



# Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)

den 15 juli 2021 \*

”Begäran om förhandsavgörande – Järnvägstransport – Direktiv 2012/34/EU – Gemensamt europeiskt järnvägsområde – Artikel 13.2 och 13.6 – Tillträde till anläggningar för tjänster och till järnvägsrelaterade tjänster – Förordning (EU) 2017/2177 – Omläggning av anläggningar – Regleringsorganets befogenheter”

I mål C-60/20,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Administratīvā apgabaltiesa (Regionala förvaltningsdomstolen, Lettland) genom beslut av den 30 januari 2020, som inkom till domstolen den 5 februari 2020, i målet

**”Latvijas dzelzceļš” VAS**

mot

**Valsts dzelzceļa administrācija,**

ytterligare deltagare i rättegången:

**”Baltijas Ekspresis AS,**

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden E. Regan samt domarna M. Ilešič, E. Juhász (referent), C. Lycourgos och I. Jarukaitis,

generaladvokat: M. Campos Sánchez-Bordona,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– ”Latvijas dzelzceļš” VAS, genom D. Driče, advokäte,

\* Rättegångsspråk: lettiska.

- Valsts dzelzceļa administrācija, genom J. Zālītis och J. Zicāns, båda i egenskap av ombud,
- ”Baltijas Ekspresis” AS, genom O. Jonāns, advokāts,
- Europeiska kommissionen, inledningsvis genom L. Ozola, C. Vrignon och W. Mölls, därefter genom L. Ozola och C. Vrignon samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 25 februari 2021 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

## Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 13.2 och 13.6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 2012, s. 32) samt av artikel 15.5 och 15.6 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 av den 22 november 2017 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster (EUT L 307, 2017, s. 1).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan bolaget ”Latvijas Dzelzceļš” VAS och Valsts dzelzceļa administrācija (den nationella järnvägsmyndigheten, Lettland) (nedan kallad järnvägsmyndigheten) angående järnvägsmyndighetens beslut att ålägga Latvijas Dzelzceļš, såsom förvaltare av den offentliga järnvägsinfrastrukturen i Lettland, att garantera järnvägsföretaget ”Baltijas Ekspresis” AS tillträde till lokstallet i Ventspils (Lettland), i egenskap av ”anläggning för tjänster”, i den mening som avses i tillämplig lagstiftning på järnvägstransportområdet.

## Tillämpliga bestämmelser

### *Unionsrätt*

#### *Direktiv 2012/34*

- 3 Artikel 3 i direktiv 2012/34 har rubriken ”Definitioner” och där föreskrivs följande:

”I detta direktiv gäller följande definitioner:

...

- 11) *anläggning för tjänster*: installationer, inklusive mark, byggnader och utrustning, som delvis eller helt särskilt iordningställts, för att medge tillhandahållande av en eller flera av de tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II.
- 12) *tjänsteleverantör*: varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltningen av en eller flera anläggningar för tjänster eller sådant tillhandahållande av en eller flera tjänster till järnvägsföretag som avses i punkterna 2–4 i bilaga II.

...

- 4 Artikel 13 i direktiv 2012/34 har rubriken ”Villkor för tillträde till tjänster”, och där föreskrivs följande i punkterna 2 och 6:

”2. Tjänsteleverantörer ska på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla samtliga järnvägsföretag tillträde, inbegripet tillträde till järnvägsspår, till de anläggningar som avses i punkt 2 i bilaga II och till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar.

...

6. Om en anläggning för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II inte har varit i bruk under minst två på varandra följande år och järnvägsföretag för tjänsteleverantören har uttryckt sitt intresse för tillträde till denna anläggning för tjänster på grundval av påvisade behov, ska dess ägare offentliggöra att driften av anläggningen helt eller delvis kan leasas eller hyras som anläggning för järnvägstjänster, om inte tjänsteleverantören för denna anläggning för tjänster visar att en pågående omlägningsprocess hindrar att den används av något järnvägsföretag.”

- 5 Artikel 27 i direktiv 2012/34 har rubriken ”Beskrivning av järnvägsnätet” och där föreskrivs följande:

”1. Infrastrukturförvaltaren ska efter samråd med de berörda parterna upprätta och offentliggöra en beskrivning av järnvägsnätet som ska kunna erhållas mot en avgift som inte får överstiga kostnaden för offentliggörandet av beskrivningen. Beskrivningen av järnvägsnätet ska offentliggöras på minst två av [Europeiska] unionens officiella språk. Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet ska göras tillgängligt gratis i elektroniskt format på infrastrukturförvaltarens webbplats och tillgängligt via en gemensam webbplats. Den webbplatsen ska upprättas av infrastrukturförvaltare inom ramen för deras samarbete i enlighet med artiklarna 37 och 40.

2. Beskrivningen av järnvägsnätet ska ange vilken art av infrastruktur som är tillgänglig för järnvägsföretag, och den ska innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till den berörda järnvägsinfrastrukturen. Beskrivningen av järnvägsnätet ska även innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till de anläggningar för tjänster som är knutna till infrastrukturförvaltarens järnvägsnät och tillhandahållande av tjänster i dessa anläggningar eller ange en webbplats där sådan information görs tillgänglig gratis i elektroniskt format. Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet fastställs i bilaga IV.

3. Beskrivningen av järnvägsnätet ska uppdateras regelbundet och ändras vid behov.

4. Beskrivningen av järnvägsnätet ska offentliggöras senast fyra månader innan tidsfristen för ansökan om infrastrukturkapacitet löper ut.”

- 6 Bilaga II till direktiv 2012/34 innehåller förteckningen över ”Tjänster som ska tillhandahållas järnvägsföretag (som avses i artikel 13)”. Punkt 2 i denna bilaga har följande lydelse:

”2. Tillträde, inbegripet tillträde till järnvägsspår, ska också ges till följande anläggningar för tjänster, när sådana finns, och till tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar:

- a) Stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, även för förmedling av reseinformation och lokaler lämpliga för biljettförsäljning.

- b) Godsterminaler.
- c) Rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter[,] även växlingsanläggningar.
- d) Sidospår för uppställning.
- e) Underhållsanläggningar, med undantag för anläggningar för tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar.
- f) Andra tekniska anläggningar, även anläggningar för rengöring och tvätt.
- g) Havs- och inlandshamnanläggningar som är kopplade till järnvägsverksamhet.
- h) Undsättningshjälpmedel.
- i) Bränsledepåer och bränsleförsörjning i dessa depåer, för vilken avgifter ska anges separat på fakturorna.”

### **Genomförandeförordning 2017/2177**

7 Genomförandeförordning 2017/2177 antogs med stöd av artikel 13.9 i direktiv 2012/34.

8 I förordningens artikel 17, som har rubriken ”Ikraftträdande”, föreskrivs följande:

”Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 juni 2019.

Artikel 2 ska dock tillämpas från och med den 1 januari 2019.”

### **Lettisk rätt**

9 Dzelzceļa likums (järnvägslagen) av den 1 april 1998 (*Latvijas Vēstnesis*, 1998, nr 102/105), i den lydelse som är tillämplig i det nationella målet (nedan kallad järnvägslagen), har till syfte att införliva direktiv 2012/34 med lettisk rätt.

10 I artikel 1.26 och 1.27 i järnvägslagen definieras de begrepp som används i denna lag på följande sätt:

”26) *anläggning för tjänster*: installationer (inklusive mark, byggnader och utrustning) som helt eller delvis särskilt iordningställts, för att möjliggöra tillhandahållande av en eller flera av de tjänster som avses i artikel 12.<sup>1</sup> andra, tredje eller fjärde stycket i denna lag.

27) *tjänsteleverantör*: varje företag eller avdelning inom ett företag som ansvarar för förvaltningen av en eller flera anläggningar för tjänster eller sådant tillhandahållande av en eller flera tjänster som avses i artikel 12.<sup>1</sup> andra, tredje eller fjärde stycket i denna lag till transportföretag.

...”

- 11 I artikel 12.<sup>1.2</sup> i järnvägslagen föreskrivs att tjänsteleverantörer på ett icke-diskriminerande sätt ska garantera alla transportörer tillgång (inklusive tillgång till spåren) till dess anläggningar för tjänster och, i förekommande fall, till de tjänster som erbjuds vid följande anläggningar:

”5) Underhållsanläggningar, med undantag för anläggningar för tyngre underhåll av andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar.

6) Andra tekniska anläggningar, även anläggningar för rengöring och tvätt av rullande järnvägsmateriel.”

- 12 I 12.<sup>2.7</sup> i järnvägslagen anges att om en anläggning för tjänster som avses i artikel 12.<sup>1</sup> andra stycket i denna lag inte har varit i bruk under minst två på varandra följande år och om transportföretag har anmält sitt intresse hos tjänsteleverantören om att få tillträde till anläggningen på grundval av påvisade behov, ska anläggningens ägare tillkännage att driften av anläggningen helt eller delvis kan leasas eller hyras som anläggning för tjänster, såvida inte tjänsteleverantören beträffande denna anläggning för tjänster visar att en pågående omlägningsprocess hindrar att den används av något transportföretag.

- 13 I artikel 12.<sup>2.8</sup> i järnvägslagen anges att om en anläggning för tjänster enligt artikel 12.<sup>1</sup> andra stycket i denna lag inte har använts under minst två på varandra följande år, kan ägaren tillkännage att driften av anläggningen helt eller delvis kan leasas eller hyras eller säljas som anläggning för tjänster. Om ägaren inom tre månader från detta tillkännagivande inte erhåller några erbjudanden, får tjänsteleverantören stänga anläggningen efter att, minst tre månader i förväg, ha meddelat detta till järnvägsmyndigheten och till förvaltaren av den offentliga järnvägsinfrastrukturen.

### **Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna**

- 14 Latvijas Dzelzceļš hyrde sedan år 2002 ut lokstallet i Ventspils, som bolaget äger, till Baltijas Ekspresis.
- 15 Den 20 juni 2016 förlängdes hyresavtalet avseende lokstallet till och med den 30 april 2028. Enligt hyresavtalet hade Latvijas Dzelzceļš ensidig rätt att säga upp avtalet om bolaget av oförutsedda skäl skulle komma att behöva använda byggnaden för eget bruk.
- 16 Enligt hyresavtalet hyrdes byggnaden ut som kontorslokal och för ekonomisk verksamhet. Baltijas Ekspresis använde byggnaden för verksamhet som bestod i underhåll och reparation av lokomotiv.
- 17 Latvijas Dzelzceļš ville därefter åter använda byggnaden för eget bruk, närmare bestämt för förvaring av bolagets rullande material som användes för underhåll av järnvägsinfrastrukturen. Den 5 september 2017 skickade Latvijas Dzelzceļš – i sin egenskap av förvaltare av den offentliga järnvägsinfrastrukturen – därför ett meddelande till Baltijas Ekspresis om att bolaget ensidigt sade upp hyresavtalet.
- 18 Den 18 september 2017 gav Baltijas Ekspresis in ett klagomål till järnvägsmyndigheten. Baltijas Ekspresis gjorde gällande att bolagets ställning som transportör och tjänsteleverantör, i den mening som avses i artikel 1.26 i järnvägslagen, innebar att uppsägningen av avtalet utgjorde ett

åsidosättande av konkurrensen och av icke-diskrimineringsprincipen. Baltijas Ekspressis anförde till stöd för detta bland annat att uppsägningen hindrade att Baltijas Ekspressis fungerade effektivt och rationellt samt hindrade tillträdet till anläggningen för tjänster. Bolaget begärde därför att järnvägsmyndigheten inte skulle godkänna att hyresavtalet sades upp.

- 19 Genom beslut av den 5 december 2017 ålade järnvägsmyndigheten Latvijas Dzelzceļš att garantera Baltijas Ekspressis tillträde till Ventspils lokstall i dess egenskap av anläggning för tjänster och till de tjänster som tillhandahölls där, vilka avses i artikel 12<sup>1</sup>.2 led 5 och 6 i järnvägslagen. I skälen till beslutet anförde järnvägsmyndigheten bland annat följande. Det saknar betydelse att Baltijas Ekspressis endast bedriver verksamhet för egen räkning i de uthyrda lokalerna. Det står klart att Baltijas Ekspressis använder lokalerna för eget tillhandahållande av tjänster, i den mening som avses i artikel 3 led 8 i genomförandeförordning nr 2017/2177, vilket innebär att avbrottet i verksamheten vid den aktuella anläggningen för tjänster ska bedömas mot bakgrund av de bestämmelser som begränsar rätten att stänga en anläggning för tjänster, vilket kan ske först efter två år från det att anläggningen har slutat att användas.
- 20 Latvijas Dzelzceļš väckte talan om ogiltigförklaring av järnvägsmyndighetens beslut vid Administratīvā rajona tiesa (Distriktsförvaltningsdomstolen, Lettland), som ogillade talan. Bolaget överklagade denna dom till den hänskjutande domstolen, Administratīvā apgabaltiesa (Regionala förvaltningsdomstolen, Lettland).
- 21 Den hänskjutande domstolen anser att lokstallet i Ventspils utgör en ”anläggning för tjänster”, i den mening som avses i artikel 3 led 11 i direktiv 2012/34, eftersom lokstallet uppfyller de tekniska krav som gör det möjligt att tillhandahålla tjänster där. Enligt den hänskjutande domstolen kan däremot Baltijas Ekspressis verksamhet inte anses utgöra eget tillhandahållande av tjänster, i den mening som avses i artikel 3 led 8 i genomförandeförordning nr 2017/2177, och bolaget kan inte heller anses tillhandahålla tjänster till andra järnvägsföretag. Den hänskjutande domstolen anser därför att den berörda byggnaden ska betraktas som en anläggning för tjänster som inte är i bruk, vars uthyrning eller omställning regleras av artikel 13.6 i direktiv 2012/34 och artikel 15 i genomförandeförordning 2017/2177.
- 22 Enligt den hänskjutande domstolen kan Latvijas Dzelzceļš inte anses vara den som driver den i det nationella målet aktuella anläggningen för tjänster, eftersom bolaget inte har till uppgift att lämna upplysningar eller att pröva ansökningar om tillträde till de tjänster som tillhandahålls i lokstallet i Ventspils.
- 23 Den hänskjutande domstolen har visserligen medgett att situationen i det nationella målet skiljer sig från den situation som avses i artikel 13.6 i direktiv 2012/34 och artikel 15.5 och 15.6 i genomförandeförordning 2017/2177. Den anser likväl att det följer av dessa bestämmelser att i fråga om uppsägning av ett hyresavtal måste järnvägsföretagets intresse av att fortsätta hyra lokalerna väga tyngre än lokalägarens intressen. Enligt den hänskjutande domstolen framgår det emellertid inte av dessa bestämmelser att lokalägaren inte kan meddela hyresgästen att hyresavtalet sägs upp på grund av att lokalägaren avser att använda lokalerna för eget bruk.
- 24 Den hänskjutande domstolen har vidare anfört att om tjänsteleverantören vid den aktuella anläggningen får göra en omläggning av den, finns det inte heller något övertygande argument för att motivera att ägaren till anläggningen inte heller får säga upp hyresavtalet avseende anläggningen för att därefter göra en omläggning av den, eftersom det inte finns någon relevant skillnad mellan dessa två situationer.

25 Mot denna bakgrund beslutade Administratīvā apgabaltiesa (Regionala förvaltningsdomstolen) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:

- ”1) Får artikel 13.2 och 13.6 i direktiv 2012/34 (artikel 15.5 och 15.6 i genomförandeförordning 2017/2177) tillämpas på så sätt att regleringsorganet kan ålägga en infrastrukturägare, som inte är tjänsteleverantören, en skyldighet att garantera tillträde till tjänsterna?
- 2) Ska artikel 13.6 i direktiv 2012/34 (artikel 15.5 och 15.6 i genomförandeförordning 2017/2177) tolkas på så sätt att den tillåter en byggnadsägare att säga upp ett hyresförhållande och göra en omläggning av en anläggning för tjänster?
- 3) Ska artikel 13.6 i direktiv 2012/34 (artikel 15.5 och 15.6 i genomförandeförordning 2017/2177) tolkas på så sätt att den enda skyldighet som den medför för regleringsorganet är att kontrollera huruvida tjänsteleverantören (i förevarande fall ägaren av anläggningen för tjänster) faktiskt har beslutat att göra en omläggning av den?”

### **Huruvida begäran om förhandsavgörande kan tas upp till prövning**

- 26 Latvijas Dzelzceļš anser att den hänskjutande domstolen felaktigt har kvalificerat lokstallet i Ventspils som en ”anläggning för tjänster” i den mening som avses i direktiv 2012/34. Baltijas Ekspresis och järnvägsmyndigheten anser för sin del att det inte är korrekt att anse, som den hänskjutande domstolen gör, att nämnda anläggning inte är i bruk, i den mening som avses i artikel 13.6 i samma direktiv.
- 27 EU-domstolen konstaterar att bedömningen av sådana argument kräver en tolkning av unionsrättsliga bestämmelser och således är direkt kopplad till det svar som ska ges på begäran om förhandsavgörande. Dessa argument kan därför inte få till följd att begäran ska avvisas (se, analogt, dom av den 3 december 2019, Iccrea Banca, C-414/18, EU:C:2019:1036, punkt 30 och där angiven rättspraxis).
- 28 Vid sådana förhållanden finner EU-domstolen att begäran om förhandsavgörande kan tas upp till prövning.

### **Huruvida genomförandeförordning 2017/2177 är tillämplig**

- 29 Det i det nationella målet aktuella beslutet från järnvägsmyndigheten fattades den 5 december 2017, medan genomförandeförordning 2017/2177, i enlighet med dess artikel 17, trädde i kraft den 13 december 2017 och ska tillämpas från och med den 1 juni 2019, med undantag för artikel 2 som ska tillämpas från och med den 1 januari 2019.
- 30 I det avseendet anser den hänskjutande domstolen att även om järnvägsmyndighetens beslut fattades innan genomförandeförordning 2017/2177 trädde i kraft, sträcker sig beslutets verkningar i praktiken längre än den tidpunkten för genomförandeförordningens ikraftträdande. EU-domstolen finner mot bakgrund av detta att eftersom det nationella målet rör ogiltigförklaring av järnvägsmyndighetens beslut är genomförandeförordning 2017/2177 av tidsmässiga skäl (*ratione temporis*) inte tillämplig i det målet.

## Prövning av tolkningsfrågorna

### *Den första frågan*

- 31 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 13.2 och 13.6 i direktiv 2012/34 ska tolkas på så sätt att regleringsorganet inte endast kan ålägga tjänsteleverantörer, utan även ägare av anläggningar för tjänster – i den mening som avses i artikel 3 led 11 i direktivet, vilka anges i punkt 2 i bilaga II till direktivet – som inte driver dessa anläggningar, att tillhandahålla icke-diskriminerande tillträde till anläggningar för tjänster.
- 32 EU-domstolen gör följande bedömning. I artikel 13.2 i direktiv 2012/34 föreskrivs att tjänsteleverantörer på ett icke-diskriminerande sätt ska tillhandahålla samtliga järnvägsföretag tillträde, inbegripet tillträde till järnvägsspår, till de anläggningar som avses i punkt 2 i bilaga II och till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar.
- 33 Begreppet ”tjänsteleverantör” definieras i artikel 3 led 12 i direktiv 2012/34 som varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltningen av en eller flera anläggningar för tjänster eller sådant tillhandahållande av en eller flera tjänster till järnvägsföretag som avses i punkterna 2–4 i bilaga II. Denna definition tar således endast hänsyn till arten av den verksamhet som bedrivs av den som driver en anläggning för tjänster och av den som tillhandahåller järnvägstjänster. Den tar dock inte hänsyn till huruvida den offentliga eller privata enhet som driver anläggningen är ägare till denna anläggning eller inte.
- 34 I motsats till vad järnvägsmyndigheten har hävdat kan artikel 13.2 i direktiv 2012/34 följaktligen inte tolkas på så sätt att skyldigheten att säkerställa ett icke-diskriminerande tillträde till anläggningar för tjänster även gäller för ägaren till den berörda anläggningen, när ägaren inte kan anses vara tjänsteleverantör – i den mening som avses i artikel 3 led 12 i direktivet – vid anläggningen.
- 35 Artikel 13.6 i direktiv 2012/34 föranleder ingen annan bedömning. Enligt den bestämmelsen åläggs ägare av anläggningar för tjänster nämligen endast en skyldighet att offentliggöra att driften av anläggningarna kan hyras eller leasas, när de omständigheter som anges i denna bestämmelse föreligger.
- 36 Av det nyss anförda följer att artikel 13.2 och 13.6 i direktiv 2012/34 ska tolkas på så sätt att skyldigheten att tillhandahålla samtliga järnvägsföretag icke-diskriminerande tillträde till anläggningar för tjänster, i den mening som avses i artikel 3 led 11 i direktivet, vilka anges i punkt 2 i bilaga II till direktivet, inte kan åläggas ägare av anläggningar för tjänster som inte driver dessa anläggningar.

### *Den andra frågan*

- 37 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida artikel 13.6 i direktiv 2012/34 ska tolkas på så sätt att den medger att ägaren till en byggnad där det finns en anläggning för tjänster, i den mening som avses i artikel 3 led 11 i direktivet, säger upp ett hyresavtal avseende denna byggnad i syfte att åter använda den för eget bruk.



- 38 EU-domstolen gör följande bedömning. Vid tillämpningen av direktiv 2012/34 avses med "anläggning för tjänst" – i den mening som avses i artikel 3 led 11 i direktivet – installationer, inklusive mark, byggnader och utrustning som, delvis eller helt, särskilt iordningställts för att medge tillhandahållande av en eller flera av de tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II till direktivet.
- 39 Denna definition av begreppet "anläggning för tjänst" grundar sig på ett objektiva kriterium, nämligen en infrastrukturens tekniska kapacitet att tillhandahålla vissa tjänster och fastställer inte något kriterium avseende mottagarna av de aktuella tjänsterna. Ett sådant kriterium är oberoende av på vilken slags rättslig grund en sådan anläggning drivs eller hur denna grund kvalificeras. Det är även oberoende av vilka mottagarna av tjänsterna är.
- 40 Den omständigheten att endast det järnvägsföretag som ansvarar för driften av en infrastruktur drar nytta av de aktuella tjänsterna utgör således inte hinder för att anse att infrastrukturen utgör en "anläggning för tjänster", i den mening som avses i artikel 3 led 11 i direktiv 2012/34.
- 41 Vad beträffar det nu aktuella fallet framgår det av begäran om förhandsavgörande att den berörda anläggningen har iordningställts för att Baltijas Ekspress ska kunna använda den för verksamhet som består i underhåll och reparation av lokomotiv. Sådan verksamhet omfattas av de tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II till direktiv 2012/34. Såsom den hänskjutande domstolen har konstaterat utgör lokstallet i Ventspils således en "anläggning för tjänster", i den mening som avses i artikel 3 led 11 i direktiv 2012/34.
- 42 Vid fastställandet av huruvida en infrastruktur ska anses utgöra en "anläggning för tjänster" saknar det även betydelse hur anläggningen har kvalificerats i ett hyresavtal och huruvida infrastrukturen förekommer i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34. Beskrivningen av järnvägsnätet innehåller vissa uppgifter om vilken art av infrastruktur som är tillgänglig för järnvägsföretag och ska bland annat innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till de anläggningar för tjänster som är knutna till infrastrukturförvaltarens järnvägsnät och tillhandahållande av tjänster i dessa anläggningar, vilket framgår av artikel 27.2 i direktiv 2012/34. Det följer emellertid varken av denna bestämmelse eller av bilaga IV till direktiv 2012/34, där det närmare anges vad beskrivningen av järnvägsnätet ska innehålla, att det förhållandet att en infrastruktur finns med i en sådan beskrivning utgör en nödvändig förutsättning för att infrastrukturen ska kunna kvalificeras som en "anläggning för tjänster", i den mening som avses i artikel 3 led 11 i direktivet. Även om det enligt artikel 27 i direktiv 2012/34 krävs att befintliga anläggningar för tjänster ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet, kan det nämligen inte med framgång hävdas att en underlåtenhet i det avseendet kan medföra att en sådan anläggning för tjänster inte ska anses existera.
- 43 Det ska påpekas att det framgår av ordalydelsen i artikel 13.6 i direktiv 2012/34 att en av förutsättningarna för att den bestämmelsen ska kunna tillämpas är att den berörda anläggningen inte har varit i bruk under minst två år i följd.
- 44 I det avseendet anser den hänskjutande domstolen i allt väsentligt att eftersom Baltijas Ekspress inte tillhandahåller tjänster till andra järnvägsföretag vid den aktuella anläggningen för tjänster och inte heller tillhandahåller sådana företag tillträde till anläggningen, ska den berörda infrastrukturen anses utgöra en anläggning för tjänster som inte är i bruk, i den mening som avses i artikel 13.6 i direktiv 2012/34.

- 45 Såsom generaladvokaten har påpekat bland annat i punkterna 63 och 67 i sitt förslag till avgörande kan omständigheter av nyss nämnt slag emellertid inte medföra att det ska anses att en anläggning för tjänster inte är i bruk, i den mening som avses i artikel 13.6 i direktiv 2012/34, trots att det i anläggningen tillhandahålls tjänster till den som driver den.
- 46 Såsom anförts i punkt 32 ovan föreskrivs visserligen i artikel 13.2 i direktiv 2012/34 en skyldighet för tjänsteleverantörer att tillhandahålla järnvägsföretag ett icke-diskriminerande tillträde till anläggningar för tjänster och till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar. Av detta följer dock inte att det kan slås fast att en anläggning för tjänster är i bruk endast under förutsättning att andra järnvägsföretag än det företag som driver den berörda anläggningen använder den.
- 47 Denna tolkning vinner stöd i syftet med artikel 13.6 i direktiv 2012/34, såsom detta framgår av punkt 4.4 i motiveringen till förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde av den 17 september 2010 (COM (2010) 475 final). Mot bakgrund av nämnda motivering kan det konstateras att denna bestämmelse syftar till att förhindra en situation där det i en anläggning för tjänster efter en viss period fortfarande inte bedrivs någon verksamhet, trots att anläggningen kan tillgodose påvisade behov. Så kan emellertid inte anses vara fallet med en anläggning där tjänster tillhandahålls den som driver anläggningen.
- 48 Vad beträffar det nu aktuella fallet framgår det av handlingarna i målet att Baltijas Ekspresis sedan år 2002 utan avbrott drev lokstallet i Ventspils för sina egna järnvägsrelaterade behov. Mot bakgrund av detta finner EU-domstolen att lokstallet i Ventspils ska anses utgöra en anläggning för tjänster som är i bruk.
- 49 Av detta följer att artikel 13.6 i direktiv 2012/34 inte reglerar en sådan situation som den som är aktuell i det nationella målet, eftersom den bestämmelsen förutsätter att den aktuella anläggningen inte har varit i bruk under minst två år i följd.
- 50 Av detta följer att möjligheten för ägaren av den i det nationella målet aktuella infrastrukturen att med stöd av nationell rätt säga upp hyresavtalet avseende denna infrastruktur och göra en omläggning av den under alla omständigheter inte kan bedömas på grundval av artikel 13.6 i direktiv 2012/34.
- 51 Av det nyss anförda följer att artikel 13.6 i direktiv 2012/34 ska tolkas på så sätt att den inte är tillämplig i en situation där ägaren av en byggnad där det finns en anläggning för tjänster – i den mening som avses i artikel 3 led 11 i direktivet – som är i bruk avser att säga upp ett hyresavtal avseende denna byggnad i syfte att åter använda byggnaden för eget bruk.

### ***Den tredje frågan***

- 52 Den hänskjutande domstolen har ställt den tredje frågan för att få klarhet i hur artikel 13.6 i direktiv 2012/34 ska tolkas. Mot bakgrund av svaret på den andra frågan saknas det anledning att besvara den tredje frågan.

## Rättegångskostnader

- 53 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (femte avdelningen) följande:

- 1) **Artikel 13.2 och 13.6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde ska tolkas på så sätt att skyldigheten att tillhandahålla samtliga järnvägsföretag icke-diskriminerande tillträde till anläggningar för tjänster, i den mening som avses i artikel 3 led 11 i direktivet, vilka anges i punkt 2 i bilaga II till direktivet, inte kan åläggas ägare av anläggningar för tjänster som inte driver dessa anläggningar.**
- 2) **Artikel 13.6 i direktiv 2012/34 ska tolkas på så sätt att den inte är tillämplig i en situation där ägaren av en byggnad där det finns en anläggning för tjänster – i den mening som avses i artikel 3 led 11 i direktivet – som är i bruk avser att säga upp ett hyresavtal avseende denna byggnad i syfte att åter använda byggnaden för eget bruk.**

Underskrifter