

## Дело C-60/20

## Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

5 февруари 2020 г.

Запитваща юрисдикция:

**Administratīvā apgabaltiesa (Окръжен административен съд, Латвия)**

Дата на акта за преюдициално запитване:

30 януари 2020 г.

Въззивник:

**VAS „Latvijas Dzelzceļš“**

Въззиваем:

Valsts dzelzceļa administrācija (Национална железопътна администрация, Латвия)

**ADMINISTRATĪVĀ APGABALTIESA (Окръжен административен съд)**

[...]

**ОПРЕДЕЛЕНИЕ**

[...]

30 януари 2020 г.

[...] [състав на запитващата юрисдикция]

[...]

като разгледа в открито съдебно заседание въззивна жалба, подадена от VAS „Latvijas Dzelzceļš“ срещу решение на Administratīvā rajona tiesa (Районен административен съд, Латвия) от 25 януари 2019 г., постановено в административно производство, образувано по жалба за отмяна, подадена от VAS „Latvijas Dzelzceļš“ срещу решение на Valsts dzelzceļa administrācija (Национална железопътна администрация, Латвия; [наричана по-нататък „железопътната администрация“]) [...] от 5 декември 2017 г.,

**ОПРЕДЕЛИ:**

## Факти

[1] Въззивникът VAS „Latvijas Dzelzceļš“ от 2002 г. е отдавал под наем на трето лице — AS „Baltijas Ekspresis“ сградата на депо за локомотиви във Вентспилс (наричана по-нататък „сградата на депо във Вентспилс“) [...], на която е собственик.

На 20 юни 2016 г. въззивникът подновява договора за наем на нежилищен недвижим имот (наричан по-нататък „договорът за наем“) с AS „Baltijas Ekspresis“ за отдаването под наем на нежилищния недвижим имот, представляващ сградата на депо във Вентспилс и прилежащите части от земята.

През 2017 г. въззивникът, в качеството си на управител на обществена железопътна инфраструктура, решава да използва съоръженията за собствените си нужди (съхраняване на подвижен състав за поддръжка на инфраструктурата). Вследствие на това, с писмо от 5 септември 2017 г. [...] въззивникът уведомява AS „Baltijas Ekspresis“, че прекратява договора за наем.

На 18 септември 2017 г. AS „Baltijas Ekspresis“ подава до железопътната администрация оплакване за нарушение на конкуренцията и за дискриминация. Съгласно това оплакване, оперативната самостоятелност на въззивника е довела до дискриминация спрямо AS „Baltijas Ekspresis“ в качеството му на превозвач и оператор на обслужващо съоръжение, по-конкретно, като възпрепятства ефективното и рационално функциониране [на съоръжението] и достъпа до услугата. AS „Baltijas Ekspresis“ е оператор, който от 20 години осъществява дейност на пазара на железопътните превози. AS „Baltijas Ekspresis“ твърди, че използва помещенията на депо във Вентспилс като обслужващо съоръжение по смисъла на член 1, точка 26 от Dzelzceļa likums (Закон за железниците). AS „Baltijas Ekspresis“ извършва в наетите помещения самопредоставяне на услуги — по-специално, техническа поддръжка на локомотиви, поддръжка на температурните характеристики на локомотивите на страничните коловози за гариране между две пътувания, организиране на услуги за дежурства във връзка с използваните за промишлени нужди пясък и вода, необходими за подготовката и оборудването на локомотивите —, които се считат за услуги, предоставяни от оператор на обслужващи съоръжения.

По изложените съображения в оплакването на AS „Baltijas Ekspresis“ се иска железопътната администрация да спре действията на въззивника, които могат да застрашат непрекъснатостта на дейността на обслужващото съоръжение.

След като разглежда посоченото оплакване, с решение [...] от 5 декември 2017 г. [наричано по-нататък „спорното решение“] железопътната администрация разпорежда на въззивника да осигури достъпа до сградата на

депото във Вентспилс като обслужващо съоръжение и до предоставяните в него услуги, предвидени в член 12.<sup>1</sup>, параграф 2, точки 5 и 6 от Закона за железниците (достъп до съоръжения за поддръжка и други технически съоръжения, включително съоръжения за почистване и измиване на подвижния железопътен състав).

- [2] Посоченото решение се основава на преценката на фактите, съгласно която сградата на депото във Вентспилс е технически пригодена за ремонта и техническата поддръжка на локомотиви. Това обстоятелство е прието за достатъчно, за да се направи изводът, че сградата на депото във Вентспилс представлява обслужващо съоръжение, тъй като член 1, точка 26 от Закона за железниците определя обслужващото съоръжение като терена, сградата и оборудването, която е специално уредена цялостно или частично, така че да позволява предоставянето на една или повече от услугите, посочени в същия закон.

От друга страна, самопредоставянето на услуги, дефинирано в член 3, точка 8 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 на Комисията от 22 ноември 2017 година относно достъпа до обслужващи съоръжения и свързани с железопътните дейности услуги (наричан по-нататък „Регламент 2017/2177“), също следва да се счита за предоставяне на услуги. Съгласно спорното решение, обстоятелството, че AS „Baltijas Ekspresis“ осъществява единствено дейности за себе си в наетите помещения е ирелевантно. Това обстоятелство не променя факта, че в сградите се извършва самопредоставяне на услуги. Тъй като AS „Baltijas Ekspresis“ извършва самопредоставяне на услуги в сградата на депото във Вентспилс, прекъсването на дейността на обслужващото съоръжение следва да се прецени като се вземат предвид разпоредбите, които ограничават правото на оператора на услуги да затваря съответното обслужващо съоръжение.

Съгласно член 12.<sup>2</sup>, параграф 8 от Закона за железниците, достъпът до обслужващо съоръжение и предоставяните в него услуги трябва да бъде гарантиран за период от поне две години след преустановяване използването на съоръжението. Затварянето на обслужващото съоръжение може да стане само след изтичане на посочения двугодишен период. Следователно въззивникът е длъжен да гарантира достъпа до сградата на депото във Вентспилс като обслужващо съоръжение, както и да гарантира достъпа до предоставяните в същото услуги.

- [3] Въззивникът подава жалба до Administratīvā rajona tiesa (Районен административен съд), с която иска спорното решение да бъде отменено.

В жалбата се посочва, че AS „Baltijas Ekspresis“ не е наело помещенията в сградата на депото във Вентспилс като обслужващо съоръжение. Освен това, AS „Baltijas Ekspresis“ не било регистрирано като оператор на обслужващо съоръжение нито при сключване на договора за наем, нито при уведомяването за прекратяването на този договор. Твърди се, че

железопътната администрация е възприела погрешно тълкуване на понятията „обслужващо съоръжение“ и самопредоставяне на услуги“ и е приложила неправилно член 12.<sup>2</sup>, параграфи 7 и 8 от Закона за железниците.

Въззивникът твърди, че понятието „обслужващо съоръжение“ по смисъла на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство включва мястото, на което се предоставят услуги на няколко железопътни предприятия. Не може да се квалифицира като обслужващо съоръжение всяко място, на което се извършват определени икономически дейности.

Според въззивника, не следва да се приеме, че, осъществяваните от AS „Baltijas Ekspresis“ дейности, които железопътната администрация определя като самопредоставяне на услуги, потвърждават, че е налице предоставяне на услуги.

Член 3, точка 8 от Регламент 2017/2177 съдържа определение на понятието „самопредоставяне на услуги“. Съгласно текста на посочената разпоредба, това е ситуация, при която дадено железопътно предприятие иска да използва обект за самопредоставяне на услуги, който се намира под контрола на друго предприятие. Когато обаче дадено предприятие осъществява дейности по поддръжка в обект на железопътната инфраструктура, който е негова собственост или се управлява от него, извършването на тези дейности не може да се счита за самопредоставяне на услуги. Като се има предвид, че железопътната администрация е използвала неправилно понятията за обслужващо съоръжение и самопредоставяне на услуги, последващият извод, че са налице предпоставки за прилагането на разпоредбите, ограничаващи затварянето на обслужващото съоръжение, също е неоснователен.

[Според въззивника], железопътната администрация неправилно е приела, че има право да задължи въззивника да гарантира достъп до услугите в съответното съоръжение. Въззивникът отдавна не предоставя услуги в сградата на депото на Вентспилс, тъй като недвижимият имот е отдаден под наем на AS „Baltijas Ekspresis“. Следователно железопътната администрация не може да налага на въззивника задължения, които имат операторите на обслужващи съоръжения.

- [4] С решение от 25 януари 2019 г., Administratīvā rajona tiesa отхвърля жалбата на въззивника.

В решението си посочената юрисдикция постановява, че въззивникът следва да се счита за оператор на обслужващо съоръжение, тъй като той е отговорен за неговото управление. Освен това тя приема и че сградата на депото във Вентспилс е била подходяща за предоставянето на услуги по поддръжка. Ето защо, същата юрисдикция достига до извода, че железопътната администрация правилно е приложила член 12.<sup>2</sup>, параграф 8

от Закон за железниците, налагайки на въззивника задължението да гарантира достъп до обслужващото съоръжение и предоставяните в него услуги.

- [5] Въззивникът подава въззивна жалба срещу решението на първоинстанционния съд.

Във въззивната си жалба въззивникът твърди, че първоинстанционният съд неправилно е приел, че VAS „Latvijas Dzelzceļš“ е оператор на обслужващо съоръжение. Твърди, че посочената юрисдикция по погрешка е приела, че собственикът на недвижимия имот е оператор на мрежата. Ето защо първоинстанционният съд е достигнал неправилно и до извода, че задълженията, предвидени в член 12.<sup>1</sup>, параграф 2 от Закона за железниците, са приложими спрямо въззивника.

Въззивникът твърди, че първоинстанционният съд неправилно е приел, че сградата на депото във Вентспилс трябва да се счита за обслужващо съоръжение само защото в нея е възможно предоставянето на услуги. Според въззивника, за релевантно следва да се счита обстоятелството, че обектът не е отдаден под наем като обслужващо съоръжение, както и че сградата на депото във Вентспилс не е посочена като такова съоръжение в референтния документ за железопътната мрежа.

Въззивникът допълва, че железопътната администрация и първоинстанционният съд неправилно са приели и че AS „Baltijas Ekspresis“ извършва самопредоставяне на услуги в настия обект.

Въззивникът прилага към въззивната жалба молба за отправяне на преюдициално запитване до Съда на Европейския съюз. Иска да бъдат отправени въпроси относно начина, по който следва да се тълкуват понятията „обслужващо съоръжение“, „оператор на обслужващо съоръжение“ и „самопредоставяне на услуги“, съдържащи се в Директива 2012/34. Въззивникът иска да се изясни и дали предвиденото в член 13, параграф 2 от Директива 2012/34 задължение на оператора на обслужващо съоръжение да гарантира достъпа до това съоръжение, може да бъде налагано на лице, което не предоставя услуги, свързани с обслужващо съоръжение. Освен това въззивникът твърди, че обжалваното решение ограничава възможностите за използване на неговата собственост, което му причинява загуби.

- [6] Железопътната администрация посочва в писменото си становище, че обжалваното решение съдържа данни, които позволяват да се направи извода, че сградата на депото във Вентспилс представлява обслужващо съоръжение. В разглеждания случай, ограничаването на правата на собственика на недвижимия имот се основава на член 13, параграф 6 от Директива 2012/34/ЕС, чието съдържание е възпроизведено в член 12.<sup>2</sup>, параграфи 7 и 8 от Закона за железниците. Следователно не съществуват

съмнения, че ограничаването на правата е обосновано. Според железопътната администрация, не са налице и съмнения относно тълкуването на правната уредба. Ето защо моли да се отхвърли искането на [въззивника] за отправяне на преюдициални въпроси до Съда на Европейския съюз.

- [7] AS „Baltijas Ekspresis“ твърди в писменото си становище, че жалбата на въззивника е неоснователна. Сградата на депото във Вентспилс следва да се счита за обслужващо съоръжение, в което като негов оператор AS „Baltijas Ekspresis“ предоставя услуги, присъщи на обслужващо съоръжение. Посочва, че въззивникът се позовава на произволни критерии за определяне на наличието на обслужващо съоръжение, каквито не са предвидени в Директива 2012/34. Разпоредбите на тази директива и на Закона за железниците имат за предмет и цел да ограничат възможността да бъде отказан достъп до обслужващите съоръжения. Ето защо запитващата юрисдикция не следва да сезира Съда на Европейския съюз и да му поставя преюдициални въпроси. Дейността на дадено обслужващо съоръжение може да бъде преустановена, ако то не се използва поне две последователни години. Според AS „Baltijas Ekspresis“, не съществува каквото и да било съмнение относно тълкуването на член 13, параграф 6 от Директива 2012/34, с други думи, че преди всичко трябва да се установи, че съответното съоръжение не е било използвано за период от поне две последователни години преди да бъде взето решение за затварянето му. Поради това не счита, че е необходимо в тази връзка да се отправят въпроси до Съда на Европейския съюз.

*Приложимо към спора право*

*Право на Европейския съюз*

- [8] Членове 3, 11, 12 и член 13, параграфи 2 и 6 от Директива 2012/34.  
Член 3, точка 9 и член 15, параграфи 5 и 6 от Регламент 2017/2177.

*Латвийското право*

- [9] Член 1, точки 26 и 27 от Закона за железниците [...] съдържа следните определения:
- „26) обслужващо съоръжение: инсталацията (включително теренът, сградата и оборудването), която е специално уредена цялостно или частично, така че да позволява предоставянето на една или повече от услугите, посочени в член 12.<sup>1</sup>, параграфи 2, 3 и 4 от настоящия закон;
  - 27) „оператор на обслужващо съоръжение“: всяко предприятие или негово подразделение, което отговаря за управлението на едно или повече обслужващи съоръжения или за предоставянето на железопътните

предприятия на една или повече услуги, посочени в член 12.1, параграфи 2, 3 и 4 от настоящия закон“.

Член 12.<sup>1</sup>, параграф 2 от Закона за железниците предвижда, че операторите на обслужващи съоръжения гарантират по недискриминационен начин достъпа на всички железопътни превозвачи (включително достъпа по релсов път) до съоръженията си за обслужване, както и до услугите, предоставяни в следните съоръжения:

[...]

- 5) съоръжения за поддръжка, с изключение на съоръжения за тежка поддръжка, предназначени за други видове подвижен състав, изискващ специални съоръжения;
- 6) други технически съоръжения, включително съоръжения за почистване и измиване на подвижен железопътен състав.

Член 12.<sup>2</sup>, параграф 7 от Закона за железниците предвижда, че когато някое от обслужващите съоръжения, посочени в член 12.<sup>1</sup>, параграф 2 от същия закон, не е използвано поне две последователни години и железопътен превозвач е изразил пред оператора на това съоръжение основан на доказани потребности интерес за достъп до него, собственикът оповестява, че съоръжението се отдава под наем или на лизинг, изцяло или частично, за предоставяне на съответните услуги, освен ако операторът на обслужващото съоръжение не докаже, че то е неизползваемо от железопътните превозвачи поради извършваните в него преустройства.

Член 12.<sup>2</sup>, параграф 8 от Закона за железниците предвижда, че когато някое от обслужващите съоръжения, посочени в член 12.<sup>1</sup>, параграф 2 от същия закон, не е използвано поне две последователни години, собственикът на това съоръжение може да оповести, че същото ще бъде отдадено под наем или на лизинг или ще бъде продадено. Ако в тримесечен срок от датата на оповестяването операторът на обслужващото съоръжение не получи оферти, той има право да го затвори, като уведоми най-малко три месеца преди това националната железопътна администрация и управителя на обществената железопътна инфраструктура.

*Мотиви, поради които съществуват съмнения относно тълкуването на правото на Европейския съюз*

- [10] Законът за железниците (в редакцията, приложима след 10 март 2016 г.) съдържа правната уредба, съдържаща се в Директива 2012/34. Разпоредбите на Закона за железниците възпроизвеждат съдържанието на посочената директива. Следователно за прилагането на разпоредбите на Закона за железниците е необходимо по същество и тълкуване на разпоредбите на Директива 2012/34.

По отношение на достъпа до обслужващи съоръжения и до услуги, свързани с железопътния транспорт, Европейската комисия е приела Регламент 2017/2177, в сила считано от 1 юни 2019 г. Приемането на Регламент 2017/2177 потвърждава, че Европейският съюз признава, че достъпът до обслужващи съоръжения и до услуги, свързани с железопътния транспорт, налага съществуването на единна уредба в целия Европейски съюз. Въпреки че [спорното] решение е прието преди влизането в сила на Регламент 2017/2177, последиците от него продължават да се проявяват и към настоящия момент, т.е. в положение, в което Регламент 2017/77 вече е в сила. Тъй като решаването на спора по същество се отнася най-вече до положението в бъдеще, прилагането на Регламент 2017/2177 е обосновано и при разглеждането на съдържанието на приетото от железопътната администрация решение.

- [11] Administratīvā apgabaltiesa посочва, че в разпоредителната част на обжалваното решение железопътната администрация задължава въззивника: 1) да гарантира достъп до сградата на депото във Вентспилс като обслужващо съоръжение; 2) да гарантира достъп до услугите, които се предоставят в сградата на депото във Вентспилс.

Въззивникът е собственик на сградата на депото във Вентспилс. Въз основа на съдържанието на договора за наем се установява, че сградата на депото във Вентспилс не е отдадена под наем като обслужващо съоръжение, не е посочена като такова съоръжение в референтния документ за железопътната мрежа при сключване на договора за наем на 20 юни 2016 г., нито в момента на едностранното уведомление за прекратяване на наемното правоотношение. Наемното правоотношение датира от преди присъединяването на Република Латвия към Европейския съюз. Подновеният договор за наем, подписан на 20 юни 2016 г., предвижда че обектът се отдава под наем на AS „Baltijas Ekspresis“ за ползване като служебни помещения и за извършване на търговска дейност (клауза 1.2 от договора). Договорът за наем е сключен със срок до 30 април 2028 г. От своя страна, клауза 7.3.7 от договора предвижда, че въззивникът има право едностранно да прекрати договора в случай на възникнала непредвидена необходимост за ползване на обекта за задоволяване на собствените му нужди.

На 5 септември 2017 г. въззивникът уведомява AS „Baltijas Ekspresis“, че прекратява едностранно договора за наем. AS „Baltijas Ekspresis“ изтъква, че сградата на депото във Вентспилс е обслужващо съоръжение едва след като получава уведомлението за прекратяване на договора за наем. Следователно преди това сградата на депото във Вентспилс не е считана за обслужващо съоръжение в рамките на наемното правоотношение, а AS „Baltijas Ekspresis“ не е извършвало до този момент дейностите, типични за услугите, предоставяни в такова съоръжение.

Спорното решение е прието по повод на оплакването на AS „Baltijas Ekspresis“ срещу решението на въззивника да прекрати наемното правоотношение. Въззивникът е предприятие, отговорно за управлението на железопътната инфраструктура. Следователно въззивникът не предоставя услуги, а отговаря за поддръжката на железопътната инфраструктура.

Установено е, че въззивникът е обявил намерението си да използва за в бъдеще сградата на депото във Вентспилс за съхраняване на подвижен железопътен състав (вагони). Това означава, че в разглеждания случай, продължаването на наемното правоотношение с AS „Baltijas Ekspresis“ може да доведе до положение, при което въззивникът да не може да използва сградата на депото във Вентспилс за собствената си икономическа дейност, включително за поддръжката локомотиви, използвани за превоз на стоки.

Изложените съображения сочат, че спорът се отнася до бъдещото използване на съоръженията в сградата на депото във Вентспилс. Регулаторният орган трябва да прецени дали е обосновано да наложи едно принудително наемно правоотношение, което да гарантира интересите на AS „Baltijas Ekspresis“, или да позволи на въззивника да използва този обект за цели, които не са свързани с предоставянето на услуги.

Administratīvā apgabaltiesa посочва също, че докато производството е висящо, спорното решение гарантира задължителното продължаване на наемното правоотношение с AS „Baltijas Ekspresis“, т.е. че наемното правоотношение между посоченото дружество и въззивника продължава принудително да е налице.

- [12] Според въззивника на Съда на Европейския съюз трябва да бъде поставен по-специално въпросът дали сградата на депото във Вентспилс трябва да се счита за обслужващо съоръжение като се има предвид обстоятелството, че помещенията в този имот са отдадени под наем за други цели и че в референтния документ за железопътната мрежа те не са посочени като обслужващо съоръжение.

Член 3, точка 11 от Директива 2012/34 предвижда, че „обслужващо съоръжение“ означава инсталацията, включително теренът, сградата и оборудването, която е специално уредена цялостно или частично, така че да позволява предоставянето на една или повече от услугите, посочени в точки 2—4 от приложение II към същата директива.

Според запитващата юрисдикция, следва да се признае, че сградата на депото във Вентспилс представлява обслужващо съоръжение, доколкото тя отговаря на техническите изисквания, характеризиращи това пространство като подходящо за предоставянето на услуги.

- [13] Становището на запитващата юрисдикция, че спорният обект следва да се квалифицира като обслужващо съоръжение, не е оборено от твърденията на въззивника, че AS „Baltijas Ekspresis“ не е публикувало информация относно

факта, че предоставя услуги на трети лица, по-конкретно — че този обект е публичнодостъпен за предоставянето на услуги.

Вярно е, че определянето на дадено съоръжение като обслужващо и оповестяването на този факт представляват действия, които гарантират достъпа до услугите и прозрачното използване на съответния ресурс. Въпреки това, според запитващата юрисдикция, обстоятелството, че тези действия не са осъществени, не позволява само по себе си да се направи изводът, че сградата на депото във Вентспилс не представлява обслужващо съоръжение. Неизвършването на посочените действия може да се прецени и в смисъл, че става въпрос за пропуск, който трябва да бъде отстранен чрез съставянето и публикуването на съответната информация.

Фактичeskата констатация за наличието на обслужващо съоръжение не се засяга и от факта, че железопътната администрация тълкува неправилно понятието „самопредоставяне на услуги“. Administratīvā apgabaltiesa приема, че AS „Baltijas Ekspresis“ не извършва самопредоставяне на услуги по смисъла на член 3, параграф 8 от Регламент 2017/2177, а че използва съоръженията за собствените си икономически нужди. По същия начин и въззивникът не предоставя услуги на други железопътни предприятия (поне до датата на приемане на [спорното] решение). Всичко това показва, че разглежданото обслужващо съоръжение трябва да се счита за обслужващо съоръжение, което не се използва. Отдаването под наем или преустройството на неизползвани обслужващи съоръжения се уреждат от член 13, параграф 6 от Директива 2012/34 и от член 15 от Регламент 2017/2177. Следователно посочените обстоятелства не поставят под съмнение принципното прилагане в разглеждания случай на посочената по-горе правна уредба, регламентираща по-нататъшното ползване на неизползваните обслужващи съоръжения.

- [14] Спорното решение се основава на член 12.<sup>1</sup>, параграф 2 от Закона за железниците, който като цяло възпроизвежда разпоредбата на член 13, параграф 2 от Директива 2012/34.

Съгласно член 13, параграф 2 от Директива 2012/34, операторите на обслужващи съоръжения предоставят по недискриминационен начин достъп на всички железопътни предприятия, включително достъп до релсов път, до обслужващите съоръжения, както и до услугите, предоставяни в тези съоръжения. Т.е. посочената разпоредба предвижда, че *операторът на системата* трябва да гарантира на железопътните предприятия достъпът до обслужващите съоръжения и до предоставяните в тях услуги.

От 2002 г. въззивникът е отдавал по наем сградата на депото във Вентспилс на AS „Baltijas Ekspresis“, върху което въззивникът не упражнява нито пряк, нито косвен контрол. Следователно, въззивникът и AS „Baltijas Ekspresis“ са обвързани само от наемно правоотношение.

Съгласно съображение 8 от Регламент 2017/2177, ако дадено съоръжение се притежава, управлява и експлоатира от няколко стопански субекта, за оператори на обслужващото съоръжение следва да се считат само тези стопански субекти, които реално отговарят за предоставяне на информацията и за вземане на решение по отношение на заявките за достъп до обслужващото съоръжение и за ползване на свързани с железопътните дейности услуги.

Според запитващата юрисдикция, фактическите обстоятелства по делото потвърждават, че въззивникът не може да се счита за оператор на обслужващо съоръжение, доколкото той не отговаря за предоставянето на информация, нито за вземането на решения по искания за достъп до услугите, които се предоставят в сградата на депо в Вентспилс.

[15] Според железопътната администрация задълженията на оператора на обслужващото съоръжение, посочени в член 13, параграф 2 от Директива 2012/34 (гарантиране на достъп до услугите, предоставяни в съоръжението), могат да бъдат налагани на собственик на недвижим имот, който не е оператор на обслужващо съоръжение. Железопътната администрация основава извода си на член 12.<sup>[2]</sup>, параграф 7 от Закона за железниците, който като цяло съответства на член 13, параграф 6 от Директива 2012/34. Това тълкуване на правната уредба се основава на разбирането, че прекратяването на наемното правоотношение може да доведе до преустройство на обслужващото съоръжение. От друга страна според железопътната администрация преустройството на обслужващото съоръжение може да се осъществи само ако последното не е използвано за период от две години и не са подадени оферти за придобиването му.

[16] Запитващата юрисдикция посочва, че разпоредбата на член 13, параграф 6 от Директива 2012/34 не задължава собственика на даден недвижим имот да осигурява достъп до предоставяните в съоръжението услуги.

Според нея, от систематичното тълкуване на разпоредбата също не следва, че в случай като разглеждания на собственика на имота може да бъде наложено задължението да предоставя достъп до услугите.

Целта на Директива 2012/34 е основно да се гарантира достъпа по недискриминационен начин до съответните услуги. Достъпът до услугите не означава контрол върху дадена инфраструктура против волята на собственика. Предоставянето на инфраструктурата на разположение на железопътния превозвач (в случая — AS „Baltijas Ekspresis“) означава, че AS „Baltijas Ekspresis“ не разполага със същите права като други превозвачи да получава услуги в съответния обект, а че разполага с право да го ползва под наем, което другите нямат. Необходимо е да се отбележи, че наемното правоотношение на инфраструктура на практика предоставя едно изключително право. Следователно предоставянето на такива права не се равнява на правото да се получават услуги.

[17] Член 13, параграф 6 от Директива 2012/34 се отнася до положение, в което собственикът на недвижим имот отдава под наем едно неизползвано обслужващо съоръжение на лице, различно от оператора на съоръжението, по-конкретно — на друг наемател. Това положение е различно от разглежданото в главното производство, в което е налице прекратяване на наемното правоотношение между собственика на недвижимия имот и наемателя на обслужващото съоръжение, който не е обвързан нито пряко, нито косвено с този собственик. Анализът на текста на разпоредбата същевременно води обаче същевременно до извода, че в контекста на прекратяването на наемното правоотношение интересът на предприятието за железопътен превоз трябва да се ползва с предимство пред интересите на собственика на имота.

Член 13, параграф 6 от Директива 2012/34 не предвижда, че лице, което прояви интерес да наеме неизползвано обслужващо съоръжение, се ползва с абсолютното право да наеме това съоръжение. Посочената разпоредба предвижда, че обслужващото съоръжение може да бъде отдадено под наем, *освен ако операторът на съоръжението не докаже, че то е неизползваемо за железопътните предприятия поради текущо преобразуване.*

Според запитващата юрисдикция, от текста на разпоредбата следва, че операторът на дадено обслужващо съоръжение може — независимо че някое железопътно предприятие е изразило интерес да поеме експлоатацията на обслужващото съоръжение (като го наеме) — да откаже достъпа до това съоръжение, ако докаже, че железопътното предприятие ще преустрои обслужващото съоръжение.

Следва да се отбележи, че в съображение 18 от [Регламент 2017/2177] също се посочва, че всеки стопански субект, заинтересован да експлоатира такова съоръжение, следва да има възможност да участва в тръжните процедури и да подаде оферта за поемане на експлоатацията на съоръжението. От друга страна обаче, не е необходимо да се инициира тръжна процедура *в случай, че е задействан официален процес за отмяна на предназначението на обекта за железопътни дейности и съоръжението се преустройва за други цели, различни от използването му като обслужващо съоръжение.*

В съображение 18 от Директива 2012/34 се посочва още, че железопътно предприятие, което е изразило интерес да поеме експлоатацията на обслужващо съоръжение, не се ползва с преимуществено право на достъп, ако операторът на това съоръжение извършва преустройство на същото. Следователно текстът на посочените разпоредби не подкрепя становището на железопътната администрация, съгласно което от значение е единствено факта, че AS „Baltijas Ekspresis“ е изразило интереса си да продължи експлоатацията на разглежданото съоръжение.

Член 15, параграф 5, второ изречение от Регламент 2017/2177, който уточнява предвиденото в член 13, параграф 6 от Директива 2012/34,

предвижда, че оператор може да възрази срещу отдаването под наем на обслужващо съоръжение като докаже, че е в ход процес на реконверсия, започнал преди подаването на заявлението за интерес. Следователно разпоредбата на член 15, параграф 5 от Регламент 2017/2177 сочи и че операторът на дадено съоръжение може да реши затварянето на това конкретно съоръжение.

- [18] Железопътната администрация тълкува разпоредбата на член 13, параграф 6 от Директива 2012/34 в смисъл, че тя се прилага само в хипотези, при които съответното преустройство е започнало преди транспонирането на директивата. Запитващата юрисдикция счита това тълкуване за необосновано, доколкото то не е в съответствие нито с текста, нито със систематичното тълкуване на посочената разпоредба.

Член 15, параграф 5 от Регламент 2017/2177 предвижда, че при оценката на положението се взема предвид дали процесът на реконверсия е започнал преди подаването на заявлението за интерес, без да се придава значение на други обстоятелства.

Посочената разпоредба предвижда, че при необходимост обслужващото съоръжение може да бъде преустроено, като преустройството не е обвързано с условието да е започнало преди датата на транспониране на Директива 2012/34.

- [19] Според запитващата юрисдикция, щом операторът на обслужващото съоръжение може да го преустрои, не съществува убедителен довод, който да обосновава невъзможността собственикът на такова съоръжение да може да прекрати наемното правоотношение, за да извърши последващо преустройство на обслужващото съоръжение. Няма никаква съществена разлика между тези хипотези, доколкото и в двата случая става въпрос за правото на собственика на съоръжението да разполага свободно с имуществото си (да извърши преустройство).

За собственика на дадено обслужващо съоръжение може да са налице различни причини, които обективно да указват необходимостта от преустройство на това съоръжение. Например, ако за продължаване на дейността на съоръжението е необходимо да се извърши голяма инвестиция (основен ремонт) или ако обслужващото съоръжение е необходимо на собственика за извършването на други дейности, свързани с железопътния транспорт.

Съгласно член 15, параграф 5 от Регламент 217/2177, лицето, което има право да вземе решение за преустройството на дадено обслужващо съоръжение, трябва да докаже пред регулаторния орган единствено, че това преустройство ще бъде извършено. Посочената разпоредба обаче не предвижда, че при наличието на доказателства, потвърждаващи достоверността на намерението на собственика, железопътната

администрация може да откаже на оператора (или на собственика) на обслужващото съоръжение извършването на преустройството му, както и да го задължи да отдаде под наем обектите на трето лице, което е заявило своя интерес.

- [20] В заключение *Administratīvā apgabaltiesa* посочва, че поначало може да се счита, че правното положение може попада в обхвата на разпоредбите на член 13, параграф 6 от Директива 2012/34 и член 15, параграфи 5 и 6 от Регламент 2017/2177. Посочените разпоредби обаче не позволяват да се направи изводът, че собственикът на недвижимия имот не може да уведоми наемателя за прекратяването на договора за наем, тъй като възнамерява да използва този имот за собствените си нужди.

Според запитващата юрисдикция, за целите на член 13, параграф 6 от Директива 2012/34 и член 15, параграфи 5 и 6 от Регламент 2017/2177 има предвид главно малко по-различна хипотеза — по-конкретно, посочените разпоредби не определят изрично законността на прекратяването на наемното правоотношение и критериите за преценка на тази законност.

Следователно разглежданата правна уредба не е достатъчно ясна, що се отнася до правата, които следва да се предоставят на едно или друго лице в случаите, в които трябва да се извърши преценка на прекратяването на наемното правоотношение.

В съображение 27 от Директива 2012/34 се посочва, че нейната цел е по-специално да се гарантира недискриминационният достъп до съответните услуги. Отдаването под наем на инфраструктурата на даден железопътен превозвач (в случая AS „Baltijas Ekspressis“) в настоящия случай означава, че този превозвач не е придобил правото да ползва услугите при равни условия с другите превозвачи, а (изключителното) правото да ползва инфраструктурата за задоволяване на собствените си потребности. Освен това следва да се има предвид, че принудителното прехвърляне на контрола в полза на трето лице върху дадена инфраструктура ограничава в по-голяма степен правата на собственика на тази инфраструктура, отколкото в случаите, когато трябва да се предостави достъп до услугите, предоставяни в обслужващото съоръжение. Следователно, разпоредбите, които уреждат достъпа до услугите, не могат да се прилагат по аналогия спрямо принудително установено наемно правоотношение.

- [21] По изложените съображения е необходимо на Съда на Европейския съюз да бъде поставен въпросът дали член 13, параграфи 2 и 5 от Директива 2012/34 и член 15, параграфи 5 и 6 от Регламент 2017/2177 допускат в случай като разглеждания железопътната администрация да задължи собственика на недвижим имот, който не отговаря за предоставянето на услуги в [обслужващо] съоръжение, да предостави достъп до тези услуги.

Също така при разглеждане на делото трябва да се обърне внимание на законността на прекратяването на договора за наем, породило спора. Ето защо е необходимо на Съда на Европейския съюз да бъде поставен въпросът дали член 13, параграф 6 от Директива 2012/34 и член 15, параграфи 5 и 6 от Регламент 2017/2177 трябва да се тълкуват в смисъл, че допускат собственикът на недвижим имот да прекрати наемното правоотношение и да преустрои обслужващо съоръжение, когато има нужда от този недвижим имот в рамките на собствената си икономическа дейност.

Ето защо, запитващата юрисдикция счита [...] за необходимо да отправи преюдициално запитване до Съда на Европейския съюз. При това положение производството по делото следва да бъде спряно до постановяването на решение на Съда на Европейския съюз по формулираните преюдициални въпроси.

На основание член 267 ДФЕС от Договора за функционирането на Европейския съюз, *Administratīvā apgabaltiesā* (Окръжен административен съд, Латвия)

#### Определи:

Отправя до Съда на Европейския съюз следните преюдициални въпроси:

- 1) Може ли член 13, параграфи 2 и 6 от Директива 2012/34 (член 15, параграфи 5 и 6 от Регламент 2017/2177) да се прилага по такъв начин, че регулаторният орган да може да наложи на собственик на инфраструктура, който не е оператор на обслужващото съоръжение, задължението да гарантира достъп до услугите?
- 2) Трябва ли член 13, параграф 6 от Директива 2012/34 (член 15, параграфи 5 и 6 от Регламент 2017/2177) да се тълкува в смисъл, че допуска собственикът на сграда да прекрати наемно правоотношение и да направи преустройство на обслужващо съоръжение?
- 3) Трябва ли член 13, параграф 6 от Директива 2012/34 (член 15, параграфи 5 и 6 от Регламент 2017/2177) да се тълкува в смисъл, че задължава регулаторния орган да провери само дали операторът на обслужващото съоръжение (в разглеждания случай — собственикът на обслужващото съоръжение) действително е решил да му направи преустройство?

Спира производството до постановяването на решението на Съда на Европейския съюз.

[...]