



NORAKSTS



Ieraksts Eiropas Savienības Tiesas	
Reģistrā ar Nr.	1141946
Luksemburgā,	05. 02. 2020
Fakss/e-pasts:	<i>M. Aleksejevs</i>
Iesniegts: 05/02/20	Sekretāra vietā, Miroslav Aleksejev Nodaļas vadītājs

ADMINISTRATĪVĀ APGABALTIESA

Lieta Nr.A420138218
AA43-0083-20/6

LĒMUMS

Rīgā

2020.gada 30.janvārī

Administratīvā apgabaltiesa šādā sastāvā:
tiesas sēdes priekšsēdētājs Valters Poķis,
tiesneses Margarita Osmane un Linda Vīnkalna,

piedaloties pieteicējas VAS „Latvijas dzelzceļš” pārstāvēm Katrīnai Salmgriezei un Elīzai Petrockai-Petrovskai, atbildētājas Latvijas Republikas pusē pieaicinātās iestādes Valsts dzelzceļa administrācijas pārstāvjiem Jurim Iesalniekam, Jurim Zālītim un Jānim Zicānam, trešās personas AS „Baltijas Ekspresis” pārstāvim Oskaram Jonānam,

atklātā tiesas sēdē izskatīja administratīvo lietu, kas ierosināta, pamatojoties uz VAS „Latvijas dzelzceļš” pieteikumu par Valsts dzelzceļa administrācijas 2017.gada 5.decembra lēmuma Nr.1.5.-6/4 atcelšanu, sakarā ar VAS „Latvijas dzelzceļš” apelācijas sūdzību par Administratīvās rajona tiesas 2019.gada 25.janvāra spriedumu,

konstatēja

Lietas faktu izklāsts

[1] Kopš 2002.gada pieteicēja VAS „Latvijas dzelzceļš” ir iznomājusi tai piederošo Ventspils depo ēku Depo ielā 17, Ventspilī (turpmāk – Ventspils depo ēka) trešajai personai AS „Baltijas Ekspresis”.

Pieteicēja 2016.gada 20.jūnijā atkārtoti pārslēdza nedzīvojamo telpu nomas līgumu (turpmāk – Nomas līgums) ar AS „Baltijas Ekspresis” par nedzīvojamo telpu Ventspils depo ēkā un ar tām atbilstīgi saistīto domājamo

zemes gabalu daļu nomu.

2017.gadā pieteicējai kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājai radās nepieciešamība izmantot telpas savām vajadzībām (infrastruktūras uzturēšanā izmantoto drezīnu novietošanai glabāšanai). Tā rezultātā pieteicēja ar 2017.gada 5.septembra vēstuli Nr.DV-6.4.1./466-2017 paziņoja AS „Baltijas Ekspresis” par Nomas līguma izbeigšanu.

AS „Baltijas Ekspresis” 2017.gada 18.septembrī vērsās Valsts dzelzceļa administrācijā (turpmāk – administrācija) ar sūdzību par konkurences pārkāpumu un diskrimināciju. Sūdzībā norādīts, ka pieteicējas rīcības brīvības rezultātā tiek pieļauta AS „Baltijas Ekspresis” kā pārvadātāja un apkalpes vietas operatora diskriminācija, t.sk. likti šķēršļi efektīvai un racionālai darbībai un pakalpojumu pieejamībai. AS „Baltijas Ekspresis” jau 20 gadus ir dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus dalībnieks. Ventspils depo ēkas telpas AS „Baltijas Ekspresis” izmantoja kā apkalpes vietu Dzelzceļa likuma 1.panta 26.punkta izpratnē. Nomātajās telpās AS „Baltijas Ekspresis” veic pašapkalpošanos, proti, veic lokomotīvu tehnisko apkopi, lokomotīvu siltuma režīma uzturēšanu uz stāvēšanas ceļiem norīkojumu starplaikā, saņem dežurantu pakalpojumus smilšu un tehniskā ūdens sagatavošanai un ekipēšanai lokomotīvu vajadzībām, kas ir vērtējami kā apkalpes vietas operatora pakalpojumi.

Ņemot vērā minētos apsvērumus, AS „Baltijas Ekspresis” sūdzībā administrācijai lūdza nepieļaut pieteicējas rīcību, kas rada risku apkalpes vietas darbības nepārtrauktībai.

Izskatot minēto sūdzību, administrācija ar 2017.gada 5.decembra lēmumu Nr.1.5.-6/4 (turpmāk – pārsūdzētais lēmums) pieteicējai uzdeva nodrošināt piekļuvi Ventspils depo ēkai kā apkalpes vietai un tajā sniegto pakalpojumu pieejamību, kuri minēti Dzelzceļa likuma 12.¹panta otrās daļas 5. un 6.punktā (pieeja apkopes iekārtām un citām tehniskajām iekārtām, arī dzelzceļa ritošā sastāva tīrīšanas un mazgāšanas iekārtas).

[2] Lēmums pamatots ar faktu konstatāciju par to, ka Ventspils depo ēka ir tehniski pielāgota lokomotīvu remontam un tehnisko apkopju veikšanai. Šis apstāklis ir pietiekams, lai atzītu, ka Ventspils depo ēka ir apkalpes vieta, jo saskaņā ar Dzelzceļa likuma 1.panta 26.punktu apkalpes vieta tiek definēta kā zeme, ēka un aprīkojums, kas ir īpaši ierīkota, lai varētu sniegt vienu vai vairākus šajā likumā minētos pakalpojumus.

Savukārt par pakalpojumu sniegšanu ir jāuzskata arī pašapkalpošanās, kuras definīcija ir sniegta Eiropas Komisijas 2017.gada 22.novembra īstenošanas regulas 2017/2177 par piekļuvi apkalpes vietām un ar dzelzceļu saistītajiem pakalpojumiem (turpmāk – regula 2017/2177) 3.panta 8.punktā. Nav izšķirošas nozīmes tam, ka AS „Baltijas Ekspresis” nomātajās telpās apkalpo vienīgi pats sevi. Šis apstāklis nemaina to, ka telpās tiek veikta pašapkalpošanās. Ņemot vērā, ka Ventspils depo ēkā AS „Baltijas Ekspresis” veic pašapkalpošanos, tad apkalpes vietas darbību pārtraukšana ir jāvērtē, ņemot vērā tiesību normas, kas ierobežo apkalpes pakalpojuma sniedzēja tiesības slēgt apkalpes vietu.

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 12.²panta astoto daļu apkalpes vietas un apkalpes vietā sniegto pakalpojumu pieejamība nodrošināma vismaz divus gadus pēc tam, kad apkalpes vieta netiek izmantota. Apkalpes vietu var slēgt vienīgi pēc iepriekš minētā divu gadu termiņa. Līdz ar to pieteicējai ir uzliekams pienākums nodrošināt piekļuvi Ventspils depo ēkai kā apkalpes vietai, kā arī pienākums nodrošināt sniegto pakalpojumu pieejamību šajās telpās.

[3] Pieteicēja vērsās Administratīvajā rajona tiesā ar pieteikumu par pārsūdzētā lēmuma atcelšanu.

Pieteikumā norādīts, ka Ventspils depo ēkas telpas AS „Baltijas Ekspresis” netika iznomātas kā apkalpes vieta. Turklāt AS „Baltijas Ekspresis” nebija reģistrēta kā apkalpes vietas operators brīdī, kad tika slēgts Nomas līgums kā arī brīdī, kad tika paziņots par Nomas līguma izbeigšanu. Administrācija kļūdaini tulko jēdzienus „apkalpes vieta” un „pašapkalpošanās”, un nepareizi piemēro Dzelzceļa likuma 12.²panta septīto un astoto daļu.

Eiropas Parlamenta un Padomes 2012.gada 21.novembra direktīvas 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (turpmāk – direktīva 2012/34/ES) izpratnē „apkalpes vietas” jēdziens sevī ietver vietu, kurā tiek sniegti pakalpojumi vairākiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Ne katra vieta, kurā tiek veiktas atsevišķas saimnieciskās darbības, var tikt atzīta par apkalpes vietu.

Nav pamata uzskatīt, ka pakalpojumu sniegšanu apstiprina AS „Baltijas Ekspresis” veiktās darbības, kuras administrācija klasificē kā pašapkalpošanos.

Regulas 2017/2177 3.panta 8.punktā ir ietverta jēdziena „pašapkalpošanās” definīcija. Tiesību normas teksts norāda, ka tiek apskatīta situācija, kad dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pieprasa pašapkalpošanās telpas, kuras kontrolē cits uzņēmums. Savukārt, ja kāds uzņēmums veic apkalpes darbus tam piederošā (pārvaldībā esošā) dzelzceļa infrastruktūras objektā, tad šādu darbību veikšana nav uzskatāma par pašapkalpošanos. Ņemot vērā, ka administrācija nepamatoti lieto jēdzienus, kas nosaka apkalpes vietas un pašapkalpošanās jēdzienus, tad nepamatoti ir arī turpmākie secinājumi, ka ir jāpiemēro tiesību normas, kas nosaka apkalpes vietas slēgšanas ierobežošanu.

Administrācija nepamatoti uzskata, ka tai ir tiesības uzdot pieteicējai nodrošināt pakalpojumu pieejamību konkrētajā vietā. Pieteicēja jau ilgstoši nesniedz apkalpes pakalpojumus Ventspils depo ēkā, jo ēka ir iznomāta AS „Baltijas Ekspresis”. Līdz ar to administrācija nevar uzdot pieteicējai veikt pienākumus, kas ir attiecināmi uz apkalpes vietas operatoru.

[4] Ar Administratīvās rajona tiesas 2019.gada 25.janvāra spriedumu pieteicējas pieteikums noraidīts.

Tiesa spriedumā ir atzinusi, ka pieteicēja ir uzskatāma par apkalpes vietas operatori, jo tā ir atbildīga par minētās apkalpes vietas pārvaldību. Tāpat tiesa atzina, ka Ventspils depo ēka ir piemērota apkalpes pakalpojumu veikšanai. Līdz ar to tiesa nonāca pie secinājuma, ka administrācija pamatoti ir piemērojusi

Dzelzceļa likuma 12.²panta astoto daļu, uzliekot pieteicējai pienākumu nodrošināt piekļuvi apkalpes vietai un tajā sniegtajiem pakalpojumiem.

[5] Par pirmās instances tiesas spriedumu pieteicēja iesniedza apelācijas sūdzību.

Apelācijas sūdzībā norādīts, ka tiesa kļūdaini secināja, ka pieteicēja ir apkalpes vietas operators. Tiesa izdarīja nepamatotu pieņēmumu, ka ēkas īpašnieks ir sistēmas operators. Līdz ar to tiesa arī kļūdaini secināja, ka pieteicējai ir saistoši Dzelzceļa likuma 12.¹panta otrajā daļā ietvertie pienākumi.

Tiesa nepamatoti secināja, ka Ventspils depo ēka ir uzskatāma par apkalpes vietu tikai tādēļ, ka tajā var sniegt pakalpojumus. Nozīme ir piešķirama tam, ka telpas nav iznomātas kā apkalpes vieta, kā arī tam, ka Ventspils depo ēka nebija reģistrēta tīkla pārskatā kā apkalpes vieta.

Tāpat iestāde un tiesa nepamatoti norāda, ka AS „Baltijas Ekspresis” nomas telpās veic pašapkalpošanos.

Apelācijas sūdzībai pieteicēja pievienojusi lūgumu par prejudiciālo jautājumu uzdošanu Eiropas Savienības Tiesai. Pieteicēja lūgusi uzdot jautājumus par to, kādā veidā ir jāsaprot direktīvā 2012/34/ES definētie jēdzieni „apkalpes vieta”, „apkalpes vietas operators”, „pašapkalpošanās”. Tāpat pieteicēja ir lūgusi skaidrot, vai direktīvas 2012/34/ES 13.panta 2.punktā paredzētie apkalpes vietas operatora pienākumi nodrošināt apkalpes vietas pakalpojumu pieejamību var tikt noteikti personai, kura nesniedz apkalpes vietas pakalpojumus. Pieteicēja arī norāda, ka pārsūdzētais lēmums ierobežo pieteicējas iespējas lietot tai piederošo īpašumu, attiecīgi radot zaudējumus.

[6] Administrācija rakstveida paskaidrojumā tiesai norāda, ka pārsūdzētajā lēmumā ir konstatēti apstākļi, kas ļauj secināt, ka Ventspils depo ēka ir uzskatāma par apkalpes vietu. Šādā gadījumā ēkas īpašnieka tiesību ierobežošana ir pamatota ar direktīvas 2012/34/ES 13.panta 6.punktu, kas saturiski pārņemts Dzelzceļa likuma 12.²panta septītajā un astotajā daļā. Līdz ar to šaubas par tiesību ierobežojuma pamatotību nepastāv. Administrācijas ieskatā, nepastāv šaubas arī par tiesību normu interpretāciju. Līdz ar to AS „Baltijas Ekspresis” lūgumu par prejudiciālo jautājumu uzdošanu Eiropas Savienības Tiesai administrācija lūdz noraidīt.

[7] AS „Baltijas Ekspresis” rakstveida paskaidrojumos pieteicējas lūgumu uzskata par nepamatotu. Ventspils depo ēka ir uzskatāma par apkalpes vietu, kurā AS „Baltijas Ekspresis” kā apkalpes vietas operators sniedz apkalpes vietas pakalpojumus. Pieteicēja patvaļīgi ir izdomājusi kritērijus apkalpes vietas noteikšanai, kādus neparedz direktīva 2012/34/ES. Minētās direktīvas un Dzelzceļa likuma normu mērķis un jēga ir ierobežot iespēju liegt piekļuvi apkalpes vietām. Līdz ar to tiesai nav pamata vērsties Eiropas Savienības Tiesā un uzdot prejudiciālos jautājumus. Apkalpes vietas darbību var pārtraukt, ja apkalpes vieta netiek izmantota vismaz divus gadus pēc kārtas. AS „Baltijas

Ekspresis” ieskatā, nevar būt šaubu par direktīvas 2012/34/ES 13.panta 6.punkta izpratni, proti, vispirms ir jākonstatē fakts, ka konkrētā apkalpes vieta netiek izmantota vismaz divus gadus pēc kārtas, lai varētu lemt par apkalpes vietas slēgšanu. Līdz ar to nav konstatējama nepieciešamība uzdot attiecīgos jautājumus Eiropas Savienības Tiesai.

Lietā piemērojamās tiesību normas

Eiropas Savienības tiesību akti

[8] Direktīvas 2012/34/ES 3.panta 11., 12.punkts, 13.panta otrā un sestā daļa.

Regulas 2017/2177 3.panta 9.punkts un 15.panta 5., 6.punkts.

Latvijas tiesību normas

[9] Dzelzceļa likuma (*pieejami <https://likumi.lv>*) 1.panta 26. un 27.punkts paredz, ka likumā tiek lietoti šādi termini:

26) apkalpes vieta – vieta (arī zemes platība, ēka un aprīkojums), kura kopumā vai kuras daļa ir īpaši ierīkota, lai varētu sasniegt vienu vai vairākus šā likuma 12.¹panta otrajā, trešajā vai ceturtajā daļā minētos pakalpojumus;

27) apkalpes vietas operators – jebkurš komersants vai tā struktūrvienība, kas ir atbildīga par vienas vai vairāku apkalpes vietu pārvaldību vai par vienu vai vairāku šā likuma 12.¹panta otrajā, trešajā un ceturtajā daļā minēto pakalpojumu sniegšanu pārvaldītājam.

Dzelzceļa likuma 12.¹panta otrā daļa noteic, ka apkalpes vietu operatori nediskriminējošā veidā visiem pārvaldītājiem nodrošina piekļuvi (arī piekļuvi pa sliežu ceļiem) šādām apkalpes vietām, ja tādas ir, un pakalpojumiem, ko sniedz šādās vietās:

(..)

5) apkopes iekārtas, izņemot apjomīgas apkopes iekārtas, kas paredzētas tādiem ritošā sastāva veidiem, kuriem vajadzīgas īpašas iekārtas;

6) citas tehniskās iekārtas, arī dzelzceļa ritošā sastāva tīrīšanas un mazgāšanas iekārtas.

Dzelzceļa likuma 12.²panta septītā daļa noteic, ja kāda šā likuma 12.¹panta otrajā daļā minētā apkalpes vieta nav izmantota vismaz divus gadus pēc kārtas un pārvaldītājs minētās apkalpes vietas operatoram ir izrādījis ar pierādītām vajadzībām pamatotu ieinteresētību piekļūt šai vietai, tās īpašnieks paziņo par visas apkalpes vietas vai tās daļas iznomāšanu vai izīrēšanu pakalpojumu sniegšanai, ja vien minētās apkalpes vietas operators nepierāda, ka neviens pārvaldītājs to nevar izmantot tur notiekošās pārveides darbu dēļ.

Dzelzceļa likuma 12.²panta astotā daļa noteic, ja kāda šā likuma 12.¹panta otrajā daļā minētā apkalpes vieta nav izmantota vismaz divus gadus pēc kārtas, tās īpašnieks var paziņot par visas apkalpes vietas vai tās daļas iznomāšanu vai

izīrēšanu, vai atsavināšanu. Ja triju mēnešu laikā pēc šā paziņojuma nav saņemti piedāvājumi, apkalpes vietas operatoram ir tiesības slēgt apkalpes vietu, par to vismaz trīs mēnešus iepriekš paziņojot Valsts dzelzceļa administrācijai un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam.

Iemesli, kas liek šaubīties par Eiropas Savienības tiesību normu interpretāciju.

[10] Dzelzceļa likumā (sākot ar 2016.gada 10.martu) ir ietverts regulējums, kas iekļauts direktīvā 2012/34/ES. Dzelzceļa likuma regulējums atkārti minētās direktīvas saturu. Līdz ar to Dzelzceļa likuma normu piemērošana pēc būtības nozīmē arī direktīvas 2012/34/ES normu interpretāciju.

Saistībā ar piekļuvi apkalpes vietām un ar dzelzceļu saistītajiem pakalpojumiem Eiropas Komisija ir pieņēmusi regulu 2017/2177, kas tiek piemērota no 2019.gada 1.jūnija. Regulas 2017/2177 pieņemšana apstiprina, ka Eiropas Savienība ir atzinusi, ka jautājumos par piekļuvi apkalpes vietām un ar dzelzceļu saistītiem pakalpojumiem ir nepieciešams vienāds tiesiskais regulējums visā Eiropas Savienībā. Lai arī lēmums ir pieņemts pirms regulas 2017/2177 spēkā stāšanās datuma, tā faktiskā iedarbība turpinās arī šobrīd, proti, situācijā, kad jau ir spēkā regula 2017/2177. Ņemot vērā, ka strīda izšķiršana pēc būtības ietekmē galvenokārt uz nākotni vērstu situāciju, tad regulas 2017/2177 piemērošana ir pamatota arī novērtējot iestādes pieņemtā lēmuma saturu.

[11] Administratīvā apgabaltiesa konstatē, ka pārsūdzētā lēmuma rezolutīvajā daļā administrācija ir noteikusi pienākumu pieteicējai: 1) nodrošināt piekļuvi Ventspils depo ēkai kā apkalpes vietai; 2) nodrošināt Ventspils depo ēkā apkalpes pakalpojumu pieejamību.

Pieteicēja ir Ventspils depo ēkas īpašniece. Lietā nav strīda par to, ka Ventspils depo ēka, ņemot vērā Nomas līguma saturu, nav iznomāta kā apkalpes vieta, tāpat šī vieta netika uzrādīta tīkla pārskatā kā apkalpes vieta Nomas līguma noslēgšanas brīdī 2016.gada 20.jūnijā, nedz arī brīdī, kad tika vienpusēji paziņots par nomas attiecību pārtraukšanu. Nomas attiecības ir vēsturiski izveidojušās laika posmā pirms Latvijas Republikas iestāšanās Eiropas Savienībā. Atkārtoti 2016.gada 20.jūnijā pārslēgtais Nomas līgums paredzēja, ka telpas tiek nodotas nomā AS „Baltijas Ekspresis” biroja telpu izmantošanai un saimnieciskajai darbībai (līguma 1.2.punkts). Nomas līguma darbības termiņš bija noteikts līdz 2028.gada 30.aprīlim. Savukārt līguma 7.3.7.punkts paredzēja, ka pieteicējai ir vienpusējas tiesības uzteikt nomas līgumu, ja pieteicējai rodas neparedzēta nepieciešamība telpas izmantot savām vajadzībām.

Pieteicēja 2017.gada 5.septembrī paziņoja AS „Baltijas Ekspresis” par Nomas līguma vienpusēju izbeigšanu. Tikai pēc paziņojuma saņemšanas par Nomas līguma izbeigšanu AS „Baltijas Ekspresis” puda viedokli, ka Ventspils depo ēka ir apkalpes vieta. Līdz ar to Ventspils depo ēka iepriekš nav tikusi apskatīta nomas attiecībās kā apkalpes vieta, kā arī AS „Baltijas Ekspresis”

iepriekš nav veikusi darbības, kas raksturo apkalpes vietā pieejamos pakalpojumus.

Pārsūdzētais lēmums tika pieņemts, izskatot AS „Baltijas Ekspresis” sūdzību, kas iesniegta par pieteicējas paziņojumu izbeigt nomas attiecības. Pieteicēja ir uzņēmums, kas veic dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu. Līdz ar to pieteicēja nesniedz apkalpes pakalpojumus, bet pilda dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas pienākumus.

Lietā nav strīda par to, ka pieteicēja ir paudusi gribu Ventspils depo ēkas telpas turpmāk izmantot sliežu ceļu apkalpojošā ritošā sastāva (drezīnu) glabāšanai. Minētais nozīmē, ka nomas attiecību izbeigšana ar AS „Baltijas Ekspresis” konkrētajā gadījumā var novest pie tā, ka Ventspils depo ēku pieteicēja turpmāk nevarēs izmantot savai saimnieciskajai darbībai, tajā skaitā arī kravas pārvadājumos izmantoto lokomotīvu tehniskajai apkopei.

Minēto apstākļu kopums norāda uz to, ka strīdus jautājums ir par Ventspils depo ēkas telpu turpmāko izmantošanu. Regulatīvajai iestādei ir jānovērtē, vai ir pamats noteikt piespiedu nomas attiecības, kas nodrošina AS „Baltijas Ekspresis” intereses, vai jāatļauj pieteicējai izmantot šo vietu mērķiem, kas nav saistīti ar apkalpes pakalpojumu sniegšanu.

Apgabaltiesa arī konstatē, ka uz lietas izskatīšanas brīdi pārsūdzētais lēmums nodrošina piespiedu nomas attiecību turpināšanos ar AS „Baltijas Ekspresis”, proti, nomas attiecības piespiedu kārtībā tiek turpinātas starp šo uzņēmumu un pieteicēju.

[12] Pieteicējas ieskatā, Eiropas Savienības Tiesai būtu uzdodams jautājums tostarp par to, vai Ventspils depo ēka ir atzīstama par apkalpes vietu, ņemot vērā, ka šajā ēkā telpas ir iznomātas citiem mērķiem un tīkla pārskatā vieta nav norādīta kā apkalpes vieta.

Direktīvas 2012/34/ES 3.panta 11.punkts noteic, ka apkalpes vieta ir vieta, tostarp zemes platība, ēka un aprīkojums, kura visā kopumā vai kā daļa ir īpaši ierīkota, lai varētu sniegt vienu vai vairākus pakalpojumus, kas minēti šīs direktīvas II pielikuma 2. līdz 4.punktā.

Apgabaltiesas vērtējumā Ventspils depo ēka ir atzīstama par apkalpes vietu, jo tā atbilst tehniskajām prasībām, kas raksturo šo vietu kā tādu, kas ir piemērota apkalpes pakalpojumu sniegšanai.

[13] Apgabaltiesas viedokli, ka konkrētā vieta ir atzīstama par apkalpes vietu, nemaina pieteicējas norādītie argumenti, ka AS „Baltijas Ekspresis” nav publicējusi informāciju par to, ka tā sniedz pakalpojumus citām personām, proti, ka šī vieta ir publiski pieejama pakalpojumu saņemšanai

Nenoliedzami, ka apkalpes vietas apraksts un apraksta publicēšana ir darbības, kas nodrošina apkalpes pakalpojumu pieejamību, kā arī šī resursa pārskatāmu izmantošanu. Minēto darbību neveikšana, apgabaltiesas vērtējumā, pati par sevi tomēr vēl neļauj izdarīt secinājumus, ka konkrētā Ventspils depo ēka nav atzīstama par apkalpes vietu. Šādu darbību neveikšanu var novērtēt arī

tādējādi, ka ir pieļauta kļūda, kas ir jānovērš tādējādi, ka šāda informācija ir sagatavojama un publicējama.

Apkalpes vietas fakta konstatāciju neietekmē arī tas, ka iestāde nepareizi tulko pašapkalpošanās jēdzienu. Apgabaltiesa piekrīt tam, ka AS „Baltijas Ekspresis” neveic pašapkalpošanos regulas 2017/2177 3.panta 8.punkta izpratnē, bet izmanto telpas savām saimnieciskajām vajadzībām. Tāpat pieteicēja nesniedz pakalpojumus arī citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem (vismaz līdz lēmuma pieņemšanas brīdim). Šāds apstākļu kopums norāda uz to, ka konkrētā apkalpes vieta ir atzīstama par neizmantotu apkalpes vietu. Neizmantoto apkalpes vietu iznomāšana vai rekonversija ir regulēta direktīvas 2012/34/ES 13.panta sestajā daļā, kā arī regulas 2017/2177 15.pantā. Līdz ar to šāds apstākļu kopums nemaina to, ka kopumā konkrētajā situācijā ir piemērojams iepriekš minētais regulējums, kas nosaka neizmantoto apkalpes vietu tālāku izmantošanu.

[14] Pārsūdzētais lēmums ir pamatots ar Dzelzceļa likuma 12.¹panta otro daļu, kas saturiski atkārto direktīvas 2012/34/ES 13.panta 2.punktu.

Saskaņā ar direktīvas 2012/34/ES 13.panta 2.punktu apkalpes vietu operatori visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nediskriminējošā veidā sniedz piekļuvi (tostarp sliežu ceļu piekļuvi) apkalpes vietām un šajās vietās sniegtajiem pakalpojumiem. Tātad minētā tiesību norma paredz, ka *sistēmas operatoram* ir jānodrošina dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piekļuve apkalpes vietām un šajās vietās sniegtajiem pakalpojumiem.

Pieteicēja kopš 2002.gada ir nodevusi Ventspils depo ēku nomā AS „Baltijas Ekspresis”, kas nav nedz tieši, nedz netieši pakļauta pieteicējai. Līdz ar to pieteicēju un AS „Baltijas Ekspresis” savstarpēji saista vienīgi nomas attiecības.

Saskaņā ar regulas 2017/2177 preambulas 8.punktu, ja apkalpes vietas īpašnieces, pārvaldītājas un ekspluatantes ir vairākas struktūras, par apkalpes vietas operatoriem būtu jāuzskata tikai tās struktūras, kuras faktiski atbild par informācijas sniegšanu un lēmumu pieņemšanu par pieprasījumiem, kas attiecas uz piekļuvi apkalpes vietai un ar dzelzceļu saistīto pakalpojumu izmantošanu.

Apgabaltiesas vērtējumā lietas faktiskie apstākļi apstiprina, ka pieteicēja nav atzīstama par apkalpes vietas operatoru, jo tā nav atbildīga par informācijas sniegšanu un lēmumu pieņemšanu par pieprasījumiem, kas attiecas uz piekļuvi Ventspils depo ēkā sniegtajiem apkalpes pakalpojumiem.

[15] Administrācija uzskata, ka direktīvas 2012/34/ES 13.panta otrajā daļā norādītos apkalpes vietas sistēmas operatora pienākumus (nodrošināt piekļuvi apkalpes pakalpojumu sniegšanai) tai ir tiesības uzlikt ēkas īpašnieci, kas nav apkalpes vietas sistēmas operators. Savu pozīciju administrācija pamato ar Dzelzceļa likuma 12.¹panta septīto daļu, kas saturiski atbilst direktīvas 2012/34/ES 13.panta sestajai daļai. Šāda tiesību normu interpretācija tiek pamatota ar apsvērumiem par to, ka nomas attiecību izbeigšana var novest pie apkalpes vietas rekonversijas. Savukārt apkalpes vietas rekonversiju, iestādes

ieskatā, var veikt tikai tad, ja tā divus gadus netiek izmantota, kā arī nav izteikti pārņemšanas pieprasījumi.

[16] Apgabaltiesa konstatē, ka direktīvas 2012/34/ES 13.panta sestās daļas teksts neparedz pienākumu ēkas īpašniekam sniegt piekļuvi apkalpes vietā sniegtajiem pakalpojumiem.

Apgabaltiesas vērtējumā, arī sistēmiskā tiesību normu interpretācija nenorāda uz to, ka pakalpojumu pieejamības pienākums konkrētajā situācijā būtu pārnesams uz ēkas īpašnieku.

Direktīva 2012/34/ES primāri ir vērsta uz to, lai nodrošinātu nediskriminējošu piekļuvi pakalpojumiem. Piekļuve pakalpojumiem nenozīmē tiesības pārņemt infrastruktūru pretēji īpašnieka gribai. Infrastruktūras nodošana dzelzceļa pārvadātājam (konkrētajā gadījumā AS „Baltijas Ekspresis”) nozīmē to, ka AS „Baltijas Ekspresis” iegūst tiesības nevis līdzvērtīgi ar citiem pārvadātājiem saņemt pakalpojumus šajā vietā, bet iegūst nomas tiesības, kas netiek dotas citiem pretendentiem. Jānorāda, ka infrastruktūras nomas attiecības faktiski ir izslēdzošas (ekskluzīvas) tiesības. Līdz ar to šādu tiesību piešķiršana nav pielīdzināma tiesībām saņemt pakalpojumus.

[17] Direktīvas 2012/34/ES 13.panta sestajā daļā ir apskatīta situācija, kad ēkas īpašnieks nodod neizmantoto apkalpes vietu nomā personai, kura nav apkalpes vietas operators, proti, citam nomniekam. Šī situācija nav identiska izskatāmajā lietā aplūkojamai situācijai, kad ir konstatējama nomas attiecību izbeigšana starp ēkas īpašnieku un apkalpes vietas nomnieku, kurš nav nedz tieši, nedz netieši pakļauts ēkas īpašniekam. Tomēr arī šīs tiesību normas teksta analīze noved pie secinājuma, ka nomas attiecību izbeigšanas kontekstā dzelzceļa pārvadāšanas uzņēmuma ieinteresētībai par telpu nomas attiecību turpināšanu ir piešķirama prioritāte pār objekta īpašnieka interesēm.

Direktīvas 2012/34/ES 13.panta sestā daļa nenosaka, ka personai, kura izsaka ieinteresētību par neizmantotas apkalpes vietas nomu, ir absolūtas tiesības iegūt nomas tiesības. Minētajā tiesību normā ir norādīts, ka apkalpes vietu var nodot iznomāšanai, *ja vien minētās apkalpes vietas operators nepierāda, ka neviens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums to nevar izmantot tur notiekošās rekonversijas dēļ.*

Apgabaltiesas vērtējumā šāds tiesību normas teksts norāda uz to, ka apkalpes vietas operators, pretēji tam, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir paudis interesi pārņemt apkalpes vietu (iegūt to nomā), var liegt piekļuvi apkalpes vietai, ja pierāda, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums veiks apkalpes vietas rekonversiju.

Jānorāda, ka arī direktīvas 2012/34/ES preambulas 18.punktā ir norādīts, ka jebkuram ekonomikas dalībniekam, kas izteicis ieinteresētību ekspluatēt minēto apkalpes vietu, vajadzētu būt iespējai piedalīties konkursa procedūrās un iesniegt piedāvājumu pārņemt apkalpes vietas ekspluatāciju. Tomēr konkursa procedūra nav jāsāk, *ja norit oficiāls process nolūkā atteikties no apkalpes vietas*

atvēršanas dzelzceļa vajadzībām un apkalpes vieta tiek pārveidota citiem mērķiem, nevis izmantošanai par apkalpes vietu.

Tādējādi arī direktīvas 2012/34/ES preambulas 18.punkta saturs norāda, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kuram ir interese par apkalpes vietas pārņemšanu, nav prioritāras tiesības iegūt šo vietu, ja apkalpes vietas operators veic apkalpes vietas darbības pārveidi. Līdz ar to administrācijas viedoklis, ka nozīme ir piešķirama vienīgi tam, ka AS „Baltijas Ekspresis” ir izteikusi ieinteresētību turpināt ekspluatēt minēto apkalpes vietu, nav izsecināms no tiesību normu satura.

Regulas 2017/2177 15.panta piektās daļas otrais teikums, kas precizē direktīvas 2012/34/ES 13.panta sesto daļu, noteic, ka operators var iebilst pret apkalpes vietas nodošanu nomā, tālab iesniedzot dokumentus, kas pierāda, ka notiek rekonversijas process, kas uzsākts, pirms izteikta ieinteresētība. Līdz ar to regulas 2017/2177 15.panta piektās daļas teksts arī norāda, ka apkalpes vietas operators var norādīt, ka konkrētā vieta tiks slēgta.

[18] Administrācija direktīvas 2012/34/ES 13.panta sestās daļas tekstu skaidro tādējādi, ka attiecīgā tiesību norma ir piemērojama vienīgi tādiem gadījumiem, kad rekonversija ir uzsākta pirms direktīvas ieviešanas. Apgabaltiesa šādu tiesību normas interpretāciju uzskata par nepamatotu, jo tas neatbilst ne minētās tiesību normas tekstam, ne arī tiesību normu sistēmiskai interpretācijai.

Regulas 2017/2177 15.panta piektās daļas teksts norāda, ka situācijas izvērtēšanā tiek izmantots tas, vai rekonversijas process ir uzsākts pirms izteikta ieinteresētība, tomēr citiem aspektiem nozīme netiek piešķirta.

Šāds regulējums norāda, ka apkalpes vietas rekonversija var tikt veikta pēc nepieciešamības un tā netiek saistīta ar nosacījumu, ka rekonversijai ir jābūt uzsāktai pirms direktīvas 2012/34/ES ieviešanas datuma.

[19] Apgabaltiesas vērtējumā, ja apkalpes vietas operators var veikt apkalpes vietas rekonversiju, tad nav atrodami pārlicinoši argumenti, kādēļ arī apkalpes vietas īpašnieks nevarētu pārtraukt nomas attiecības un secīgi veikt apkalpes vietas rekonversiju. Starp šīm situācijām nepastāv nozīmīga atšķirība, jo abos gadījumos runa ir par apkalpes vietas īpašnieka tiesībām rīkoties ar savu mantu pēc saviem ieskatiem (veikt rekonversiju).

Apkalpes vietas īpašniekam var būt dažādi iemesli, kas objektīvi norāda uz nepieciešamību veikt apkalpes vietas rekonversiju. Piemēram, apkalpes vietas tālākā darbībā ir nepieciešams ieguldīt lielas investīcijas (kapitālais remonts), apkalpes vieta ir nepieciešama īpašniekam citu ar dzelzceļu saistītu funkciju izpildei.

Saskaņā ar regulas 2017/2177 15.panta piekto daļu, personai, kura var pieņemt lēmumu par apkalpes vietas rekonversiju ir jāpierāda regulatīvajai iestādei vienīgi tas, ka rekonversija tiks veikta. Tomēr tiesību normas neparedz, ka situācijā, ja pierādījumi apstiprina īpašnieka nodoma patiesumu, iestāde var

atteikt apkalpes vietas operatoram (vai īpašniekam) apkalpes vietas rekonversiju, un uzlikt pienākumu iznomāt telpas personai, kura ir izteikusi ieinteresētību.

[20] Apkopojot minēto, apgabaltiesa konstatē, ka kopumā tiesisko situāciju var uzskatīt par tādu, kas var tikt pakļauta direktīvas 2012/34/ES 13.panta sestās daļas un regulas 2017/2177 15.panta 5., 6.punkta regulējumam. Tomēr no šīm tiesību normām nav izdarāms secinājums, ka ēkas īpašnieks nevarētu paziņot nomniekam par nomas attiecību izbeigšanu, to pamatojot ar vēlmi izmantot ēku savām vajadzībām.

Apgabaltiesas vērtējumā direktīvas 2012/34/ES 13.panta sestās daļas un regulas 2017/2177 15.panta 5., 6.punkta piemērošanā primāri tiek apskatīta nedaudz cita situācija, proti, šajās tiesību normās netiek tiešā veidā noteikta nomas tiesisko attiecību izbeigšanas pieļaujamība un novērtēšanas kritēriji.

Līdz ar to šāds tiesiskais regulējums nav pietiekami skaidrs attiecībā par to, kādas tiesības ir piešķiramas vienai vai otrai personai gadījumos, kad tiek vērtēta nomas attiecību izbeigšana.

Direktīva 2012/34/ES preambulas 27.punkts norāda, ka tiesiskais regulējums primāri ir vērsts uz to, lai nodrošinātu nediskriminējošu piekļuvi pakalpojumiem. Infrastruktūras iznomāšana dzelzceļa pārvadātājam (konkrētajā gadījumā AS „Baltijas Ekspresis”) nozīmē to, ka šādā gadījumā pārvadātājs iegūst tiesības nevis līdzvērtīgi ar citiem pārvadātājiem saņemt pakalpojumus, bet iegūst izslēdzošas (ekskluzīvas) tiesības lietot infrastruktūru savām vajadzībām. Tāpat jāņem vērā, ka infrastruktūras piespiedu nodošana citas personas pārvaldībā ievērojami vairāk ierobežo infrastruktūras īpašnieka tiesības, nekā situācija, kad tiek dota piekļuve apkalpes vietā sniegtajiem pakalpojumiem. Līdz ar to uz piespiedu nomas attiecībām nevar pēc analogijas piemērot noteikumus, kas regulē pakalpojumu pieejamību.

[21] Ievērojot minētos apsvērumus, Eiropas Savienības Tiesai ir uzdodams jautājums, vai direktīvas 2012/34/ES 13.panta otrā un sestā daļa, kā arī regulas 2017/2177 15.panta 5. un 6.punkts konkrētajā situācijā dod tiesības administrācijai uzdot ēkas īpašniekam, kas nav atbildīgs par apkalpes pakalpojumu sniegšanu, nodrošināt pakalpojumu pieejamību.

Tāpat lietas izvērtēšanā nozīme ir piešķirama nomas attiecību izbeigšanas pieļaujamībai, jo tas ir strīda pamatā. Līdz ar to Eiropas Savienības Tiesai ir uzdodams jautājums, vai direktīvas 2012/34/ES 13.panta sestā daļa un regulas 2017/2177 15.panta 5. un 6.punkts ir saprotami tādējādi, ka minētās tiesību normas atļauj ēkas īpašniekam izbeigt nomas attiecības un veikt apkalpes vietas rekonversiju, ja ēka ir nepieciešama īpašniekam tā saimnieciskajā darbībā.

Līdz ar to apgabaltiesa uzskata, ka atbilstoši Administratīvā procesa likuma 104.¹pantam ir uzdodami prejudiciālie jautājumi Eiropas Savienības Tiesai. Tas ir pamats tiesvedības apturēšanai šajā lietā līdz brīdim, kad Eiropas Savienības Tiesa pieņems nolēmumu sakarā ar šiem prejudiciālajiem jautājumiem.

Pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbību 267.pantu, Administratīvā procesa likuma 104.¹pantu, 273.panta 5.punktu un 275.panta 7.punktu, Administratīvā apgabaltiesa

nolēma

Uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādus prejudiciālos jautājumus:

1) Vai direktīvas 2012/34/ES 13.panta otrā un sestā daļa (regulas 2017/2177 15.panta 5. un 6.punkts) var tikt piemērota tādējādi, ka regulatīvā iestāde var infrastruktūras objekta īpašniekam, kurš nav apkalpes sistēmas operators, uzlikt pienākumu nodrošināt pakalpojumu pieejamību?

2) Vai direktīvas 2012/34/ES 13.panta sestā daļa (regulas 2017/2177 15.panta 5. un 6.punkts) ir tulkojama tādējādi, ka tā atļauj ēkas īpašniekam izbeigt nomas attiecības un veikt apkalpes vietas rekonversiju?

3) Vai direktīvas 2012/34/ES 13.panta sestā daļa (regulas 2017/2177 15.panta 5. un 6.punkts) ir tulkojama tādējādi, ka tā uzraugošajai iestādei paredz pienākumu pārbaudīt vienīgi to, vai apkalpes vietas operators (konkrētajā situācijā apkalpes vietas īpašnieks) patiesi ir nolēmis veikt apkalpes vietas rekonversiju?

Apturēt tiesvedību lietā, līdz stājas spēkā Eiropas Savienības Tiesas nolēmums.

Lēmums nav pārsūdzams.

Tiesas sēdes priekšsēdētājs (*personiskais paraksts*) V.Poķis

Tiesneses (*personiskais paraksts*) M.Osmāne

(*personiskais paraksts*) L.Vīnkalna

NORAKSTS PAREIZS

Administratīvās apgabaltiesas tiesnesis

Rīgā, 2020.gada 30.janvārī



V.Poķis