



Paskelbtas Id	: C-671/21
Dokumento numeris	: 1
Registro numeris	: 1204362
Pateikimo data	: 09/11/2021
Įrašymo į registrą data	: 10/11/2021
Dokumento tipas	: Prašymas priimti prejudicinį sprendimą
Pateikimo per e-Curia referencinis numeris	: Procesinis dokumentas DC156397
Rinkmenos numeris	: 1
Pateikėjas	: Bielinienė Kristina (J357874)

Administracinė byla Nr. eA-2230-968/2021
Teismo proceso Nr. 3-61-3-00881-2020-4
Procesinio sprendimo kategorija 1.2.3; 41; 52.1.9



LIETUVOS VYRIAUSIASIS ADMINISTRACINIS TEISMAS

NUTARTIS LIETUVOS RESPUBLIKOS VARDU

2021 m. lapkričio 5 d.
Vilnius

Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo išplėstinė teisėjų kolegija, susidedanti iš teisėjų Laimučio Alechnavičiaus, Stasio Gagio (kolegijos pirmininkas), Ryčio Krasausko (pranešėjas), Ramutės Ruškytės ir Mildos Vainienės,

teismo posėdyje apeliacine rašytinio proceso tvarka išnagrinėjo administracinę bylą pagal pareiškėjo uždarnosios akcinės bendrovės „Gargždų geležinkelis“ apeliacinį skundą dėl Vilniaus apygardos administracinio teismo 2020 m. spalio 22 d. sprendimo administracinėje byloje pagal pareiškėjo uždarnosios akcinės bendrovės „Gargždų geležinkelis“ skundą atsakovui Lietuvos transporto saugos administracijai, tretiesiems suinteresuotiems asmenims Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnybai, akcinei bendrovei „LTG Infra“ dėl sprendimo ir įsakymo panaikinimo bei įpareigojimo atlikti veiksmus,

Išplėstinė teisėjų kolegija

n u s t a t ė:

I.

1. Byloje nagrinėjamas ginčas dėl Lietuvos transporto saugos administracijos (toliau – ir Administracija, LTSA) direktoriaus 2019 m. spalio 17 d. sprendimo Nr. PSE-357 „Neskirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų 2019–2020 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu UAB „Gargždų geležinkelis“ (toliau – ir ginčijamas sprendimas) ir Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnybos (toliau – ir RRT) direktoriaus 2020 m. vasario 13 d. įsakymo Nr. (1.9.E)1V-191) „Dėl UAB „Gargždų geležinkelis“ 2019 m. lapkričio 12 d. skundo“ teisėtumo ir pagrįstumo bei su tuo susijusio reikalavimo įpareigoti Administraciją iš naujo įvertinti pareiškėjo 2019 m. balandžio 3 d. paraišką Nr. 72 dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo.

Teisinis pagrindas. Sąjungos teisė

2. 2012 m. lapkričio 21 d. Europos parlamento ir Tarybos direktyvoje 2012/34/ES, kuria sukurama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012, p. 32) (toliau – ir Direktyva, Direktyva 2012/34/ES), į vieną teisės aktą sujungia kelias nauja redakcija išdėstytas direktyvas dėl geležinkelių transporto. Direktyvos 39 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „[v]alstybės narės gali nustatyti infrastruktūros pajėgumų paskirstymo struktūrą, laikydamosi 4 straipsnyje nustatytos valdymo nepriklausomumo sąlygos. Nustatomos konkrečios pajėgumų paskirstymo taisyklės. Pajėgumus paskirsto infrastruktūros valdytojas. Infrastruktūros valdytojas visų pirma užtikrina, kad infrastruktūros pajėgumai būtų paskirstomi tinkamai ir nediskriminuojant bei laikantis Sąjungos teisės.“

3. Direktyvos 45 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta, kad „[i]nfrastruktūros valdytojas patenkina, jei įmanoma, visus prašymus skirti infrastruktūros pajėgumų, įskaitant prašymus skirti daugiau negu vieną tinklą kertančias traukinio linijas, ir turi, jei įmanoma, atsižvelgti į visus pareiškėjų patiriamus suvaržymus, įskaitant ekonominį poveikį jų veiklai.“ Šio straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad „[s]udarant ir derinant traukinių tvarkaraštį infrastruktūros valdytojas konkrečioms paslaugoms gali suteikti pirmumo teisę, tačiau tik atsižvelgdamas į 47 ir 49 straipsnių nuostatas.“

4. Direktyvos 46 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad „[k]ai pagal 45 straipsnį sudarant traukinių tvarkaraščius infrastruktūros valdytojas susiduria su įvairių prašymų nesuderinamumu, jis turi stengtis, derindamas tuos prašymus, užtikrinti, kad būtų geriausiai suderinti visi reikalavimai.“ Šio straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad „[j]ei reikia suderinti prašymus, infrastruktūros valdytojas turi teisę, laikydamasis pagrįstų ribų, siūlyti tokius infrastruktūros pajėgumus, kurie skiriasi nuo tų, kurių buvo prašyta.“

5. Direktyvos 47 straipsnis įtvirtina:

„1. Jeigu, suderinęs prašymus skirti traukinio linijas ir pasikonsultavęs su pareiškėjais, infrastruktūros valdytojas negali tinkamai patenkinti prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų, jis nedelsdamas paskelbia, kad ta infrastruktūros dalis, kurioje susidarė tokia padėtis, yra perpildyta. Perpildyta infrastruktūra galima paskelbti ir infrastruktūrą, kuri, veikiausiai, bus perpildyta artimiausioje ateityje.

2. Paskelbus, kad tam tikra infrastruktūra yra perpildyta, jeigu dar nėra įgyvendinamas 51 straipsnyje nurodytas pajėgumų didinimo planas, infrastruktūros valdytojas atlieka 50 straipsnyje nurodytą pajėgumų analizę.

3. Jeigu nebuvo taikomi mokesčiai pagal 31 straipsnio 4 dalį arba taikant tuos mokesčius nebuvo pasiektas teigiamas rezultatas ir paskelbta, kad infrastruktūra yra perpildyta, infrastruktūros valdytojas infrastruktūros pajėgumams paskirstyti dar gali taikyti pirmumo teisės suteikimo kriterijus.

4. Nustatant pirmumo teisės suteikimo kriterijus atsižvelgiama į paslaugos svarbą visuomenei bet kurios kitos paslaugos, kurios bus dėl tos priežasties atsisakyta, atžvilgiu.

Siekdamos garantuoti tinkamų transporto paslaugų plėtrą pagal šias nuostatas, o ypač įvykdyti viešųjų paslaugų reikalavimus arba skatinti nacionalinę ir tarptautinę krovinių vežimo geležinkeliais plėtrą, valstybės narės gali nediskriminuojančiomis sąlygomis imtis visų būtinų priemonių, kad užtikrintų, jog skirstant infrastruktūros pajėgumus tokioms paslaugoms būtų suteikta pirmumo teisė. <...>.

5. Nustatant pirmumo teisės skyrimo kriterijus, deramai atsižvelgiama į krovinių vežimo paslaugų, ypač tarptautinio krovinių vežimo paslaugų, svarbą.

6. Perpildytos infrastruktūros atveju taikomos procedūros ir naudojami kriterijai nurodomi tinklo nuostatuose.“

6. Direktyvos 52 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad „[i]nfrastruktūros valdytojas tinklo nuostatuose nurodo reikalavimus, pagal kuriuos pajėgumų paskirstymo tikslais nustatinėdamas pirmumo teises jis atsižvelgia į prieš tai buvusį traukinio linijų panaudojimo lygį“.

Teisinis pagrindas. Nacionalinė teisė

7. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso (toliau – ir Kodeksas, GTK) 7 straipsnio 3 dalies (2017 m. birželio 30 įstatymo Nr. XIII-588 redakcija) 5 punkte nustatyta, kad geležinkelių transporto eismo saugos institucija skiria viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus geležinkelio įmonėms (vežėjams).

8. Kodekso 29 straipsnis (2016 m. birželio 23 d. įstatymo Nr. XII-2488 redakcija) numato viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo pagrindines nuostatas. Šio straipsnio 6 dalyje įtvirtinta, kad „[v]iešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo principai, paraiškų skirti šiuos pajėgumus (atsisakyti skirtų) pateikimo, viešosios geležinkelių infrastruktūros dalies paskelbimo perpildyta, tarnybinio traukinių tvarkaraščio sudarymo, bendradarbiavimo, kai pajėgumai

skiriami daugiau negu viename geležinkelių tinkle, pajėgumų analizės ir pajėgumų didinimo plano ir naudojimosi viešąja geležinkelių infrastruktūra sutarties ir bendrojo susitarimo sudarymo tvarka nustatoma Viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo taisyklėse. Šias taisykles tvirtina Vyriausybė.“

9. Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimu Nr. 611 „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo taisyklių patvirtinimo“ patvirtintų Viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo taisyklių (toliau – ir Taisyklės) 28 punkte (2018 m. balandžio 9 d. nutarimo Nr. 355 redakcija) įtvirtinta:

„Jeigu yra galimybių, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas, siekdamas suderinti paraiškas skirti tuos pačius pajėgumus, turi pasiūlyti pareiškėjams ir (ar) remonto įmonėms kitus pajėgumus nei tuos, kurių prašoma paraiškoje. Pareiškėjams ir (ar) remonto įmonėms nesutikus su viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo pasiūlytomis alternatyvomis arba nesant tokių alternatyvų, taikoma prioriteto taisyklė, t. y. prašomi pajėgumai skiriami tam pareiškėjui, kuris naudos minėtus pajėgumus keleivių, bagažo vežimo tarptautiniais maršrutais paslaugoms teikti; jeigu pajėgumai bus naudojami ne keleivių, bagažo vežimo tarptautiniais maršrutais paslaugoms teikti, pajėgumai skiriami tam pareiškėjui, kuris pajėgumus naudos keleivių, bagažo vežimo vietiniais maršrutais paslaugoms teikti; jeigu prašomi pajėgumai bus naudojami ne keleivių, bagažo vežimo tarptautiniais maršrutais paslaugoms teikti arba keleivių, bagažo vežimo vietiniais maršrutais paslaugoms teikti, pajėgumai skiriami pareiškėjui ar remonto įmonei, kurie naudos pajėgumus daugiau dienų; jeigu pajėgumus numatoma naudoti tiek pat dienų, pajėgumai skiriami tam pareiškėjui ar remonto įmonei, kurie pateikė paraišką skirti daugiau važiavimų atitinkamu maršrutu.“

Reikšmingos faktinės aplinkybės

10. Pareiškėjas uždaroji akcinė bendrovė „Gargždų geležinkelis“ (toliau – UAB „Gargždų geležinkelis“) 2019 m. balandžio 3 d. pateikė paraišką skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus prekiniam, ūkiniam traukiniams 2019-2020 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio (toliau – ir TTT) galiojimo laikotarpiui.

11. Administracija 2019 m. gegužės 3 d. raštu pareiškėjos paraišką perdavė vertinti viešosios infrastruktūros valdytojui – AB „Lietuvos geležinkeliai“ Geležinkelių infrastruktūros direkcijai (toliau – ir infrastruktūros valdytojas). Nuo 2019 m. gruodžio 8 d. infrastruktūros valdytojo funkcijas atlieka AB „Lietuvos geležinkeliai“ įsteigta dukterinė bendrovė.

12. Infrastruktūros valdytojas 2019 m. liepos 10 d. raštu pateikė Administracijai TTT projektą ir informavo, kad pagal esamą situaciją pareiškėjams <...> ir pareiškėjui dėl riboto pralaidumo geležinkelio infrastruktūros dalyse <...> nėra galimybės nustatyti tvarkaraštyje visų prašomų pajėgumų, nes dalis jų konfliktuoja tarpusavyje. Pasiūlyti pareiškėjams naudoti pajėgumus kitu metu ir alternatyviais maršrutais nėra galimybių, nes maksimalus pralaidumas ruožuose <...> yra pasiektas. Infrastruktūros valdytojas prašė skirti rezervinius pajėgumus paskutinės minutės paraiškoms tenkinti infrastruktūros nurodytose dalyse.

13. Pareiškėjas 2019 m. liepos 17 d. raštu infrastruktūros valdytojui ir LTSA, be kita ko, pažymėjo, kad infrastruktūros valdytojas „galimai traktuoja konfliktuojančiais tokius pajėgumus, dėl kurių skyrimo kreipėsi kelios geležinkelio įmonės, siekdamas pervežti tą patį krovinį tuo pačiu maršrutu. Prašome atsižvelgti į aplinkybę, jog šiuo metu galimai dirbtinai kuriama perpildyta infrastruktūra, kadangi į Tvarkaraštį įtraukiami skirtingų pareiškėjų paraiškomis prašyti pajėgumai dėl to paties krovinio“.

14. Infrastruktūros valdytojas, atsakydamas pareiškėjui, 2019 m. rugpjūčio 3 d., be kita ko, nurodė, kad „esant nesutarimams dėl tų pačių viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo vienoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje, derinimas pradedamas vadovaujantis Taisyklių 24 punkte nurodytais terminais, t. y. per 10 darbo dienų nuo suinteresuotų šalių prašymų, pastabų ir (ar) pasiūlymų dėl tarnybinio traukinių tvarkaraščio projekto pateikimo termino pabaigos kartu pateikiant informaciją, nurodytą Taisyklių 26 punkte“. Infrastruktūros valdytojas šiame rašte

taip pat nurodė, kad „<...> pagal nurodytus reikalavimus paraiškose skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus informacija apie planuojamus vežti krovinius nėra nurodoma, Valdytojas tokios informacijos tvarkaraščio projekto rengimo metu neturėjo ir neturi <...>“.

15. Infrastruktūros valdytojas 2019 m. rugsėjo 23 d. raštu pareiškėjui, be kita ko, nurodė, kad „<...> viešosios geležinkelių infrastruktūros dalies paskelbimas perpildyta yra grindžiamas faktiniu ruožo pralaidumu, kuris yra nustatomas išanalizavus atitinkamo tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui gautas paraiškas skirti pajėgumus. Faktinis ruožo pralaidumas priklauso nuo prašomame maršrute gautų paraiškų kiekio pagal traukinių tipą (keleiviniai ir (ar) kroviniai traukiniai), paraiškų techninio vertinimo rezultatų (kartu įvertinant ribojančius tarpstočius traukinių pravažiavimo, šių pravažiavimo susikirtimo laikus), valdytojo poreikių dėl pajėgumų viešosios geležinkelių infrastruktūros statybos, remonto ir (ar) techninės priežiūros darbams atlikti, geležinkelių linijų suplanavimo pagal Taisyklių 28 punkte numatytas prioriteto taisykles“. Infrastruktūros valdytojas taip pat nurodė pareiškėjui, kad „<...> kadangi derinimo metu vienas iš pareiškėjų atsisakė dalyvauti šiame derinime, dėl ko Valdytojas neturi galimybių Jums pasiūlyti kitus pajėgumus, nei nurodyti Jūsų paraiškoje, Valdytojas konstatuoja, kad neturi kitų priemonių, kad šis poveikis būtų minimalus.“

16. Infrastruktūros valdytojas 2019 m. rugsėjo 24 d. raštu informavo Administraciją, kad derinimą pradėjo 2018 m. rugpjūčio 27 d., o baigė 2019 m. rugsėjo 23 d. Taip pat nurodė priemonės, kurių ėmėsi, siekdamas pašalinti nesutarimus dėl tų pačių pajėgumų skyrimo vienoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje. Taip pat informavo, kad infrastruktūros valdytojas po derinimo negali patenkinti visų paraiškų vienoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje, nes pajėgumų toje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje neužtenka, ir vadovaudamasis Taisyklių 31 punktu informavo, kad viešosios geležinkelių infrastruktūros dalis 2019-2020 m. TTT galiojimo laikotarpiui yra perpildyta nurodytuose ruožuose.

17. Infrastruktūros valdytojas 2019 m. rugsėjo mėn. raštu Administracijai pateikė patikslintą TTT projektą sprendimams dėl pajėgumų skyrimo priimti bei informaciją apie faktinį ruožų pralaidumą, apskaičiuotą pagal gautas paraiškas.

18. Pareiškėjas 2019 m. rugsėjo 30 d. kreipėsi į Administraciją, prašydamas išnagrinėti infrastruktūros valdytojo veiksmus ir atitinkamai atsižvelgti į pareiškėjos nurodytas aplinkybes, sprendžiant dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo 2019-2020 metų TTT galiojimo laikotarpiui.

19. Administracija 2019 m. spalio 4 d. raštu prašė pareiškėjo iki 2019 m. spalio 11 d. informaciją ir dokumentus, pagrindžiančius, kad pareiškėjos paraiška prašomi pajėgumai nebus naudojami tranzitiniais vežimams vykdyti. Taip pat prašė pateikti informaciją ir dokumentus, paaiškinančius, kaip pareiškėjo įmonės vežimai bus organizuojami Lietuvos Respublikoje.

20. Atsakydamas Administracijai pareiškėjas 2019 m. spalio 7 d. raštu informavo Administraciją, kad teisės aktuose nenumatyta Administracijos teisė kreiptis į pareiškėjus pajėgumų skyrimo procese, prašant užtikrinti GTK 28 straipsnio 2 dalies vykdymą ir tuo pagrindu teikti konfidencialią informaciją sudarančius duomenis. Atitinkamai teisės aktai nenumato pareiškėjų pateiktų atsakymų Administracijai reikšmės galutiniam Administracijos sprendimui skirti ar neskirti prašomus pajėgumus. Atsižvelgdamas į tai, pareiškėjas prašė pateikti informaciją, kuo remiantis Administracija prašo pateikti rašte nurodytą informaciją ir, atitinkamai, kokią reikšmę turi pareiškėjo pateikti duomenys Administracijos sprendimui. Taip pat pareiškėjas informavo, kad Paraiškoje prašomi pajėgumai priekiniams traukiniams yra vežti kroviniams, kurie bus iškraunami Lietuvos Respublikos teritorijoje.

21. Administracija 2019 m. spalio 15 d. sprendimu nusprendė, kad infrastruktūros valdytojo veiksmai nagrinėjant ir derinant paraiškas buvo vykdomi laikantis šiuo metu galiojančių teisės aktų reikalavimų ir pareiškėjo teisių ir teisėtų interesų nepažeidė. Taip pat nurodė, kad pareiškėjo 2019 m. rugsėjo 30 d. skunde išdėstytos aplinkybės neturi įtakos Administracijos sprendimui dėl pajėgumų 2019-2020 m. TTT skyrimo ar neskymo pareiškėjui.

22. LTSA direktorius 2019 m. spalio 17 d. sprendimu nusprendė neskirti pareiškėjui paraiškoje prašomų pajėgumų, nes prašomų pajėgumų nėra. Pritaikius Taisyklių 28 punkte išdėstytą

prioriteto taisyklę, pajėgumai skirti kitoms įmonėms. Sprendime nurodyta, kad alternatyvių pajėgumų pasiūlyti nėra galimybės, nes viešosios geležinkelio infrastruktūros dalis taip pat yra perpildyta.

23. RRT direktorius 2020 m. vasario 13 d. įsakymu Nr. (1.9.E)1V-191 „Dėl UAB „Gargždų geležinkelis“ 2019 m. lapkričio 12 d. skundo“ pripažino pareiškėjo skundą dėl ginčijamo sprendimo nepagrįstu ir jį atmetė.

24. Pareiškėjas pateikė skundą Vilniaus apygardos administraciniam teismui. Vilniaus apygardos administracinis teismas 2020 m. spalio 22 d. sprendimu pareiškėjo skundą atmetė. Pareiškėjas apskundė pirmosios instancijos teismo sprendimą apeliacine tvarka Lietuvos vyriausiajam administraciniam teismui.

Išplėstinė teisėjų kolegija

k o n s t a t u o j a:

II.

25. Nagrinėjamoje byloje išplėstinei teisėjų kolegijai kilo abejonių dėl Direktyvos nuostatų aiškinimo dviem aspektais: pirma, dėl prioriteto taisyklių taikymo, konstatavus viešosios geležinkelių infrastruktūros perpildymą Direktyvos 47 straipsnio pagrindu ir, antra, dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo procedūros, numatytos Direktyvos III skirsnyje.

26. Pareiškėjas nagrinėjamoje byloje kelia klausimus ir dėl, be kita ko, Lietuvoje taikomo geležinkelių infrastruktūros valdymo modelio atitikties Direktyvos 7 straipsnio 1 dalies reikalavimams. Atkreiptinas dėmesys, kad remiantis bylai aktualiu laikotarpiu galiojančiomis nacionalinėmis teisės nuostatomis, pirmiausiai, GTK 7 straipsnio 3 dalies 5 punktu, 29 straipsnio 1 dalimis ir Taisyklių 35 punktu, pajėgumų skirstymo funkcija perduota LTSA, kuri yra nepriklausoma nuo jokios geležinkelio įmonės. Be to, siekiant įgyvendinti 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2013/2370/ES, kuria iš dalies keičiama Direktyva, nuostatas, atlikti reikiami teisės aktų pakeitimai, įtvirtinantys AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklą pertvarkymą, įsteigiant dukterinę AB „Lietuvos geležinkeliai“ įmonę infrastruktūros valdytojo funkcijoms atlikti. Be to, nuo 2019 m. birželio 1 d. (prieš paskiriant byloje ginčijamus pajėgumus) geležinkelio įmonės vežėjo veiklą pradėjo vykdyti dukterinė AB „Lietuvos geležinkeliai“ įmonė – AB „LG CARGO“ (šiuo metu – AB „LTG Cargo“). Tai atskira įmonė, kurios vienintelis akcininkas AB „Lietuvos geležinkeliai“.

Dėl prioriteto taisyklių

27. Direktyvos 31 straipsnio 4 dalyje ir 47 straipsnyje numatytos dvi pajėgumų skyrimo perpildymo atveju galimybės, kurios gali būti naudojamos, siekiant išspręsti pajėgumų skyrimo klausimą, esant perpildytai infrastruktūrai: tai perpildytos infrastruktūros mokestis (Direktyvos 31 str. 4 d.) ir prioriteto taisyklės (Direktyvos 47 str.). Nagrinėjamoje byloje aktualiu laikotarpiu Direktyvos 31 straipsnio 4 dalyje numatyta priemonė – perpildytos infrastruktūros mokestis – nebuvo numatyta, todėl vienintelė perpildytos infrastruktūros problemą sprendžianti priemonė buvo prioriteto taisyklė, numatyta Taisyklių 28 punkte.

28. Remiantis Taisyklių 28 punktu, prioritetui skirti pajėgumai sietini su tokiais rodikliais (žr. pirmiau 9 p.):

Pirma, pajėgumai skiriami pareiškėjui, kuris naudos minėtus pajėgumus keleivių, bagažo vežimo tarptautiniais maršrutais paslaugoms teikti.

Antra, pajėgumai skiriami tam pareiškėjui, kuris pajėgumus naudos keleivių, bagažo vežimo vietiniais maršrutais paslaugoms teikti.

Trečia, pajėgumai skiriami pareiškėjui ar remonto įmonei, kurie naudos pajėgumus daugiau dienų.

NUORAŠAS TIKRAS



Ketvirta, pajėgumai skiriami tam pareiškėjui ar remonto įmonei, kurie pateikė paraišką skirti daugiau važiavimų atitinkamu maršrutu.

29. Kaip matyti iš Taisyklių 28 punkto, pirmais dviem atvejais prioriteto suteikimas sietinas su planuojamos vykdyti paslaugos tipu. Išplėstinės teisėjų kolegijos vertinimu, prioriteto suteikimas remiantis tinklo naudojimo paslaugų tipais suderinamas su Direktyvos 47 straipsnio 4 dalimi. Nagrinėjamu atveju abejonių kelia prioriteto suteikimo kriterijai, remiantis pajėgumų panaudojimu daugiau dienų ir, nesuderinus šiuo pagrindu, atsižvelgiant į tai, kuris iš pareiškėjų pateikė paraišką skirti daugiau važiavimų atitinkamu maršrutu. Aptariami du kriterijai pajėgumų skyrimą sieja su tinklo naudojimo apimtimi.

30. Pareiškėjas teigia, kad tokia prioriteto taisyklė, kaip nustatyta nacionalinėje teisėje, kai pajėgumai suteikiami vežėjui, kuris veža daugiau dienų arba atlieka daugiau važiavimų negali būti traktuojama kaip užtikrinanti nediskriminavimo principą. Pasak pareiškėjo, ši taisyklė nepagrįstai suteikia pranašumą įsitvirtinusiame vežėjui, nes nauji vežėjai, siekiantys patekti į geležinkelių transporto rinką, nėra pajėgūs atlikti daugiau važiavimų ar vežti daugiau dienų nei įsitvirtinęs vežėjas.

31. Atsiliepime į apeliacinį skundą trečiasis suinteresuotas asmuo – infrastruktūros valdytojas AB „LTG Infra“ – detalizuoja su faktinio panaudojimo apimtimi susieto kriterijaus turinį. Infrastruktūros valdytojas nagrinėjamos bylos kontekste nurodo, kad aplinkybė, jog pareiškėjas negali užtikrinti intensyvesnio naudojimosi tinklu patvirtina, jog pareiškėjas nėra pasirengęs užtikrinti kuo efektyvesnį viešosios geležinkelių infrastruktūros panaudojimą. Todėl, pasak infrastruktūros valdytojo, prioriteto taisyklė, kuri perpildytoje viešojoje geležinkelių infrastruktūroje suteiktų pareiškėjui pranašumą prieš kitą pareiškėją, kuris tokį viešosios geležinkelių infrastruktūros panaudojimą yra pasirengęs užtikrinti, būtų ne tik diskriminuojanti pastarojo pareiškėjo atžvilgiu, bet ir neatitiktų visuomenei naudingų tikslų, t. y. kuo efektyvesnio viešosios geležinkelių infrastruktūros panaudojimo.

32. Iš pateikto infrastruktūros valdytojo aiškinimo matyti, kad su intensyvesnio tinklo naudojimu susietas prioriteto suteikimas grindžiamas viešosios geležinkelių infrastruktūros efektyvaus panaudojimo kriterijumi. Infrastruktūros valdytojas identifikuoja, kad prioriteto taisyklė savo esme skirta ne atitinkamos rinkos monopolizavimui, o kaip ribotų išteklių suteikimo priemonė. Tokių taisyklių taikymo padarinys yra didesnės pridėtinės vertės sukūrimas, naudojantis ribotu ištekliu – geležinkelių infrastruktūra. Atsižvelgiant į valstybei tenkančią našta, išlaikant viešąją geležinkelių infrastruktūrą, išplėstinės teisėjų kolegijos vertinimu, efektyvus tinklo panaudojimas gali būti vertinamas ir kaip didesnės naudos visuomenei suteikimo kriterijus. Dviem ar daugiau pareiškėjų konkuruojant dėl to paties ruožo, pajėgumų suteikimas didžiausią bendrą tinklo užimtumą efektyviausiai užtikrinančiam pareiškėjui leidžia naudoti tinklą visuomenei ekonomiškai naudingiausiu būdu.

33. Kita vertus, Direktyvos 47 straipsnio 4 dalies antrajame sakinyje nurodoma, kad „<...> valstybės narės gali nediskriminuojančiomis sąlygomis imtis visų būtinų priemonių, kad užtikrintų, jog skirstant infrastruktūros pajėgumus tokioms paslaugoms būtų suteikta pirmumo teisė“. Atkreiptinas dėmesys, kad Teisingumo Teismas 2013 m. vasario 28 d. sprendime byloje *Europos Komisija prieš Ispanijos Karalystę* (C-483/10) analizavo susijusias iki Direktyvos 2012/34/ES galiojusios 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo, iš dalies pakeistos 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/58/EB (toliau – ir Direktyva 2001/14/EB), turinį. Teisingumo Teismas šiame sprendime vertino, be kita ko, ir Ispanijos teisinio reguliavimo nuostatą, pagal kurią jei sutampa prašymai dėl tos pačios geležinkelio linijos naudojimo tuo pačiu laiku arba jei tinklas yra perpildytas, geležinkelių infrastruktūros valdytojas, remiantis ketvirtuoju prioritetu, atsižvelgia į „faktinį ankstesnių už prašomus naudoti traukinio linijų laikus tarnybinių traukinių tvarkaraščių paskirstymą ir naudojimą pagal prašymą pateikusius subjektus“ (2013 m. vasario 28 d. sprendimo 18 p.).

34. Šiuo aspektu Teisingumo Teismas konstatavo, kad „tinklo faktinio panaudojimo kriterijus, kaip infrastruktūros pajėgumų paskirstymo kriterijus, yra diskriminacinis, nes dėl jo

taikymo, kai sutampa prašymai dėl tos pačios geležinkelio linijos naudojimo tuo pačiu laiku arba kai tinklas yra perpildytas, įprastiniai naudotojai išsaugo pranašumą, o naujiems rinkos dalyviams galimybė naudotis pačiomis patraukliausiomis traukinio linijomis užkertama“ (2013 m. vasario 28 d. sprendimo 95 p.). Be to, Teisingumo Teismas pabrėžė, jog „[š]ią diskriminaciją valstybė narė pateisina siekiu užtikrinti veiksmingesnį infrastruktūros panaudojimą“ (2013 m. vasario 28 d. sprendimo 96 p.). Teisingumo Teismo vertinimu, „[n]et jeigu tokiu tikslu būtų galima pateisinti ketvirtojo paskirstymo prioriteto diskriminacinį pobūdį, pakanka pažymėti, jog tam, kad tas tikslas būtų pasiektas, visiškai nereikia, kad dėl aptariamų priemonių būtų diskriminuojami tinklo operatoriai ar kad dėl tos priemonės nauji rinkos dalyviai negalėtų naudotis tinklu“ (2013 m. vasario 28 d. sprendimo 97 p.).

35. Teisingumo Teismas nurodė, kad „Direktyvoje 2001/14 iš tiesų yra konkrečių nuostatų, kuriomis siekiama skatinti veiksmingą infrastruktūros pajėgumų naudojimą užtikrinant nešališką ir nediskriminacinę prieigą prie geležinkelių tinklo, kaip išvados 97 punkte pažymėjo generalinis advokatas. Pavyzdžiui, tos direktyvos 27 straipsnio 2 dalyje numatyta infrastruktūros valdytojo galimybė nurodyti reikalavimus, pagal kuriuos infrastruktūros pajėgumų paskirstymo tikslais nustatydamas pirmumo teises jis atsižvelgs į prieš tai buvusį traukinio linijų panaudojimo lygį“ (2013 m. vasario 28 d. sprendimo 98 p.).

36. Teisingumo Teismas pažymėjo, kad „[k]etvirtojo paskirstymo prioriteto diskriminacinis pobūdis taip pat negali būti pateisinamas tariamu to prioriteto suderinamumu su Direktyvos 2001/14 22 straipsnio 4 dalimi, kurioje pasakyta, kad kai infrastruktūra perpildyta, nustatant pirmumo teisės suteikimo kriterijus atsižvelgiama į paslaugos svarbą visuomenei bet kurios kitos paslaugos, kuri dėl tos priežasties bus nesuteikta, atžvilgiu. Šiuo klausimu pakanka pažymėti, kad šioje nuostatoje nenumatytas toks paskirstymo kriterijus kaip pagal ketvirtąjį paskirstymo prioritetą, nes, remiantis tos nuostatos antrąja pastraipa, tuo atveju, jei infrastruktūra perpildyta, infrastruktūros pajėgumai turi būti skirstomi „nediskriminuojančiomis sąlygomis“ (2013 m. vasario 28 d. sprendimo 99 p.).

37. Bylą nagrinėjančiai išplėstinei teisėjų kolegijai abejonių kelia Direktyvos 47 straipsnio 4 dalies pirmo ir antro sakinių vertinimas kaip vienareikšmiai draudžiantis nustatyti teisinį reglamentavimą, pagal kurį perpildytos infrastruktūros atveju pajėgumų paskirstymo metu galima atsižvelgti į geležinkelių infrastruktūros panaudojimo intensyvumą. Išplėstinė teisėjų kolegija atkreipia dėmesį į šias reikšmingas aplinkybes.

38. Pirma, skirtingai nei Teisingumo Teismo byloje C-483/10 nagrinėtoje situacijoje, nacionalinė prioriteto taisyklė (Taisyklių 28 punktas) įtvirtina galimybę pajėgumų skyrimo metu atsižvelgti ne į infrastruktūros panaudojimo intensyvumą praeityje, o į infrastruktūros naudojimą ateityje. Šiuo aspektu atkreiptinas dėmesys į Direktyvoje numatytus saugiklius, kurie leistų sprendimą dėl pajėgumų priimančiam subjektui atsižvelgti į tai, kaip geležinkelio įmonė naudoja pajėgumus, pavyzdžiui, 36 straipsnyje numatytą rezervavimo mokesčio priemonę, leidžiančią imti atitinkamą mokestį už paskirstytus, tačiau nepanaudotus pajėgumus.

39. Antra, Direktyvos nuostatomis, reglamentuojančiomis pajėgumų paskirstymą, infrastruktūros valdytojui ar jo funkcijas atliekančiam subjektui suteikiama plati diskrecija individualiai spręsti galimus nesutarimus dėl konkuruojančių pajėgumų. Direktyvos 45 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad infrastruktūros valdytojas, be kita ko, „turi, jei įmanoma, atsižvelgti į visus pareiškėjų patiriamus suvaržymus, įskaitant ekonominį poveikį jų veiklai“. Direktyvos 46 straipsnio 1 dalimi infrastruktūros valdytojas įpareigojamas stengtis, derindamas nesuderinamus prašymus, užtikrinti, kad būtų geriausiai suderinti visi reikalavimai. Direktyvos 46 straipsnio 2 dalyje infrastruktūros valdytojui sudaroma galimybė „siūlyti tokius infrastruktūros pajėgumus, kurie skiriasi nuo tų, kurių buvo prašyta“. Direktyvos 46 straipsnio 3 dalis nustato, kad „[k]onsultuodamasis su atitinkamais pareiškėjais, infrastruktūros valdytojas stengiasi išspręsti visus konfliktus“. Galiausiai, Direktyvos 46 straipsnio 5 dalyje nurodyta, kad „[j]eigu prašymai skirti infrastruktūros pajėgumų negali būti patenkinti jų nesuderinus, infrastruktūros valdytojas stengiasi visus prašymus patenkinti juos derindamas“.

40. Trečia, Direktyvos 52 straipsnio 1 dalis leidžia infrastruktūros valdytojui atsižvelgti į prieš tai buvusį traukinio linijų panaudojimo lygį. Nors šiuo atveju, skirtingai nei nagrinėjamoje byloje, kalbama apie prieš tai buvusį infrastruktūros panaudojimą, vis dėlto šioje nuostatoje įtvirtinta galimybė remtis ir faktiniu infrastruktūros panaudojimo rodikliu paskirstant pajėgumus. Atsižvelgiant į tai, kad geležinkelio įmonės gali konkuruoti dėl to paties krovinio (žr. pirmiau 13 p.) Direktyvos 47 straipsnio 4 dalies aiškinimas kaip vienareikšmiai draudžiantis arba nedraudžiantis taikyti faktinio infrastruktūros panaudojimo kriterijaus lemtų, kad nesuderinamų paraiškų atveju pranašumą visais atvejais turės arba naujas rinkos žaidėjas arba senas rinkos žaidėjas, priklausomai nuo to, kiek galima perpildytos infrastruktūros atveju atsižvelgti į faktinį infrastruktūros panaudojimą.

41. Ketvirta, pareiškėjas byloje teigia, kad realaus infrastruktūros perpildymo jo paraiškos atveju nėra, nes jis su kita įmone konkuruoja dėl tų pačių krovinių (žr. pirmiau 13 p.). Todėl prioriteto taisyklės šiuo atveju, tikėtina, net neturėtų būti taikomos, o klausimas dėl pajėgumų sutapties turėtų būti sprendžiamas remiantis Direktyvos 45 ir 46 straipsniuose numatytais konsultavimosi ir derinimo procedūromis, skatinant nespresti konkurencijos dėl krovinių problemos naudojant infrastruktūros perpildymo procedūrą. Tokioje situacijoje, nustačius, kad iš tikrųjų dvi ar daugiau geležinkelio įmonių konkuruoja dėl tų pačių krovinių, vienareikšmis prioriteto taisyklių aiškinimas gali lemti paskatas piktnaudžiauti teise prašyti pajėgumų, žinant kad bus konstatuotas infrastruktūros perpildymas ir taisyklės bus palankios įsitvirtinusiui / naujam rinkos dalyviui.

42. Visoms šioms abejonėms ir netikrumams pašalinti, ypač įvertinus nacionalinės teisės aktų nuostatas ir infrastruktūros valdytojo taikomą praktiką, nagrinėjamu atveju tikslinga prašyti Teisingumo Teismo išaiškinti, (1) ar Direktyvos 47 straipsnio 4 dalies pirmą ir antrą sakinius reikia vertinti, kaip vienareikšmiai draudžiančius nustatyti nacionalinį teisinį reglamentavimą, pagal kurį perpildytos infrastruktūros atveju pajėgumų paskirstymo metu galima atsižvelgti į geležinkelių infrastruktūros panaudojimo intensyvumą? (2) Ar šiam vertinimui reikšmės turi tai, ar geležinkelių infrastruktūros panaudojimo rodiklis yra susietas su faktiniu šios infrastruktūros panaudojimu praeityje, ar planuojamu panaudojimu atitinkamo tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu? (3) Ar šiam vertinimui turi reikšmės Direktyvos 45 ir 46 straipsnių nuostatos, suteikiančios plačią diskreciją viešosios infrastruktūros valdytojui ar sprendimus dėl pajėgumų priimančiam subjektui derinti prašomus pajėgumus ir šių nuostatų įgyvendinimas nacionalinėje teisėje? (4) Ar šiam vertinimui turi reikšmės aplinkybė, kad konkrečiu atveju infrastruktūros perpildymas konstatuojamas dėl pajėgumų, kurių prašo dvi ar daugiau geležinkelio įmonių dėl tų pačių krovinių vežimo?

Dėl prašomų pajėgumų derinimo ir infrastruktūros perpildymo

43. Direktyvos 45 straipsnyje nustatyta, kad infrastruktūros valdytojas privalo patenkinti, jei įmanoma, visus prašymus skirti infrastruktūros pajėgumų ir atsižvelgti į visus pareiškėjų patiriamus suvaržymus, įskaitant ekonominį poveikį jų veiklai. Sudarydamas ir derindamas traukinių tvarkaraštį infrastruktūros valdytojas gali dėl konkrečių paslaugų suteikti pirmumo teisę, tačiau tik atsižvelgdamas į 47 straipsnį „Perpildyta infrastruktūra“ ir 49 straipsnį „Specializuotoji infrastruktūra“ (Direktyvos 45 straipsnio 2 dalis).

44. Direktyvos 47 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad jeigu, suderinęs prašymus skirti traukinio linijas ir pasikonsultavęs su pareiškėjais, infrastruktūros valdytojas negali tinkamai patenkinti prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų, jis nedelsdamas paskelbia, kad ta infrastruktūros dalis, kurioje susidarė tokia padėtis, yra perpildyta.

45. Iš pajėgumų paskirstymo proceso struktūros, numatytos Direktyvos III skirsnyje, matyti, kad pirmiausiai infrastruktūros valdytojas turi, gavęs visas paraiškas, siekti jas suderinti, o nepavykus tam tikrų paraiškų suderinti, konstatuoti, kad infrastruktūra yra perpildyta ir taikyti su infrastruktūros perpildymo problema sietinas priemones, įskaitant prioriteto taisyklę. Direktyvos 47 straipsnio pirmas sakinyss suponuoja, kad prioriteto taisyklės taikymas sietinas su konkrečia sąlyga – infrastruktūros pripažinimu perpildyta.

46. Kita vertus, pagal Direktyvos 45 straipsnio 2 dalį, sudarydamas ir derindamas traukinių tvarkaraštį, infrastruktūros valdytojas konkrečioms paslaugoms gali suteikti pirmumo teisę, tačiau tik



atsižvelgdamas į 47 ir 49 straipsnių nuostatas. Taigi pirmenybių taikymas Direktyvoje leidžiamas ir ankstesniame etape, t. y. iki infrastruktūros pripažinimo perpildyta. Kaip matyti iš bylai aktualaus nacionalinio teisinio reguliavimo – Taisyklių 28 punkto – infrastruktūros valdytojas paraiškų derinimo procese gali taikyti prioriteto taisyklę.

47. Teisingumo Teismas 2019 m. vasario 28 d. sprendime byloje *Högsta förvaltningsdomstolen* (C-388/17) nurodė, kad „nors, remiantis Direktyvos 2012/34 45 straipsniu, geležinkelių infrastruktūros valdytojas turi, kiek tai yra įmanoma, patenkinti visus prašymus dėl infrastruktūros pajėgumų, prieštaraujančių prašymų atveju, vadovaudamasis šios direktyvos 46 straipsniu, jis privalo derinti šiuos prašymus, siekdamas geriausio visų prašymų suderinimo. Pavyzdžiui, laikydamasis pagrįstų ribų jis gali siūlyti kitokius pajėgumus, besiskiriančius nuo tų, kurių buvo prašyta, arba gali atsitikti taip, kad į tam tikrus prašymus infrastruktūros valdytojas negalės atsakyti teigiamai“ (2019 m. vasario 28 d. sprendimo 39 p.).

48. Šiuo aspektu klausimų kelia infrastruktūros valdytojo ar pajėgumus skiriančio subjekto iš Direktyvos kylančios pareigos suderinti prašymus skirti traukinio linijas ir pasikonsultuoti su pareiškėjais Direktyvos 47 straipsnio 1 sakinio pagrindu, prieš konstatuojant perpildymą, turinys. Iš nagrinėjamos bylos duomenų galima daryti prielaidą, kad pareiškėjas byloje konkuruoja su kita geležinkelio įmone – abi įmonės teikia prašymus dėl bent iš dalies sutampančių pajėgumų (žr. pirmiau 13 p.). Dviem ar daugiau geležinkelio įmonių konkuruojant dėl tų pačių krovinių vežimo, techniškai infrastruktūros perpildymas neįvyksta, nes bet kuriuo atveju atitinkamą krovinį vežtų viena ar kita įmonė. Todėl išplėstinei teisėjų kolegijai kyla abejonė, ar Direktyvos 41 straipsnyje nurodytos sąlygos – *suderinti prašymus skirti traukinio linijas ir pasikonsultuoti su pareiškėjais* – apima infrastruktūros valdytojo pareigą nustatyti galimą dviejų ar daugiau geležinkelio įmonių krovinių sutaptį, prieš konstatuojant infrastruktūros perpildymą.

49. Visoms šioms abejonėms ir netikrumams pašalinti, ypač įvertinus nacionalinės teisės aktų nuostatas ir infrastruktūros valdytojo taikomą praktiką, nagrinėjamu atveju tikslinga prašyti Teisingumo Teismo išaiškinti, (5) ar Direktyvos 45 straipsnio 2 dalies nuostata, kad „[s]udarant ir derinant traukinių tvarkaraštį infrastruktūros valdytojas konkrečioms paslaugoms gali suteikti pirmumo teisę, tačiau tik atsižvelgdamas į 47 ir 49 straipsnių nuostatas“ reiškia, kad infrastruktūros valdytojas gali taikyti nacionalinę prioriteto taisyklę ir tais atvejais, kai nėra konstatuojamas infrastruktūros perpildymas? (6) Kokia apimtimi (remiantis kokiais kriterijais) infrastruktūros valdytojas, prieš konstatuodamas infrastruktūros perpildymą, turi *suderinti prašymus skirti traukinio linijas ir pasikonsultuoti su pareiškėjais* Direktyvos 47 straipsnio 1 sakinio pagrindu? (7) Ar minėta konsultacija su pareiškėjais turi apimti įvertinimą, kad du ar daugiau pareiškėjų pateikė konkuruojančius prašymus dėl tų pačių krovinių (prekių) vežimo?

III.

50. Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas yra galutinės instancijos teismas administracinėms byloms (Lietuvos Respublikos administracinių bylų teisenos įstatymo (toliau – ir ABTĮ) 21 str.), todėl iškilus Europos Sąjungos institucijų priimtų teisės aktų aiškinimo klausimui, kurį išnagrinėti būtina, kad sprendimas byloje būtų priimtas, jis privalo kreiptis į Europos Sąjungos Teisingumo Teismą su prašymu priimti prejudicinį sprendimą (Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 267 str. 3 d., Lietuvos Respublikos teismų įstatymo 40¹ str., ABTĮ 4 str. 3 d.).

51. Šiomis aplinkybėmis, siekiant išsklaidyti kilusias abejones dėl ginčo teisiniams santykiams aktualių Europos Sąjungos teisės normų aiškinimo bei taikymo, yra tikslinga atnaujinti administracinės bylos nagrinėjimą iš esmės (ABTĮ 81 str. 9 d.) ir kreiptis į ESTT su prašymu išaiškinti aptartas Europos Sąjungos taisykles. Atsakymas į šios nutarties rezoliucinėje dalyje nurodytą klausimą turėtų esminę reikšmę nagrinėjamai bylai, nes sudarytų prielaidas, be kita ko, užtikrinant Europos Sąjungos teisės viršenybę, nedviprasmiškai ir aiškiai nuspręsti dėl valstybėje narėje galiojančių reikalavimų pajėgumų geležinkelių infrastruktūrai suteikimo srityje, taip pat sudarytų prielaidas vienodai nacionalinių teismų praktikai.

52. ABTĮ nustatyta, jog teismas sustabdo bylos nagrinėjimą, kai kreipiasi į kompetentingą Europos Sąjungos teisminę instituciją prašydamas prejudicinio sprendimo Europos Sąjungos teisės aktų aiškinimo ar galiojimo klausimu. Tokiais atvejais bylos nagrinėjimas sustabdomas iki bus gautas kompetentingos Europos Sąjungos teisminės institucijos prejudicinis sprendimas (100 str. 1 d. 9 p., 101 str. 4 p.).

Vadovaudamasi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 267 straipsnio 3 dalimi, Lietuvos Respublikos teismų įstatymo 40¹ straipsniu, Lietuvos Respublikos administracinių bylų teisenos įstatymo 4 straipsnio 3 dalimi, 81 straipsnio 9 dalimi, 100 straipsnio 1 dalies 9 punktu, 101 straipsnio 4 punktu ir 137 straipsniu, išplėstinė teisėjų kolegija

n u t a r i a:

Atnaujinti bylos nagrinėjimą iš esmės.

Kreiptis į Europos Sąjungos Teisingumo Teismą su prašymu priimti prejudicinį sprendimą šiuo byloje reikšmingais klausimais:

Ar Direktyvos 2012/34/ES 47 straipsnio 4 dalies pirmą ir antrą sakinius reikia vertinti, kaip vienareikšmiai draudžiančius nustatyti nacionalinį teisinį reglamentavimą, pagal kurį perpildytos infrastruktūros atveju pajėgumų paskirstymo metu galima atsižvelgti į geležinkelių infrastruktūros panaudojimo intensyvumą? Ar šiam vertinimui reikšmės turi tai, ar geležinkelių infrastruktūros panaudojimo rodiklis yra susietas su faktiniu šios infrastruktūros panaudojimu praeityje, ar planuojamu panaudojimu atitinkamo tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu? Ar šiam vertinimui turi reikšmės Direktyvos 2012/34/ES 45 ir 46 straipsnių nuostatos, suteikiančios plačią diskreciją viešosios infrastruktūros valdytojui ar sprendimus dėl pajėgumų priimančiam subjektui derinti prašomus pajėgumus ir šių nuostatų įgyvendinimas nacionalinėje teisėje? Ar šiam vertinimui turi reikšmės aplinkybė, kad konkrečiu atveju infrastruktūros perpildymas konstatuojamas dėl pajėgumų, kurių prašo dvi ar daugiau geležinkelio įmonių dėl tų pačių krovinių vežimo?

Ar Direktyvos 2012/34/ES 45 straipsnio 2 dalies nuostata, kad „[s]udarant ir derinant traukinių tvarkaraštį infrastruktūros valdytojas konkrečioms paslaugoms gali suteikti pirmumo teisę, tačiau tik atsižvelgdamas į 47 ir 49 straipsnių nuostatas“ reiškia, kad infrastruktūros valdytojas gali taikyti nacionalinę prioriteto taisyklę ir tais atvejais, kai nėra konstatuojamas infrastruktūros perpildymas? Kokia apimtimi (remiantis kokiais kriterijais) infrastruktūros valdytojas, prieš konstatuodamas infrastruktūros perpildymą, turi *suderinti prašymus skirti traukinio linijas ir pasikonsultuoti su pareiškėjais* Direktyvos 2012/34/ES 47 straipsnio 1 sakinio pagrindu? Ar minėta konsultacija su pareiškėjais turi apimti įvertinimą, kad du ar daugiau pareiškėjų pateikė konkuruojančius prašymus dėl tų pačių krovinių (prekių) vežimo?

Nagrinėjamą administracinę bylą sustabdyti iki bus gautas Europos Sąjungos Teisingumo Teismo prejudicinis sprendimas.

Nutartis neskundžiama.

Teisėjai

Laimutis Alechnavičius

Stasys Gagys

Rytis Krasauskas

Ramutė Ruškytė

Milda Vainienė

NUORAŠAS TIKRAS

Raštinės vedėja



Kristina Bielinienė