



**ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA  
RĪGAS TIESU NAMS**

**LĒMUMS**

Liepājā 2020.gada 26.martā

Administratīvā rajona tiesa  
šādā sastāvā: tiesnese S.Blūma,

piedaloties pieteicējas akciju sabiedrības „LatRailNet” pārstāvjiem Jurim Šulcam un Justīnai Hudenko, pieteicējas valsts akciju sabiedrības „Latvijas dzelzceļš” pārstāvēm Katrīnai Salmgriezei un Elīzai Petrockai-Petrovskai, kā arī atbildētājas Latvijas Republikas pusē pieaicinātās iestādes – Valsts dzelzceļa administrācijas – pārstāvjiem Jurim Zālītim, Jānim Zicānam un Jurim Iesalniekam,

atklātā tiesas sēdē izskatīja administratīvo lietu, kas ierosināta pēc akciju sabiedrības „LatRailNet” pieteikuma par Valsts dzelzceļa administrācijas 2018.gada 27.jūnija lēmuma Nr.1.5.-6/7 atcelšanu un valsts akciju sabiedrības „Latvijas dzelzceļš” pieteikuma par Valsts dzelzceļa administrācijas 2018.gada 7.novembra lēmuma Nr.2.1.-139 atcelšanu,

**konstatēja**

*Lietas faktu izklāsts*

[1] 2017.gada 30.jūnijā pieteicēja AS „LatRailNet” (dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs) apstiprināja noteikumus Nr.JALP-7.6/01-2017 „Maksas aprēķināšanas shēma” (turpmāk – maksas aprēķināšanas shēma). Maksas aprēķināšanas

shēmas 3.pielikuma II sadaļā „Kvantitatīvie kritēriji uzcenojumu noteikšanai konkrētos tirgus segmentos” 3.punktā noteikts, ka tirgus segmentam  $S_s$  kritērija vērtība  $S_s = 1$ , savukārt kritērija vērtība  $S_s$  citiem tirgus segmentiem tiek noteikta, pamatojoties uz ekspertu vērtējumu.

[2] 2018.gada 27.jūnijā atbildētāja Valsts dzelzceļa administrācija, kas ir dzelzceļa jomas regulatīvā iestāde, pieņēma lēmumu Nr.1.5.-6/7 (turpmāk – pārsūdzētais lēmums), ar kuru pieteicējai uzlikts pienākums līdz 2018.gada 24.augustam nodrošināt maksas aprēķināšanas shēmas atbilstību Dzelzceļa likuma 11.panta pirmajai un septītajai daļai, paredzot kritērijus pasažieru pārvadājumu pakalpojumu, ko sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, tirgus segmentam piemērojamā uzcenojuma vērtēšanai, izslēdzot no tiem jau iepriekš plānojamus no valsts vai pašvaldību budžetiem sedzamus izdevumus, kurus pasažieru pārvadātāji nespēj segt no saviem pārvadājumu ieņēmumiem.

Pārsūdzētajā lēmumā norādīts, ka, atbilstoši maksas aprēķināšanas shēmā noteiktajam, maksu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām (turpmāk – infrastruktūras maksa), aprēķina kā tiešo izmaksu un uzcenojuma summu konkrētam tirgus segmentam. Savukārt uzcenojuma apmēru konkrētam tirgus segmentam aprēķina saskaņā ar maksas aprēķināšanas shēmā ietvertu formulu, kurā būtiskais faktors uzcenojuma apmēra noteikšanā ir tirgus vērtējuma koeficients  $mcb_s$ , kurš raksturo tirgus situācijā pieļaujamo uzcenojuma līmeni konkrētā tirgus segmentā un tā lielumu nosaka kā maksimālo vērtību no vērtēšanas kritēriju  $C_s$ ,  $V_s$  un  $S_s$  vērtībām. Attiecīgi, ja  $mcb_s = 0$ , tad konkrētajam tirgus segmentam uzcenojumu nepiemēro, bet ja  $mcb_s = 1$ , tad konkrētajam tirgus segmentam tiek piemērots maksimāls uzcenojums. Atbilstoši maksas aprēķināšanas shēmas 3.pielikuma II sadaļai „Kvantitatīvie kritēriji uzcenojumu noteikšanai konkrētos tirgus segmentos” kritēriju  $C_s$  un  $V_s$  vērtība visiem ir 0, taču  $S_s$  vērtība pasažieru pārvadājumu tirgus segmentam noteikta 1. Tā kā vērtēšanas kritēriju  $C_s$ ,  $V_s$  un  $S_s$  maksimālā vērtība pasažieru pārvadājumu tirgus segmentam ir 1, secināms, ka arī tirgus vērtējuma koeficienta  $mcb_s$  vērtība tiks noteikta 1. Tādējādi maksas aprēķināšanas shēmā noteikts, ka pasažieru pārvadājumu tirgus segmentam automātiski tiks piemērots uzcenojums maksimālā apmērā, bet tirgus situācija attiecīgajā segmentā vērtēta netiks.

Ņemot vērā, ka atbilstoši Dzelzceļa likuma un Eiropas Parlamenta un Padomes 2012.gada 21.novembra Direktīvas 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (turpmāk – direktīva 2012/34/ES) prasībām uzcenojumi piemērojami tikai gadījumā, ja tirgus situācija to pieļauj, kā arī noteikumu, ka infrastruktūras maksa nedrīkst liegt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru izmantot tādiem tirgus segmentiem, kas var segt vismaz tiešās izmaksas, administrācija secinājusi, ka pirms uzcenojuma piemērošanas un tā apmēra noteikšanas veicama konkrētā tirgus segmenta konkurētspējas un maksātspējas vērtēšana.

Tā kā maksas aprēķināšanas shēmā būtu jāietver kritēriji pasažieru pārvadājumu tirgus segmenta konkurētspējas un maksātspējas izvērtēšanai, bet tas faktiski netiek darīts, un ņemot vērā, ka tā vietā tiek noteikta tāda uzcenojuma noteikšanas kārtība, kuras rezultātā pasažieru pārvadājumu tirgus segmentam uzcenojums visos gadījumos tiek noteikts maksimālā apmērā,

Valsts dzelzceļa administrācija secināja, ka maksas aprēķināšanas shēma neatbilst Dzelzceļa likuma 11.<sup>1</sup>panta pirmajai un septītajai daļai.

Valsts dzelzceļa administrācijas Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 9.punktā minētās funkcijas izpilde, konstatējot maksas aprēķināšanas shēmas neatbilstību Dzelzceļa likuma 11.<sup>1</sup>panta pirmajai un septītajai daļai, ietver arī obligātu pienākumu pieņemt lēmumu, ar kuru tas tiek novērsts, atstājot administrācijai rīcības brīvību attiecībā uz administratīvā akta saturu.

[3] 2018.gada 26.jūlijā pieteicēja AS „LatRailNet” iesniedza pieteikumu Administratīvajā rajona tiesā, lūdzot atcelt pārsūdzēto lēmumu.

Pieteikumā un tā papildinājumā norādīts, ka maksas aprēķināšanas shēmas izstrāde un apstiprināšana atbilstoši Dzelzceļa likuma 11.<sup>1</sup>panta pirmajai daļai ir pieteicējas kompetencē. Valsts dzelzceļa administrācija ar šādu savu rīcību rīkojas *ultra vires*, t.i., acīmredzami pārsniedzot savas pilnvaras, jo ar pārsūdzēto lēmumu būtībā uzliek par pienākumu pieteicējai veikt izmaiņas maksas aprēķināšanas shēmā, norādot konkrētu saturu, kāds iekļaujams maksas aprēķināšanas shēmā. Turklāt Dzelzceļa likuma 13.<sup>1</sup>panta pirmās daļas 4.punktā ir noteikts, ka publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas nedrīkst veikt valsts institūcijas, kurām dzelzceļa transporta nozarē uzticēta regulējošo funkciju izpilde.

AS „Pasažieru vilciens” ir piešķirtas ekskluzīvas tiesības līdz 2031.gada 30.jūnijam sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos pa dzelzceļu. Tādējādi konkurence sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā pa dzelzceļu nepastāv. Ņemot vērā minēto, Valsts dzelzceļa administrācijas funkcija uzraudzīt konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos (Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 9.punkts) nevar tikt īstenota, jo tirgus segments – sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana pa dzelzceļu nav atvērts konkurencei. Tā kā konkurence sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā pa dzelzceļu nepastāv, pieteicējai nav iespējams izpildīt administrācijas norādi, ka pirms uzcenojuma piemērošanas un tā apmēra noteikšanas, veicama konkrētā tirgus segmenta konkurētspējas un maksātspējas vērtēšana.

[4] Ar Administratīvās rajona tiesas 2018.gada 13.novembra lēmumu VAS „Latvijas dzelzceļš” (dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs) lietā pieaicināta kā trešā persona.

VAS „Latvijas dzelzceļš” uzskata, ka, pieņemot pārsūdzēto lēmumu, Valsts dzelzceļa administrācija ir rīkojusies ārpus tās kompetences, jo atbilstoši Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 9.punktam administrācijas kompetencē ir uzraudzīt vienīgi maksas aprēķināšanas shēmu nediskriminējošo raksturu, nevis pieņemt pārsūdzēto lēmumu, ietekmējot maksas aprēķināšanas shēmas tādā aspektā, kas nekādā veida neietver iespējamu diskrimināciju. Valsts dzelzceļa administrācija, pretēji tai Dzelzceļa likuma 13.<sup>1</sup>panta sestajā daļā noteiktajam pienākumam uzraudzīt pieteicējas neatkarības prasību ievērošanu, ir ietekmējusi tās neatkarību.

VAS „Latvijas dzelzceļš” uzskata, ka attiecībā uz pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgus segmentu ir pieļaujams noteikt maksimālo S<sub>s</sub> kritērija vērtību, jo AS „Pasažieru

vilciens” kā vienīgais pasažieru pārvadājumu tirgus segmenta pārstāvis, kurš veic infrastruktūras maksas (tai skaitā uzcenojumu) samaksu VAS „Latvijas dzelzceļš”, tāpat bija pasargāts no jebkādiem zaudējumiem, kas var rasties no šādas maksas noteikšanas.

[5] 2018.gada 21.augustā, pieņemot maksas aprēķināšanas shēmas grozījumus Nr.JALP-7.6/04-2018, pieteicēja AS „LatRailNet” veica attiecīgos grozījumus maksas aprēķināšanas shēmā, izsakot noteikumu 3.pielikuma II sadaļas 3.punkta pirmo teikumu šādā redakcijā: „kritērija vērtība S<sub>s</sub> visiem tirgus segmentiem tiek noteikta, pamatojoties uz ekspertu vērtējumu”.

[6] 2018.gada 20.septembrī VAS „Latvijas dzelzceļš” Valsts dzelzceļa administrācijai iesniedza sūdzību par maksas aprēķināšanas shēmas grozījumiem.

Izskatot VAS „Latvijas dzelzceļš” sūdzību, Valsts dzelzceļa administrācija 2018.gada 7.novembrī pieņēma lēmumu Nr.2.1.-139, norādot, ka VAS „Latvijas dzelzceļš” nav subjektīvo tiesību prasīt tāda administratīvā akta izdošanu, ar kuru tiktu atcelts pieteicējas lēmums par shēmas grozījumu izdarīšanu.

2018.gada 5.decembrī VAS „Latvijas dzelzceļš” tiesā iesniedza pieteikumu par Valsts dzelzceļa administrācijas 7.novembra lēmuma atcelšanu.

Ar Administratīvās rajona tiesas tiesneses 2019.gada 5.februāra lēmumu abas administratīvās lietas apvienotas vienā tiesvedībā.

2020.gada 19.februārī VAS „Latvijas dzelzceļš” iesniedza tiesai lūgumu par prejudiciālo jautājumu uzdošanu Eiropas Savienības Tiesai. VAS „Latvijas dzelzceļš” lūdza skaidrot, vai direktīvas 34/2012 56.panta otrā daļa saprotama tādējādi, ka tā paredz regulatīvās iestādes tiesības pēc savas iniciatīvas pieņemt lēmumu, ar kuru uzņēmumam, kas veic dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas, tiek uzdots veikt noteiktus grozījumus infrastruktūras maksu aprēķināšanas noteikumos, kas neskar pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju. Tāpat VAS „Latvijas dzelzceļš” ir lūdzis skaidrot, vai direktīvas 34/2012 32.panta 1.punktā paredzētais dalībvalstu pienākums, nosakot infrastruktūras maksas piemērošanas uzcenojumus, garantēt optimālu dzelzceļa tirgus segmenta konkurētspēju, ir piemērojams infrastruktūras maksas noteikšanai arī tajos tirgus segmentos, kuros nepastāv konkurence.

#### *Piemērojamās tiesību normas*

#### *Eiropas Savienības tiesību akti*

[7] Direktīvas 2012/34 preambulas 19.apsvēruma, 7.pants, 32.panta pirmā daļa, 56.panta otrā daļa un 2007.gada 23.oktobra Eiropas Parlamenta un Padomes 2007.gada 23.oktobra Regula (EK) Nr.1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr.1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr.1107/70 (turpmāk – regula 1370/2007) 2.panta f) apakšpunkts.

[8] Dzelzceļa likuma (pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=47774>) 1.panta 23.punkts paredz, ka likumā tiek lietoti šādi termini:

23) infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas – lēmumu pieņemšana par jaudas sadali, vilcienu ceļu iedalīšanu, tai skaitā gan par piekļuves noteikšanu un novērtēšanu, gan par atsevišķu vilcienu ceļu iedalīšanu, un lēmumu pieņemšana par infrastruktūras maksām, tai skaitā maksas noteikšanu un iekasēšanu.

Dzelzceļa likuma 11.panta pirmā daļa noteic, ka maksas aprēķināšanas shēmu attiecībā uz šā likuma 12.<sup>1</sup>panta pirmajā daļā minēto minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām, pēc konsultēšanās ar pieteikuma iesniedzējiem un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju izstrādā un apstiprina publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs un iesniedz publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam iekļaušanai tīkla pārskatā. Izņemot gadījumus, kad tiek veikti īpaši pasākumi saskaņā ar šā likuma 11.<sup>1</sup>panta desmito daļu, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs nodrošina, ka minētās maksas aprēķināšanas shēmas pamatā ir vieni un tie paši principi visā attiecīgajā tīklā, un, šo shēmu piemērojot dažādiem pārvadātājiem, kas sniedz līdzvērtīga rakstura pakalpojumus līdzīgās tirgus daļās, tiek piemērotas līdzvērtīgas un nediskriminējošas maksas.

Dzelzceļa likuma 11.panta otrā daļa noteic, ka maksu par šā likuma 12.<sup>1</sup>panta pirmajā daļā minēto minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām, nosaka atbilstīgi vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanas tiešajām izmaksām un ievērojot šā panta trešās un ceturtais daļas, kā arī šā likuma 11.<sup>1</sup>panta noteikumus.

Dzelzceļa likuma 11.<sup>1</sup>panta pirmā daļa noteic, lai pilnībā segtu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas, ja tirgus situācija to pieļauj, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs maksai par šā likuma 12.<sup>1</sup>panta pirmajā daļā minēto minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām, piemēro uzcenojumus.

Dzelzceļa likuma 11.<sup>1</sup>panta otrās daļas 1.punkts noteic, ka pirms uzcenojumu piemērošanas publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs izvērtē to nozīmi vismaz šādos tirgus segmentos un izvēlas nozīmīgākos no tiem: 1) pasažieru pārvadājumi un kravu pārvadājumi.

Dzelzceļa likuma 11.<sup>1</sup>panta septītā daļa paredz, ka uzcenojumus piemēro, pamatojoties uz efektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem principiem, vienlaikus garantējot optimālu dzelzceļa konkurētspēju un ievērojot pārvadātāju sasniegto produktivitātes pieaugumu. Maksas līmenis neliedz publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru izmantot tādiem tirgus segmentiem, kas var segt vismaz tiešās izmaksas, kā arī peļņas normu, ko pieļauj tirgus situācija.

Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 9.punktā noteikts, ka Valsts dzelzceļa administrācija pilda šādas funkcijas:

9) uzrauga konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos, jo īpaši pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumu tirgū, un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja un apkalpes vietas operatora darbības šīs daļas 8.punkta „a”, „b”, „c”, „d”, „e”, „f”, „g”, „h”, „i” un „j” apakšpunktā norādītajos jautājumos, neskarot konkurences tiesību ievērošanu uzraugošo institūciju tiesības dzelzceļa pakalpojumu tirgos. Pēc savas iniciatīvas, kā arī lai nepieļautu pieteikuma iesniedzēja diskrimināciju, kontrolē šīs daļas 8.punkta „a”, „b”, „c”, „d”, „e”, „f”, „g”, „h”, „i” un „j” apakšpunktā norādītos jautājumus un jo īpaši pārbauda, vai tīkla pārskatā nav iekļautas diskriminējošas normas un vai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējam vai apkalpes vietas operatoram nav piešķirta rīcības brīvība, kuru var izmantot pieteikuma iesniedzēja diskriminēšanai.

*Iemesli, kas rada šaubas par Savienības tiesību interpretāciju*

[9] Ar pārsūdzēto lēmumu Valsts dzelzceļa administrācija kā regulatīvā iestāde ir uzlikusi pienākumu dzelzceļa infrastruktūras būtisko funkciju veicējam veikt izmaiņas maksas aprēķināšanas shēmā ietvertajam pasažieru pakalpojumu tirgus segmenta, ko sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, uzcenojuma aprēķināšanas kritērijiem. Minētā lēmuma pieņemšanu regulatīvā iestāde pamato ar Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 9.punktu, kas paredz sekojošus regulējošās iestādes uzdevumus – uzraudzīt konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgū un pēc savas iniciatīvas, kā arī lai nepieļautu pieteikuma iesniedzēja diskrimināciju, kontrolē šīs daļas 8.punkta „a”, „b”, „c”, „d”, „e”, „f”, „g”, „h”, „i” un „j” apakšpunktā norādītos jautājumus.

Direktīvas 2012/34 56.pants noteic „Regulatīvās iestādes funkcijas” un šā panta otrā daļa noteic, ka regulatīvajai iestādei ir pilnvaras uzraudzīt konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos, un pēc pašas iniciatīvas un nolūkā nepieļaut pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju tā jo īpaši kontrolē 1.punkta a) līdz g) apakšpunktu.

No minētā secināms, ka tiesības rīkoties pēc pašas iniciatīvas regulatīvajai iestādei piekrīt vienīgi nolūkā nepieļaut pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju.

[10] Eiropas Savienības Tiesas judikatūrā ir apstiprināta dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam (šajā gadījumā tā būtisko funkciju veicējam) piemītošā rīcības brīvība attiecībā uz maksas aprēķināšanas shēmu saturu, savukārt regulatīvās iestādes funkcijas ir ierobežotas vienīgi attiecībā uz maksas aprēķināšanas shēmu nediskriminējošā rakstura kontroli (*Eiropas Savienības Tiesas 2013.gada 28.februāra spriedums lietā Komisija pret Spāniju, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, 44.punkts; 2013.gada 28.februāra spriedums lietā Komisija pret Vāciju, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, 82.punkts, 2017.gada 9.novembra spriedums lietā „CTL Logistics”, C-489/15, ECLI:EU:C:2017:834, 85.punkts*).

[11] Direktīvas 2012/34 4. un 7.pantā ir noteikta dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju neatkarība.

Eiropas Savienības Tiesas judikatūrā atzīts, ka dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja kompetencē ir maksas noteikšana un iekasēšana (*Eiropas Savienības Tiesas 2013.gada 11.jūlija spriedums lietā Komisija pret Čehijas Republiku, C-545/10, ECLI:EU:C:2013:509, 33., 34.punkts*). Tāpat attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītājam piemītošo rīcības brīvību Eiropas Savienības Tiesa ir norādījusi, ka tam ir jābūt zināmai rīcības brīvībai, kas tam ļauj pieņemt vismaz lēmumus, kuri ietver izvēli un vērtējumus, kas ir saistīti ar faktoriem vai parametriem, pamatojoties uz kuriem tiek veikts aprēķins (*Eiropas Savienības Tiesas 2013.gada 28.februāra spriedums lietā Komisija pret Spāniju, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, 44.punkts; 2013.gada 28.februāra spriedums lietā Komisija pret Vāciju, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, 82.punkts*).

VAS „Latvijas dzelzceļš” uzskata, ka Eiropas Savienības Tiesas nostiprinātā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja rīcības brīvība ir iespējama vienīgi ierobežojot regulatīvās iestādes funkcijas līdz iespējamās diskriminācijas vērtējumam. Pretējā gadījumā, paplašinot regulatīvās iestādes kompetenci, šīs divas funkcijas tiktu sapludinātās, paredzot, ka regulatīvās iestādes kompetencē ir ietekmēt (faktiski noteikt) maksas aprēķināšanas shēmu saturu. Tādejādi dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējam piemītošā rīcības brīvība kļūtu formāla un nebūtu iespējams īstenot Eiropas Savienības Tiesas piešķirto neatkarību.

[12] Tirgus segments attiecībā uz kuru ar pārsūdzēto lēmumu tika uzlikts pienākums veikt grozījumus maksas aprēķināšanas shēmā ir pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgus segments, ko sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, kuru Latvijā veic AS „Pasažieru vilciens”. AS „Pasažieru vilciens” ir vienīgais pasažieru pārvadājumu pakalpojuma, ko sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, tirgus segmenta dalībnieks, izslēdzot jebkādu konkurenci.

Direktīvas 2012/34 32.pants, kas nosaka izņēmumus no maksas aprēķināšanas principu piemērošanā, pirmajā daļā paredz, ka, lai pilnībā segtu pārvaldītājam radušās izmaksas, ja tirgus situācija to pieļauj, dalībvalsts var piemērot uzcenojumus, pamatojoties uz efektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem principiem, vienlaikus garantējot optimālu dzelzceļa tirgus segmentu konkurētspēju. Attiecībā uz uzcenojumu apmēru direktīvas 2012/34 32.panta pirmā daļa paredz, ka ir jāizvērtē uzcenojumu piemērošana konkrētos tirgus segmentus, cita starpā, izvērtējot ietekmi pasažieru pārvadājumu tirgus segmentā, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Attiecīgi direktīvas 2012/34 regulējums paredz, ka, nosakot uzcenojumu apmēru pasažieru pārvadājumu tirgus segmentam, ko sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, ir tostarp jāizvērtē šī segmenta konkurētspēja.

Direktīvas 2012/34 preambulas 19.apsvērumā ir ietverta atsauce uz regulu 1370/2007, paredzot, ka minētā pakalpojuma sniegšanā saskaņā ar regulu 1307/2007 var tikt nodrošinātas ekskluzīvas tiesības, pēc būtības izslēdzot jebkādu konkurenci. Tomēr attiecība uz minēto tirgus segmentu direktīva 2012/34 izņēmumus tirgus segmenta konkurētspējas vērtējumam neparedz.



[13] Ņemot vērā iepriekš minētās Eiropas Savienības Tiesas atziņas, tiesas ieskatā, pirmšķietami normatīvā regulējuma analīze norāda, ka tiesības rīkoties pēc pašas iniciatīvas regulatīvajai iestādei piekrīt vienīgi nolūkā nepieļaut pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju, kā arī, nosakot uzcenojumu apmēru pasažieru pārvadājumu tirgus segmentam, ko sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, ir tostarp jāizvērtē šī segmenta konkurētspēja.

Tā kā tiesai ir šaubas par direktīvas 34/2012 32.panta pirmās daļas un 56.panta otrās daļas interpretāciju, tiesa uzskata, ka ir uzdodams prejudiciālais jautājums Eiropas Savienības tiesai. Tas ir pamats tiesvedības apturēšanai šajā lietā līdz brīdim, kad Eiropas Savienības Tiesa pieņems nolēmumu saistībā ar šiem prejudiciālajiem jautājumiem.

Pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbību 267.pantu, Administratīvā procesa likuma 104.<sup>1</sup>pantu, 273.panta 5.punktu, 275.panta 7.punktu, tiesa

### **nolēma**

Uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādus prejudiciālos jautājumus:

1) Vai direktīvas 34/2012 56.panta otrā daļa iztulkojama tādējādi, ka tā paredz regulatīvās iestādes tiesības pēc savas iniciatīvas pieņemt lēmumu, ar kuru uzņēmumam, kas veic direktīvas 2012/34 7.panta pirmajā daļā noteiktās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas, tiek uzdots veikt noteiktus grozījumus infrastruktūras maksu aprēķināšanas noteikumos (shēmā), kas neskar pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju?

2) Ja atbilde uz 1.jautājumu ir apstiprinoša, vai ar minēto lēmumu regulatīvā iestāde ir tiesīga noteikt nosacījumus, kas jāietver minētajos grozījumos, piemēram, uzliekot par pienākumu izslēgt no infrastruktūras maksu noteikšanas kritērijiem iepriekš plānojamus no valsts vai pašvaldību budžetiem sedzamus izdevumus, kurus pasažieru pārvadātāji nespēj segt no saviem pārvadājumu ieņēmumiem?

3) Vai direktīvas 34/2012 32.panta pirmā daļa ir iztulkojama tādējādi, ka minētajā daļā paredzētais dalībvalstu pienākums, nosakot infrastruktūras maksas piemērošanas uzcenojumus, garantēt optimālu dzelzceļa tirgus segmenta konkurētspēju, ir piemērojams infrastruktūras maksas noteikšanai arī tajos tirgus segmentos, kuros nepastāv konkurence, piemēram, tā iemesla dēļ, ka attiecīgajā tirgus segmentā pārvadājumus veic tikai viens dzelzceļa pārvadātājs, kuram pārvadājumu veikšanai šajā tirgus segmentā ir piešķirtas regulas 1370/2007 2.panta f) apakšpunktā paredzētās ekskluzīvās tiesības?

Apturēt tiesvedību lietā līdz stājas spēkā Eiropas Savienības Tiesas nolēmums.


Lēmums nav pārsūdzams.

Tiesnese

*(personiskais paraksts)*

S.Blūma

NORAKSTS PAREIZS

Administratīvās rajona tiesas tiesnese  S.Blūma

Liepājā 2020.gada 26.martā