) kas ir līgumslēdzējas iestādes vai publiski uzņēmumi un kas veic vienu no 3. līdz 7. pantā minētajām darbībām;
- b) kuru viens no darbības veidiem, ja attiecīgie līgumslēdzēji nav līgumslēdzējas iestādes vai publiski uzņēmumi, ir kāda no 3. līdz 7. pantā minētajām darbībām vai to apvienojums un kuras darbojas, pamatojoties uz īpašām vai ekskluzīvām tiesībām, ko piešķir dalībvalsts kompetentā iestāde.”

- 4 Direktīvas 2004/17 5. pantā “Transporta pakalpojumi” ir paredzēts:

“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.

2. Šī direktīva neattiecas uz subjektiem, kas sniedz sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumus, uz kuriem neattiecas [Padomes] Direktīvas 93/38/EEK [(1993. gada 14. jūnijs), ar ko koordinē iepirkuma procedūras uzņēmumiem, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un telekomunikāciju nozarēs (OV 1993, L 199, 84. lpp.)] darbības joma, ievērojot tās 2. panta 4. punktu.”

##### *Direktīva 2012/34/ES*

- 5 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV 2012, L 343, 32. lpp.), vienā tiesību aktā apvieno vairākas direktīvas transporta nozarē, kuras ir tikušas pārstrādātas. Viena no šīm direktīvām ir Eiropas

Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu (OV 2001, L 75, 29. lpp.), kas ir grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/58/EK (2007. gada 23. oktobris) (OV 2007, L 315, 44. lpp.). Direktīva 2012/34 saskaņā ar tās 66. pantu ir stājusies spēkā 2012. gada 15. decembrī.

6 Šīs direktīvas 3. pantā “Definīcijas” 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 visā tīklā vai tīkla daļā var uzticēt veikt dažādām iestādēm vai uzņēmumiem;

[..]

18) “sadale” ir dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadale, ko veic infrastruktūras pārvaldītājs;

[..]

20) “pārslogota infrastruktūra” ir infrastruktūras elements, kurā noteiktos laikposmos pieprasījumu pēc infrastruktūras jaudas nav iespējams pilnībā apmierināt pat pēc dažādo jaudas pieprasījumu savstarpējas koordinēšanas;

[..]

22) “koordinēšana” ir process, ar kura palīdzību infrastruktūras pārvaldītājs un pieteikuma iesniedzēji mēģinās atrisināt situācijas, kad iesniegtie infrastruktūras jaudas pieprasījumi ir savstarpēji pretrunīgi;

[..]

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

26) “tīkla pārskats” ir pārskats, kurā sīki izklāstīti vispārīgie noteikumi, termiņi, procedūras un kritēriji maksas aprēķināšanas un jaudas sadales shēmām, tostarp arī cita informācija, kas vajadzīga, lai varētu pieprasīt infrastruktūras jaudu;

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

[..].”

- 7 Saskaņā ar Direktīvas 2012/34 27. pantu “Tikla pārskats”, kurā būtībā ir pārņemti Direktīvas 2001/14, kas grozīta ar Direktīvu 2007/58, 3. panta noteikumi:

“1. Infrastruktūras pārvaldītājs pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām sagatavo un publicē tikla pārskatu, kas ir iegūstams, samaksājot maksu, kura nepārsniedz minētā pārskata publicēšanas izmaksas. Tikla pārskatu publicē vismaz divās Savienības oficiālajās valodās. Tikla pārskata saturu bez maksas dara pieejamu elektroniskā formātā infrastruktūras pārvaldītāja tīmekļa portālā, un tam jābūt pieejamam ar parasta tīmekļa portāla starpniecību. Minēto tīmekļa portālu izveido infrastruktūras pārvaldītāji, savstarpēji sadarbojoties saskaņā ar 37. un 40. pantu.

2. Tikla pārskatā sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās infrastruktūras raksturojumu un iekļauj informāciju par piekļuves nosacījumiem attiecīgajai dzelzceļa infrastruktūrai. Tikla 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. Tikla pārskata saturs ir noteikts IV pielikumā.

3. Tikla pārskatu pastāvīgi atjaunina un – vajadzības gadījumā – groza.

4. Tikla pārskatu publicē vismaz četrus mēnešus pirms infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas termiņa.”

- 8 Direktīvas 2012/34 44. panta “Pieteikumi” 1. un 2. punktā ir paredzēts:

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

2. Pieprasījumi attiecībā uz parasto kustības grafiku atbilst VII pielikumā norādītajiem termiņiem.”

- 9 Šīs direktīvas 45. panta “Kustības grafika plānošana” 1. un 2. punktā 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.”

- 10 Minētās direktīvas 46. pantā “Koordinēšana” ir paredzēts:

“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:

[..].”

11 Šīs pašas direktīvas 47. pantā “Pārslogota infrastruktūra” ir noteikts:

“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.

2. Ja infrastruktūra ir atzīta par pārslogotu, infrastruktūras pārvaldītājs veic 50. pantā paredzēto jaudas analīzi, ja vien jau netiek īstenots 51. pantā paredzētais jaudas palielināšanas plāns.

[..]

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.

Dalībvalstis attiecīgā gadījumā var piešķirt infrastruktūras pārvaldītājam kompensāciju, kas atbilst zaudētajiem ieņēmumiem saistībā ar vajadzību iedalīt konkrēto jaudu noteiktu pakalpojumu sniedzējiem, ievērojot otro daļu.

Minētie pasākumi un minētā kompensācija ietver to šā izņēmuma seku ievērošanu, kuras rodas citās dalībvalstīs.

[..]”

12 Šīs direktīvas IV pielikumā “Tīkla pārskata saturs” ir paredzēts:

“Tīkla pārskatā, kas minēts 27. pantā, ietver šādu informāciju.

1. Iedaļa, kurā raksturo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamo infrastruktūru un norāda piekļuves nosacījumus. Informāciju šajā iedaļā katru gadu norāda atbilstīgi dzelzceļa infrastruktūras reģistriem, kas publicējami saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 35. pantu.

2. Iedaļa par maksas aprēķināšanas principiem un tarifiem. Šeit ietver attiecīgas sīkas ziņas par maksas aprēķināšanas shēmu, kā arī pietiekamu informāciju par maksu un citu atbilstīgu informāciju par piekļuvi, kas attiecas uz II pielikumā uzskaitītajiem pakalpojumiem, kurus sniedz tikai viens piegādātājs. Šajā iedaļā sīki izklāsta metodoloģiju, noteikumus un, vajadzības gadījumā, mērogus, ko izmanto, piemērojot 31. līdz 36. pantu attiecībā uz izmaksām un maksām. Tajā ietver informāciju, ja tā ir pieejama, par tām izmaiņām maksā, par kurām jau ir pieņemts lēmums vai kas ir paredzamas nākamajos piecos gados.

3. Iedaļa par jaudas iedalīšanas principiem un kritērijiem. Tajā norāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās infrastruktūras vispārīgos jaudas raksturlielumus un visus ierobežojumus, kas saistīti ar šīs infrastruktūras izmantošanu, ietverot iespējamās jaudas prasības apkopes darbiem. Tajā precīzē arī jaudas sadales procedūras un ar tām saistītos terminus. Šajā iedaļā ietver konkrētus kritērijus, ko pielieto jaudas sadales procesā, jo īpaši:

- a) procedūras, saskaņā ar ko pieteikuma iesniedzējs infrastruktūras pārvaldītājam var pieprasīt jaudu;
- b) pieteikuma iesniedzējiem piemērojamās prasības;

- c) pieprasījumu iesniegšanas un jaudas sadales laika grafiku un procedūras, kas jāievēro, pieprasot informāciju par kustības grafika plānošanu, kā arī procedūras plānoto un neplānoto apkopes darbu grafika sastādīšanai;
- d) principus, kas reglamentē koordinēšanas procesu un domstarpību izšķiršanas sistēmu, kas ir šā procesa daļa;
- e) kārtību, kā jārikojas, un kritērijus, kas jāizmanto pārslogotas infrastruktūras gadījumā;
- f) sīkas ziņas par infrastruktūras izmantošanas ierobežojumiem;
- g) nosacījumus, ar kādiem, nosakot jaudas sadales prioritātes, tiek ņemta vērā infrastruktūras iepriekšējā noslogotība.

[..]”

### **Zviedrijas tiesību akti**

- 13 Ar *lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster* (Likums (2007:1092) par iepirkuma procedūru ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs; turpmāk tekstā – “LUF”) Zviedrijas tiesībās ir transponēta Direktīva 2004/17.
- 14 Saskaņā ar *LUF* 1. nodaļas 8. panta pirmo daļu uz darbību šis likums attiecas tad, ja tā izpaužas kā publiska satiksmes tīkla, tostarp dzelzceļa satiksmes, nodrošināšana un ekspluatācija. No šī 8. panta otrās daļas izriet, ka satiksmes jomā tīkls ir nodrošināts tad, ja transporta pakalpojums tiek sniegts atbilstoši kompetentās iestādes izvirzītajiem darbības nosacījumiem par maršrutiem, piedāvājamo pakalpojumu apjomu, sniegšanas biežumu vai līdzīgiem nosacījumiem.
- 15 *LUF* 7. nodaļas 1. pantā ir noteikts, ka, ja vien nav noteikts citādi, līgumslēdzējam, kurš plāno noslēgt līgumu vai ietvarlīgumu, ir pienākums publicēt paziņojumu par līgumu.
- 16 Saskaņā ar *LUF* 17. nodaļas 1. un 2. pantu regulējošā iestāde var celt prasību administratīvajā tiesā par soda piemērošanu līgumslēdzējam, ja tas ir noslēdzis līgumu ar piegādātāju, npublicēdams paziņojumu par līgumu.

### **Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi**

- 17 *SJ* ir Zviedrijas valstij pilnībā piederoša akciju sabiedrība, kas nodarbojas ar pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu. 2012. gada janvārī *SJ*, nerīkojot atklātu konkursu par līgumslēgšanas tiesību piešķiršanu, noslēdza divus līgumus par tās ekspluatēto vilcienu uzkopšanas pakalpojumu sniegšanu attiecīgi par kopējo summu no 56 līdz 60 miljoniem Zviedrijas kronu (aptuveni 5 502 306 EUR un 5 895 328 EUR).
- 18 2013. gada janvārī Konkurences padome, uzskatīdama, ka *SJ* ir jāpilda pienākums par paziņojuma publicēšanu, rīkojot atklātu konkursu, jo tā veic ar publiska satiksmes tīkla nodrošināšanu un ekspluatāciju saistītu darbību *LUF* 1. nodaļas 8. panta izpratnē, iesniedza pieteikumu *Förvaltningsrätten i Stockholm* (Administratīvā tiesa Stokholmā, Zviedrija), lūdzot tai uzlikt naudas sodu šim uzņēmumam. *SJ*, norādot, ka tās darbība neietilpst šī 8. panta tvērumā, apstrīdēja Konkurences padomes prasījumus. Lietu izskatošā tiesa *SJ* argumentus uzskatīja par pamatotiem.
- 19 Konkurences padomes iesniegtā apelācijas sūdzība *Kammarrätten i Stockholm* (Administratīvā apelācijas tiesa Stokholmā, Zviedrija) arī tika noraidīta.
- 20 Šī tiesa – tāpat kā pirmās instances tiesa – uzskatīja, ka, tā kā *Trafikverket* (Satiksmes birojs, Zviedrija) kā transporta infrastruktūras pārvaldītājs piešķir vajadzīgos vilcienu ceļus pasažieru pārvadājumu pa dzelzceļu veikšanai un tā rīcībā ir visai maz līdzekļu aktīvi ietekmēt veidu, kādā *SJ* sniedz transporta pakalpojumus, šī iestāde nevar tikt uzskatīta par tādu, kas šai sabiedrībai izvirza nosacījumus pēdējās

minētās darbības veikšanai. Šī iemesla dēļ apelācijas tiesa uzskatīja, ka *SJ* sniegtie pakalpojumi nevar tikt uzskatīti par sniegtiem saskaņā ar nosacījumiem, ko izvirzījusi kompetenta iestāde *LUF* 1. nodaļas 8. panta izpratnē. No tā tiesa izsecināja, ka šai sabiedrībai tādējādi aplūkoto līgumu noslēgšanā nav jāievēro *LUF*.

21 Konkurences padome par šo spriedumu iesniedza kasācijas sūdzību *Högsta förvaltningsdomstolen* (Augstākā administratīvā tiesa, Zviedrija), prasot šai tiesai vērsties ES Tiesā ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu.

22 Šādos apstākļos *Högsta förvaltningsdomstolen* (Augstākā administratīvā tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

“1) Vai Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta otrā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka tikls transporta pakalpojumiem ir nodrošināts tad, ja 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 vilcienu ceļu jaudas sadale dzelzceļa satiksmē norit, pamatojoties uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieprasījumiem, un ka, ciktāl iespējams, visi pieprasījumi ir jāapmierina?”

2) Vai Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta pirmā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka darbība, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums veic Direktīvas 2012/34 izpratnē, sniedzot iedzīvotājiem transporta pakalpojumus dzelzceļa tīklā, izpaužas kā tīkla nodrošināšana vai ekspluatācija šīs tiesību normas izpratnē?”

### **Par pieteikumu tiesvedības mutvārdu daļas atkārtotai sākšanai**

23 Pēc ģenerāladvokāta secinājumu nolasīšanas *SJ* ar pieteikumu, kas Tiesas kancelejā ir iesniegts 2017. gada 3. oktobrī, lūdza atkārtoti sākt tiesvedības mutvārdu daļu, jo secinājumu 81. un 82. punktu pamatā esot konkrēti aspekti, kas nav tikuši aplūkoti prejudiciāla nolēmuma tiesvedības mutvārdu un rakstveida daļā, it īpaši Direktīvas 2004/17 30. pants.

24 Šajā ziņā Tiesas Reglamenta 83. pantā tai ir atļauts jebkurā brīdī pēc ģenerāladvokāta uzklauššanas izdot rīkojumu par tiesvedības mutvārdu daļas atkārtotu sākšanu, it īpaši, ja lieta ir izskatāma, pamatojoties uz kādu argumentu, par kuru lietas dalībnieki vēl nav izteikušies.

25 Šajā lietā Tiesa uzskata, ka tās rīcībā ir visa vajadzīgā informācija, lai spriestu saistībā ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu lietā, kas tai ir iesniegta, un ka lieta nav jāizskata, pamatojoties uz argumentu, kas ir minēts pieteikumā par tiesvedības mutvārdu daļas atkārtotu sākšanu un kas ir saistīts ar Direktīvas 2004/17 30. panta iespējamo piemērošanu.

26 Tātad rīkojums par tiesvedības mutvārdu daļas atkārtotu sākšanu nav jāizdod.

### **Par prejudiciālajiem jautājumiem**

#### ***Ievada apsvērumi***

27 Uzdotot prejudiciālos jautājumus, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai *SJ* ir bijis pienākums rīkot konkursa procedūru līgumslēgšanas tiesību piešķiršanai tās ekspluatēto vilcienu uzkopšanas pakalpojumu sniegšanai.

- 28 Šai sakarā – kā to savu secinājumu 46. punktā atgādina ģenerālvokāts – nav strīda par to, ka *SJ* kā sabiedrība ir valstij pilnībā piederošs publisks uzņēmums Direktīvas 2004/17 2. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē. Ja var tikt atzīts, ka *SJ* veic kādu no šīs direktīvas 5. pantā minētajām darbībām, tā var tikt uzskatīta par līgumslēdzēju iestādi tās 2. panta 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē.
- 29 *SJ* uzskata, ka tā šādu darbību neveic. Pirmkārt, tā norāda, ka tā nedarbojas “tiklā” minētās direktīvas 5. panta 1. punkta otrās daļas izpratnē. Otrkārt, tās skatījumā viņas ar pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem saistītās darbības nav ar tiklu “nodrošināšanu” vai “ekspluatāciju” saistītās darbības minētā panta izpratnē.

### ***Par pirmo jautājumu***

- 30 Uzdodot pirmo jautājumu, iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta otrā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka dzelzceļa transporta tīkls šīs tiesību normas izpratnē pastāv tad, ja transporta pakalpojumi saskaņā ar valsts tiesisko regulējumu, ar kuru ir transponēta Direktīva 2012/34, tiek nodrošināti dzelzceļa struktūrā, ko pārvalda valsts iestāde, kura sadala šīs infrastruktūras jaudu un kurai ir pienākums apmierināt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieprasījumus, ja vien nav sasniegts šīs jaudas limits.
- 31 Saskaņā ar Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta otro daļu “attiecībā uz transporta pakalpojumiem uzskata, ka tīkls pastāv, ja pakalpojumu sniedz saskaņā ar dalībvalsts kompetentās iestādes noteiktiem darbības nosacījumiem, piemēram, nosacījumiem par apkalpojumiem maršrutiem, piedāvājamo pakalpojumu apjomu vai to sniegšanas biežumu”.
- 32 Lai izvērtētu, vai šādi nosacījumi ir izskatāmajā lietā, iesniedzējtiesa jautā par satiksmes biroja kā kompetentajai iestādei Direktīvas 2004/17 5. panta izpratnē uzliktā pienākuma nozīmi apmierināt visus pieprasījumus par transporta jaudas piešķiršanu, ko ir iesnieguši dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, ja vien nav sasniegts šīs jaudas limits.
- 33 *SJ* savukārt norāda, ka tā dzelzceļa transporta pakalpojumus sniedz pilnos konkurences apstākļos tirgū un nesaņem nekādu valsts finansējumu, ka tā savus ienākumus gūst no biļešu tirdzniecības, ka tai nekādā gadījumā netiek dota priekšroka, izvērtējot dzelzceļa jaudu, un ka visi tās veiktie pārvadājumi izriet tikai un vienīgi no pašas lēmuma.
- 34 Katrā ziņā tikai šie elementi, pieņemot, ka tie ir patiesi, neizslēdz secinājumu, ka nosacījumus, ar kādiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums – kā *SJ* – sniedz šos pakalpojumus, izvirza kompetenta iestāde.
- 35 Faktiski piemērojamais tiesiskais regulējums pierāda, ka šādi tas ir šajā gadījumā.
- 36 Jānorāda, ka Direktīvas 2012/34 27. panta 1. un 2. punktā ir paredzēts, ka infrastruktūras pārvaldītājs – šajā gadījumā Satiksmes birojs – sagatavo un publicē dzelzceļa tīkla pārskatu, kurā ietver informāciju par pieejamo infrastruktūru, precizējot nosacījumus piekļuvei attiecīgajai infrastruktūrai. Dzelzceļa tīkla pārskata saturs ir definēts šīs direktīvas IV pielikumā.
- 37 Saskaņā ar šo IV pielikumu šis dokuments ietver jaudas iedalīšanas principus un kritērijus, it īpaši prasības, kādas pieteikuma iesniedzējiem ir jāizpilda, kārtību, kā jārikojas, un kritērijus, kas jāizmanto pārslogotas infrastruktūras gadījumā, kā arī vēl sīkas ziņas par infrastruktūras izmantošanas ierobežojumiem.
- 38 Šādi pieprasījumu par pieejamās infrastruktūras jaudu atbilstoši Direktīvai 2012/34 dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums iesniedz infrastruktūras pārvaldītājam saskaņā ar otrā minētā izstrādāto dzelzceļa tīkla pārskatu, un šim pieprasījumam ir jāatbilst šajā pārskatā ietvertajiem principiem un



kritērijiem. No šīs informācijas izriet, ka dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas tiesību piešķiršana ir pakārtota tam, ka pretendējošie uzņēmumi ievēro prasības, kas attiecas gan uz viņu spēju iesniegt pieprasījumu, gan arī uz nosacījumiem, kādos tie šo infrastruktūru ekspluatēs. Līdz ar to šādas prasības ievērojami sašaurina pretendējošo uzņēmumu komerciālo brīvību.

- 39 Attiecībā uz pašu pieprasījumu izskatīšanas procedūru – lai arī dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam atbilstoši Direktīvas 2012/34 45. pantam ir jādara viss iespējamais, lai apmierinātu visus infrastruktūras jaudas pieprasījumus, viņam konkurējošu pieprasījumu gadījumā saskaņā ar šīs direktīvas 46. pantu šos pieprasījumus ir jācenšas sakoordinēt, tādējādi nodrošinot labāku to savstarpēju savietojamību. Šādi iespēju robežās viņš var piedāvāt no pieprasītās jaudas atšķirīgu jaudu, respektīvi, nespēt apmierināt dažus pieprasījumus.
- 40 Direktīvas 2012/34 47. pantā ir paredzēti noteikumi dzelzceļa infrastruktūras pārslogotības gadījumā, kad infrastruktūras pārvaldītājs var noteikt prioritātes kritērijus.
- 41 Šajos apstākļos, atzīstot, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums zināmā mērā var brīvi noteikt savas ar transportu saistītās darbības veikšanas nosacījumus, ņemot vērā pienākumus un ierobežojumus kopumā, kas gultas uz uzņēmumu, it īpaši pienākumu iegūt vilcienu ceļus un ar to saistītos nosacījumus, ir jāuzskata, ka nosacījumus, ar kādiem tas sniedz transporta pakalpojumus, izvirza dalībvalsts kompetentā iestāde – šajā gadījumā pamatlietā aplūkotais Satiksmes birojs, kurš rīkojas kā infrastruktūras pārvaldītājs.
- 42 Šo vērtējumu apstiprina arī Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta otrās daļas rašanās vēsture.
- 43 Kā norāda Eiropas Komisija – Padomes Direktīvas 90/531/EEK (1990. gada 17. septembris), ar ko koordinē publiskā iepirkuma līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un telekomunikāciju nozarēs (OV 1990, L 297, 1. lpp.), 2. panta 2. punkta c) apakšpunkts, kurš būtībā ir pārņemts Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punktā, tika ieviests, lai iepirkuma procedūru autobusu transporta pakalpojumu jomā pakārtotu Direktīvas 90/531 noteikumiem, un ir jāvis precizēt, ka transporta tīkls pastāv ne tikai tad, ja to veido faktiskā infrastruktūra – kā dzelzceļi, bet arī tad, ja tajā ietilpst koordinēta līniju sistēma ar konkrētiem nosacījumiem, – kā autobusu transporta jomā. Savukārt Savienības likumdevēja nodoms ar šo tiesību normu nav bijis iepirkuma procedūru transporta nozarē tvērumu ierobežot līdz faktiskam tīklam.
- 44 Tādējādi uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta otrā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka dzelzceļa transporta tīkls šīs tiesību normas izpratnē pastāv tad, ja transporta pakalpojumi saskaņā ar valsts tiesisko regulējumu, ar kuru ir transponēta Direktīva 2012/34, tiek nodrošināti dzelzceļa struktūrā, ko pārvalda valsts iestāde, kura sadala šīs infrastruktūras jaudu un kurai ir pienākums apmierināt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieprasījumus, ja vien nav sasniegts šīs jaudas limits.

### ***Par otro jautājumu***

- 45 Uzdodot otro jautājumu, iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta pirmā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka darbība, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums veic, sniedzot iedzīvotājiem transporta pakalpojumus dzelzceļa tīklā, izpaužas kā tīkla “nodrošināšana” vai “ekspluatācija” šīs direktīvas izpratnē.
- 46 Saskaņā ar Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta pirmo daļu šī direktīva attiecas uz tādu tīklu nodrošināšanu un ekspluatāciju, kas iedzīvotājiem sniedz pakalpojumus dzelzceļu, automatizēto sistēmu, tramvaju, trolejbusu, autobusu vai trošu transporta jomā.

- 47 Šī tiesību norma tātad attiecas uz divu veidu darbību, proti, pirmkārt, uz tīklu nodrošināšanu un, otrkārt, uz tīklu ekspluatāciju.
- 48 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru tādu jēdzienu nozīme un tvērums, kuriem Savienības tiesībās nav sniegta nekāda definīcija, ir jānoskaidro saskaņā ar to ierasto nozīmi ikdienas valodā, ņemot vērā kontekstu, kādā tie tiek lietoti, un ar tiesisko regulējumu, kura daļu tie veido, sasniedzamos mērķus (skat. spriedumu, 2018. gada 12. jūnijs, *Louboutin* un *Christian Louboutin*, C-163/16, EU:C:2018:423, 20. punkts).
- 49 Šai sakarā jēdziens “ekspluatācija” ir jāsaprot saskaņā ar tā ierasto nozīmi kā tāds, kas nozīmē objekta izmantošanu vai tiesību īstenošanu, lai no tā gūtu labumu. Šādi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma veikta tīklu ekspluatācija šim uzņēmumam nozīmē īstenot tiesības izmantot dzelzceļa infrastruktūru, no tā gūstot ienākumus.
- 50 Šāda definīcija atšķiras no tās, kas būtu jāpiešķir jēdzienam “tīklu nodrošināšana”.
- 51 Kā to savu secinājumu 65. punktā secina ģenerāladvokāts – “tīklu nodrošināšana” ir nevis dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, bet infrastruktūras pārvaldītāja prerogatīva.
- 52 Kā norādījusi Komisija, jēdziens “tīklu nodrošināšana” neesot bijis atrodamas nevienā no direktīvām pirms Direktīvas 2004/17, proti, ne Direktīvā 90/531, ne Direktīvā 93/38, un šis jēdziens Direktīvā 2004/17 tika ieviests, lai tajā paredzētās iepirkumu procedūras būtu piemērojamas arī faktiskiem tīkliem – kā sliežu ceļi, dzelzceļa iekārtas, tuneļi, tilti un pārbrauktuves.
- 53 Ņemot vērā iepriekšminēto, ir jāuzskata, ka darbība, kas ir vērsta uz “tīklu ekspluatāciju”, nozīmē tiesības izmantot dzelzceļa tīklu transporta pakalpojumu sniegšanai, savukārt ar “tīklu nodrošināšanu” saistīta darbība nozīmē tīklu pārvaldi.
- 54 Ņemot vērā visus iepriekšminētos apsvērumus, uz otro jautājumu ir jāatbild, ka Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta pirmā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka darbība, ko veic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un kas izpaužas kā transporta pakalpojumu sniegšana iedzīvotājiem dzelzceļa tīklā, šim uzņēmumam īstenojot tiesības izmantot dzelzceļa tīklu, ir “tīklu ekspluatācija” šīs direktīvas izpratnē.

### Par tiesāšanās izdevumiem

- 55 Attiecībā uz pamatlīetas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (devītā palāta) nospriež:

- 1) 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. punkta otrā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka dzelzceļa transporta tīkls šīs tiesību normas izpratnē pastāv tad, ja transporta pakalpojumi saskaņā ar valsts tiesisko regulējumu, ar kuru ir transponēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, tiek nodrošināti dzelzceļa struktūrā, ko pārvalda valsts iestāde, kura sadala šīs infrastruktūras jaudu un kurai ir pienākums apmierināt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieprasījumus, ja vien nav sasniegts šīs jaudas limits.

- 2) Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta pirmā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka darbība, ko veic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un kas izpaužas kā transporta pakalpojumu sniegšana iedzīvotājiem dzelzceļa tīklā, šim uzņēmumam īstenojot tiesības izmantot dzelzceļa tīklu, ir “tīklu ekspluatācija” šīs direktīvas izpratnē.

[Paraksti]