

Lieta C-671/21

**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkums saskaņā ar
Tiesas Reglamenta 98. panta 1. punktu**

Saņemšanas datums:

2021. gada 9. novembris

Iesniedzējtiesa:

Lietuvos vyriausioji administracinis teismas

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2021. gada 5. novembris

Apelācijas sūdzības iesniedzējs:

“Gargždų geležinkelis” UAB

Citi lietas dalībnieki:

Lietuvos transporto saugos administracija,

Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba,

AB “LTG Infra”

Pamatlietas priekšmets

Strīds par publiskās dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu pēc valsts tiesību normā paredzētā prioritātes noteikuma piemērošanas.

Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets un juridiskais pamats

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES normu interpretācija;
LESD 267. panta trešā daļa.

Prejudiciālie jautājumi

Vai Direktīvas 2012/34/ES 47. panta 4. punkta pirmā un otrā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka tās viennozīmīgi aizliedz pieņemt valsts tiesisko regulējumu, kurā ir

paredzēts, ka pārslogotas infrastruktūras gadījumā jaudas iedalīšanas brīdī var ņemt vērā dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas intensitāti? Vai šo novērtējumu ietekmē tas, vai dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas līmenis ir saistīts ar šīs infrastruktūras faktisko izmantošanu pagātnē vai ar plānoto izmantošanu laikposmā, kurā ir spēkā attiecīgais kustības grafiks? Vai šo novērtējumu jebkādā veidā ietekmē Direktīvas 2012/34/ES 45. un 46. panta nosacījumi, ar kuriem publiskās infrastruktūras pārvaldītājam vai struktūrai, kura pieņem lēmumus par jaudu, ir noteikta plaša rīcības brīvība, koordinējot pieprasīto jaudu, kā arī ieviešot šos nosacījumus valsts tiesību aktos? Vai šajā novērtējumā ir jāizvērtē, vai divi vai vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ir pieprasījuši jaudu vienas un tās pašas kravas pārvadāšanai?

Vai Direktīvas 2012/34/ES 45. panta 2. punkta nosacījums, ka “[i]nfrastruktūras pārvaldītājs, plānojot un koordinējot kustības grafiku, var dot priekšroku konkrētiem pakalpojumiem, bet tikai tā, kā norādīts 47. un 49. pantā” nozīmē, ka infrastruktūras pārvaldītājs var piemērot valsts prioritātes noteikumu arī gadījumā, ja nav konstatēts, ka infrastruktūra ir pārslogota? Cik lielā mērā (pamatojoties uz kādiem kritērijiem) infrastruktūras pārvaldītājam, pamatojoties uz Direktīvas 2012/34/ES 47. panta [1. punkta] pirmo teikumu, pirms tiek konstatēts, ka infrastruktūra ir pārslogota, jākoordinē pieprasītie vilcienu ceļi un jāapspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem? Vai, apspriežoties ar pieteikumu iesniedzējiem, ir jānovērtē apstākļi, ka divi vai vairāki pieteikumu iesniedzēji ir iesnieguši konkurējošus pieprasījumus par vienas un tās pašas kravas (preču) pārvadājumiem?

Atbilstošās Savienības tiesību normas

Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvas 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV 2012 L 343, 32. lpp.) 39. panta 1. punkts, 45. panta 1. un 2. punkts, 46. panta 1. un 2. punkts, 47. pants un 52. panta 1. punkts.

Atbilstošās valsts tiesību normas

Lietuvas Republikas 2004. gada 22. aprīļa Dzelzceļa pārvadājumu kodeksa (turpmāk tekstā – “DzPK”) 7. panta trešās daļas 5. punkts (šajā lietā ir piemērojama 2017. gada 30. jūnija Likuma Nr. XIII-588 redakcija), kas nosaka dzelzceļa satiksmes drošības iestādei pienākumu dzelzceļa uzņēmumiem (pārvadātājiem) iedalīt publiskās dzelzceļa infrastruktūras jaudu.

DzPK 29. pants (šajā lietā piemērojama 2016. gada 23. jūnija Likuma Nr. XII-2488 redakcija), kas nosaka pamata noteikumus, kuri regulē dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu. Šī panta 6. punkts nosaka, ka “[p]rincipi, kas pārvalda publiskās dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un pieteikumu par infrastruktūras jaudu iesniegšanas (to noraidīšanas) procedūru, paziņojumu, ka publiskās dzelzceļa infrastruktūras elements ir pārslogots, strādājoša dzelzceļa

laika grafika izveidi, sadarbību, ja jauda jāiedala vairāk nekā vienam dzelzceļa tīklam, jaudas analīzi un jaudas palielināšanas plānus, procedūra, kas pārvalda līgumu un ietvarlīgumu slēgšanu par publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu ir jānosaka Noteikumos par publiskās dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu. Šos noteikumus apstiprina valdība”.

Noteikumu par publiskās dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu, kas apstiprināti ar valdības 2004. gada 19. maija Rezolūciju Nr. 611 (turpmāk tekstā – “Noteikumi”) 28. punkts.

Īss pamatlīstas faktisko apstākļu un tiesvedības apraksts

- 1 2019. gada 3. aprīlī apelācijas sūdzības iesniedzējs, privāta sabiedrība ar ierobežotu atbildību *Gargždu geležinkelis* (turpmāk tekstā – “*Gargždu geležinkelis*” UAB”), iesniedza pieteikumu par publiskās dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu kravas un dienesta vilcieniem 2019.–2020. gada kustības grafika darbības laikposmā (turpmāk tekstā – “KG”).
- 2 Ar 2019. gada 3. maija vēstuli *Lietuvos transporto saugos administracija* (Lietuvas Transporta drošības administrācija) (turpmāk tekstā – “Administrācija”) šo pieteikumu pārsūtīja novērtēšanai publiskās infrastruktūras pārvaldītājam “*Lietuvos geležinkeliai Geležinkelių infrastruktūros direkcija*” AB (sabiedrības ar ierobežotu atbildību “*Lietuvos geležinkeliai*” dzelzceļa infrastruktūras direktorāts) (turpmāk tekstā – “infrastruktūras pārvaldītājs”). Kopš 2019. gada 8. decembra infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas pilda “*Lietuvos geležinkeliai*” AB dibināts meitasuzņēmums.
- 3 2019. gada 10. jūlijā infrastruktūras pārvaldītājs iesniedza Administrācijai KG projektu un informēja, ka grafikā nav iespējams iekļaut visu pieteikumu iesniedzēju pieprasīto jaudu dažu dzelzceļa infrastruktūras elementu ierobežotās jaudas dēļ, jo daži no šiem pieprasījumiem ir savstarpēji nesaderīgi. Tajā bija arī norādīts, ka nav iespējams viņiem piedāvāt pieprasīto jaudu izmantot citā laikā vai uz alternatīviem ceļiem, jo noteiktos posmos jau ir sasniegta maksimālā jauda. Infrastruktūras pārvaldītājs pieprasīja rezerves jaudas iedalīšanu, lai apmierinātu pēdējā brīža pieteikumus attiecībā uz noteiktām infrastruktūras daļām.
- 4 Ar 2019. gada 23. septembra vēstuli infrastruktūras pārvaldītājs informēja apelācijas sūdzības iesniedzēju, ka paziņojums par to, ka publiskās dzelzceļa infrastruktūras elements ir pārslogots, balstījās uz posma faktisko jaudu, kura tika noteikta, veicot pieteikumu par jaudas iedalīšanu, kas saņemti par periodu, kurā attiecīgais kustības grafiks bija spēkā, analīzi.
- 5 2019. gada 24. septembrī infrastruktūras pārvaldītājs informēja Administrāciju, ka, pēc koordinēšanas veikšanas, tas nespēj apmierināt visu pieteikumu iesniedzēju pieprasījumus vienā no publiskās dzelzceļa infrastruktūras elementiem, jo jauda šajā publiskās dzelzceļa infrastruktūras elementā ir

nepietiekama un publiskās dzelzceļa infrastruktūras elements noteiktos posmos laikposmā, kad spēkā bija 2019.–2020. gada KG, bija pārslogots.

- 6 2019. gada septembrī infrastruktūras pārvaldītājs iesniedza Administrācijai atjaunotu KG projekta versiju, lai tiktu pieņemts lēmums par jaudas iedalīšanu, papildinot ar informāciju par posmu faktisko jaudu, kas aprēķināta saskaņā ar saņemtajiem pieteikumiem.
- 7 2019. gada 30. septembrī apelācijas sūdzības iesniedzējs pieprasīja Administrācijai veikt infrastruktūras pārvaldītāja rīcības pārbaudi.
- 8 Saskaņā ar 2019. gada 15. oktobra lēmumu Administrācija ir lēmusi, ka infrastruktūras pārvaldītāja darbības, pārbaudot un koordinējot pieteikumus, ir veiktas saskaņā ar tajā laikā spēkā esošo normatīvo aktu prasībām un ka ar tām nav tikušas pārkāptas apelācijas sūdzības iesniedzēja tiesības un likumīgās intereses. Administrācija arī konstatēja, ka faktiem, kas izklāstīti apelācijas sūdzības iesniedzēja 2019. gada 30. septembra sūdzībā, nebija nozīmes, pieņemot lēmumu par jaudas iedalīšanu KG par 2019.–2020. gadu.
- 9 Ar 2019. gada 17. oktobra lēmumu Administrācijas direktors nolēma apelācijas sūdzības iesniedzējam neiedalīt pieteikumā pieprasīto jaudu, pamatojoties uz to, ka jauda nebija pieejama. Piemērojot prioritātes noteikumu, kas paredzēts Noteikumu 28. punktā, jauda tika piešķirta citiem uzņēmumiem. Lēmumā bija norādīts, ka nav iespējams piedāvāt alternatīvu jaudu, jo publiskās dzelzceļa infrastruktūras elements ir pārslogots.
- 10 Ar 2020. gada 13. februāra rīkojumu par “*Gargždų geležinkelis*” UAB 2019. gada 12. novembra sūdzību *Lietuvos ryšių reguliavimo tarnyba* (Lietuvas Komunikāciju regulēšanas iestāde) direktors apelācijas sūdzības iesniedzēja sūdzību par apstrīdēto lēmumu pasludināja par nepamatotu un to noraidīja.
- 11 Apelācijas sūdzības iesniedzējs vērsās ar prasību *Vilniaus apygardos administracinis teismas* (Viļņas Administratīvā apgabaltiesa). Ar 2020. gada 22. oktobra spriedumu *Vilniaus apygardos administracinis teismas* (Viļņas Administratīvā apgabaltiesa) noraidīja šo prasību. Apelācijas sūdzības iesniedzējs par šo spriedumu ir iesniedzis apelācijas sūdzību *Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas* (Lietuvas Augstākā administratīvā tiesa).

Pamatlietas pušu galvenie argumenti

- 12 Iesniedzējtiesa norāda, ka Direktīva 2012/34 pārslogotas infrastruktūras gadījumā paredz divas jaudas iedalīšanas iespējas: pārslogotas infrastruktūras maksu (31. panta 4. punkts) un prioritātes noteikumus (47. pants). Šajā lietā Noteikumu 28. punktā paredzētais prioritātes noteikums bija vienīgais pasākums, kas paredzēts, lai attiecīgajā periodā risinātu pārslogotas infrastruktūras problēmu. Saskaņā ar šo noteikumu, jauda tiek iedalīta, pirmkārt, ņemot vērā sniedzamā pakalpojuma veidu: 1) pieteikuma iesniedzējam, kurš veiks pasažieru un bagāžas

pārvadājumus pa starptautiskiem ceļiem; 2) pieteikuma iesniedzējam, kurš šādus pārvadājumus veic pa vietējiem ceļiem; vai, otrkārt, ņemot vērā jaudas izmantošanas intensitāti, 3) pieteikuma iesniedzējam, kurš šo jaudu izmantos vairāk dienu; vai, ja dienu skaits ir vienāds, 4) pieteikuma iesniedzējam, kurš pieprasa vairāk braucienu pa attiecīgo ceļu.

- 13 Apelācijas sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka valsts tiesību aktā paredzētais prioritātes noteikums, saskaņā ar kuru jauda tiek piešķirta pārvadātājam, kurš pārvadājumus veic vairāk dienu vai veic vairāk braucienu, neatbilst nediskriminācijas principam. Tas norāda, ka šis noteikums nepamatoti piešķir priekšrocību pašreizējam pārvadātājam, jo jaunie pārvadātāji, kuri cenšas ienākt dzelzceļa pārvadājumu tirgū, nav spējīgi nodrošināt vairāk braucienu vai veikt pārvadājumus vairāk dienu nekā pārvadātājs, kurš tirgū jau ir nostabilizējies.
- 14 Infrastruktūras pārvaldītājs uzskata, ka fakts, ka apelācijas sūdzības iesniedzējs nav spējīgs garantēt intensīvāku tīkla izmantošanu, pierāda, ka tas nav gatavs nodrošināt visefektīvāko publiskās dzelzceļa infrastruktūras noslogojumu, uz ko balstās ar intensīvāku izmantošanu saistītā prioritāte. Infrastruktūras pārvaldītājs norāda, ka prioritātes noteikums principā nav paredzēts tāpēc, lai monopolizētu attiecīgo tirgu, bet gan, lai ierobežotos resursus, proti, dzelzceļa infrastruktūru, izmantotu tādā veidā, lai iegūtu maksimālo pievienoto vērtību. Ja divi vai vairāki pieteikuma iesniedzēji konkurē attiecībā uz vienu un to pašu posmu, jaudas piešķiršana pieteikuma iesniedzējam, kurš nodrošina lielāko un efektīvāko kopējo tīkla noslodzi, ļauj tīklu izmantot veidā, kas sabiedrībai ir ekonomiski visizdevīgākais.

Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu konspektīvs pamatojums

- 15 Iesniedzējtiesai ir šaubas par Direktīvas 2012/34 nosacījumu interpretāciju divos aspektos: pirmkārt, par prioritātes noteikuma piemērošanu gadījumos, kad publiskā dzelzceļa infrastruktūra ir identificēta, kā pārslogota saskaņā ar direktīvas 47. pantu; un, otrkārt, saistībā ar direktīvā noteikto publiskās dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanas procedūru.
- 16 Iesniedzējtiesa norāda, ka saskaņā ar Direktīvas 2012/34 47. panta 4. punkta otro daļu dalībvalstis var veikt visus vajadzīgos pasākumus, lai nediskriminējošos apstākļos nodrošinātu, ka šādiem pakalpojumiem dod priekšroku, iedalot infrastruktūras jaudu, un vērš uzmanību uz 2013. gada 28. februāra spriedumu lietā Eiropas Komisija/Spānijas Karaliste (C-483/10, EU:C:2013:114), kurā Tiesa ir analizējusi Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvas 2001/14/EK, kura bija spēkā pirms Direktīvas 2012/34, saturu.
- 17 Sprieduma lietā C-483/10 95. līdz 99. punktā Tiesa norādījusi, ka tīkla faktiskas izmantošanas kritērijs kā infrastruktūras jaudas iedalīšanas kritērijs ir diskriminējošs, ciktāl tas, ja ir vairāk nekā viens pieteikums vai ja tīkls pārslogots, izraisa to, ka parastajiem lietotājiem tiek saglabātas priekšrocības un jaunienācējiem tiek bloķēta piekļuve vispievilcīgākajiem sliežu ceļiem. Tiesa ir

norādījusi, ka, pamatojoties uz Direktīvas 2001/14 īpašajiem nosacījumiem, piemēram, 27. panta 2. punktu, kas paredz, ka infrastruktūras pārvaldītājam ir iespēja paredzēt nosacījumus, vai tas jaudas iedalīšanas procesā, nosakot prioritātes, ņems vērā vilcienu ceļu iepriekšējo izmantošanas līmeni, var sasniegt mērķi nodrošināt efektīvāku infrastruktūras jaudas izmantošanu. Tā arī norādīja ka minētā diskriminējošā kritērija piemērošanu nevar attaisnot ar iespējamo tā atbilstību Direktīvas 2001/14 22. panta 4. punktam, saskaņā ar kuru infrastruktūras pārslogdes gadījumā prioritārās secības kritērijos tiek ņemta vērā pakalpojuma sabiedriskā nozīmība salīdzinājumā ar jebkuru citu pakalpojumu, kas attiecīgi vairs nebūs pieejams. Faktiski šajā tiesību normā nav paredzēts nekāds iedalīšanas kritērijs, ciktāl saskaņā ar minētās tiesību normas otro daļu pārslogotas infrastruktūras gadījumā infrastruktūras jaudas iedalīšana ir jāveic “nediskriminējošos apstākļos”.

- 18 Iesniedzējtiesa pauž šaubas par tādu Direktīvas 2012/34/ES 47. panta 4. punkta pirmās un otrās daļas vērtējumu, ka tās viennozīmīgi aizliedzot pieņemt tiesisko regulējumu, saskaņā ar kuru pārslogotas infrastruktūras gadījumā jaudas iedalīšanas brīdī var ņemt vērā dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas intensitāti. Tā norāda uz turpmāk minētiem būtiskiem apstākļiem.
- 19 Pirmkārt, pretēji situācijai, kuru Tiesa ir izskatījusi Lietā C-483/10, Noteikumu 28. punkts paredz iespēju ņemt vērā dzelzceļa infrastruktūras nākotnes, nevis pagātnes lietošanas intensitāti jaudas iedalīšanas laikā. Šajā ziņā ir jānorāda, ka Direktīva 2012/34 paredz drošības pasākumus, kas ļautu iestādei, kura pieņem lēmumu par jaudu, ņemt vērā to, kā dzelzceļa uzņēmums izmanto jaudu, piemēram, 36. pantā paredzēto rezervācijas maksu, kuru var iekasēt par jaudu, kura ir iedalīta, bet netiek izmantota.
- 20 Otrkārt, Direktīvas 2012/34, kas regulē jaudas iedalīšanu, noteikumi infrastruktūras pārvaldītājam vai iestādei, kura pilda tā funkcijas, piešķir plašu novērtējuma brīvību lemt par iespējamām domstarpībām saistībā ar konkurējošām jaudām. Direktīvas 2012/34 45. panta 1. punkts nosaka, ka infrastruktūras pārvaldītājs cita starpā “ciktāl iespējams, ņem vērā visus pieteikuma iesniedzējiem uzliktos ierobežojumus, tostarp to ekonomisko ietekmi uz pieteikuma iesniedzēju saimniecisko darbību”. Direktīvas 46. panta 1. punkts prasa infrastruktūras pārvaldītājam censties, koordinējot pretrunīgos pieprasījumus, nodrošināt labāko iespējamo pieprasījumu saskaņošanu un 46. panta 2. punkts dod tiesības infrastruktūras pārvaldītājam “piedāvāt infrastruktūras jaudu, kas atšķiras no pieprasītās”. Direktīvas 2012/34 46. panta 3. punkts paredz, ka “[i]nfrastruktūras pārvaldītājs, apspriežoties ar attiecīgajiem pieteikuma iesniedzējiem, cenšas atrisināt visas domstarpības”. Visbeidzot direktīvas 46. panta 5. punktā ir norādīts “[j]a infrastruktūras jaudas pieprasījumus nav iespējams apmierināt bez koordinēšanas, tad infrastruktūras pārvaldītājs, cenšoties tos izpildīt, koordinē visus pieprasījumus”.
- 21 Treškārt, lai gan Direktīvas 2012/34 52. panta 1. punkts ļauj infrastruktūras pārvaldītājam ņemt vērā vilcienu ceļu izmantošanas iepriekšējo noslogotību, proti,

infrastruktūras iepriekšējo izmantošanu, tas arī nosaka iespēju, iedalot jaudu, balstīties uz infrastruktūras esošās izmantošanas līmeni. Ņemot vērā to, ka dzelzceļa uzņēmumi varētu konkurēt par vienu un to pašu kravu, Direktīvas 2012/34 47. panta 4. punktu interpretējot tādējādi, ka tas neapšaubāmi aizliedz piemērot infrastruktūras faktiskās izmantošanas kritēriju vai tādējādi, ka tas to neaizliedz, rastos situācija, kurā, pretrunīgas piemērošanas gadījumā, vai nu jaunpienācējs tirgū vai jau esošs tirgus dalībnieks visos gadījumos iegūtu priekšrocību, atkarībā no apmēra, kādā esošais infrastruktūras izmantojums var tikt ņemts vērā pārslogotas infrastruktūras gadījumā.

- 22 Ceturtkārt, apelācijas sūdzības iesniedzējs šajā lietā apgalvo, ka šajā gadījumā nav faktiskas infrastruktūras pārslogdes, jo tas ar citu uzņēmumu konkurē par vienu un to pašu kravu. Tāpēc tas apgalvo, ka šajā gadījumā prioritātes noteikums pat nebūtu jāpiemēro, un jautājums par jaudas pārkāpšanos būtu jārisina sarunu ceļā un veicot koordinēšanas procedūras, kas paredzētas Direktīvas 2012/34 45. un 46. pantā, tajā pašā laikā ierosinot, ka problēma saistībā ar konkurenci par kravu nebūtu jārisina, izmantojot procedūru, kura attiecas uz pārslogotu infrastruktūru. Šādā situācijā, ja tiek atklāts, ka divi vai vairāki dzelzceļa uzņēmumi patiesi konkurē par vienu un to pašu kravu, nepārprotama prioritātes noteikumu interpretācija var veicināt tiesību pieprasīt jaudu ļaunprātīgu izmantošanu, zinot, ka infrastruktūra tiks atzīta par pārslogotu un noteikumi būs labvēlīgi vai nu esošajam tirgus dalībniekam vai nu jaunpienācējam.
- 23 Vēl iesniedzējtiesa norāda, ka Direktīvā 2012/34 paredzētā jaudas iedalīšanas procesa struktūra skaidri paredz, ka infrastruktūras pārvaldītājam, kad tas ir saņēmis visus pieteikumus, vispirms jācenšas tos visus koordinēt un, gadījumā, ja kādus pieteikumus neizdodas sakoordinēt, jāpaziņo, ka infrastruktūra ir pārslogota un jāveic pasākumi, kas saistīti ar pārslogotas infrastruktūras problēmu, piemēram, piemērojot prioritātes noteikumu.
- 24 No Direktīvas 2012/34 47. panta 1. punkta var secināt, ka prioritātes noteikums ir piemērojams vienīgi tad, ja infrastruktūra ir atzīta par pārslogotu. Taču Direktīvas 2012/34 45. panta 2. punkts nosaka, ka infrastruktūras pārvaldītājs, plānojot un koordinējot kustības grafiku, var dot priekšroku konkrētiem pakalpojumiem, bet tikai tā, kā norādīts 47. un 49. pantā. Tāpēc, saskaņā ar Direktīvu 2012/34, prioritāti var piešķirt arī sākotnējā posmā, proti, pirms tiek pasludināts, ka infrastruktūra ir pārslogota. Saskaņā ar Noteikumu 28. punktu infrastruktūras pārvaldītājs prioritātes noteikumu var piemērot, koordinējot pieteikumus.
- 25 Iesniedzējtiesa atsaucas uz 39. punktu Tiesas 2019. gada 28. februāra spriedumā lietā *Konkurrensverket/SJ AB* (C-388/17, EU:C:2019:161), kurā ir norādīts, ka, “lai arī dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam atbilstoši Direktīvas 2012/34 45. pantam ir jādara viss iespējamais, lai apmierinātu visus infrastruktūras jaudas pieprasījumus, viņam konkurējošu pieprasījumu gadījumā saskaņā ar šīs direktīvas 46. pantu šos pieprasījumus ir jācenšas sakoordinēt, tādējādi nodrošinot labāku to savstarpēju savietojamību. Šādi iespēju robežās viņš var piedāvāt no

pieprasītās jaudas atšķirīgu jaudu, respektīvi, nespēt apmierināt dažus pieprasījumus”.

- 26 Šajā ziņā iesniedzējtiesa nav pārliecināta par infrastruktūras pārvaldītāja vai iestādes, kura iedala jaudu, pienākuma koordinēt pieprasītos vilcienu ceļus un apspriesties ar pieteikumu iesniedzējiem pirms tiek paziņots, ka infrastruktūra ir pārslogota, saturu, kā ir noteikts Direktīvas 2012/34 47. panta 1. punktā. Fakti, kas saistīti ar šo lietu, liecina, ka apelācijas sūdzības iesniedzējs konkurē ar citu dzelzceļa uzņēmumu, un abi uzņēmumi pieprasa jaudu, kas vismaz daļēji pārklājas. Ja divi vai vairāki dzelzceļa uzņēmumi konkurē par vienas un tās pašas kravas pārvadājumiem, faktiski infrastruktūra nav pārslogota, jo attiecīgo kravu jebkurā gadījumā pārvadās tikai viens vai otrs uzņēmums. Tāpēc ir apšaubāms, vai nosacījums, kas paredzēts Direktīvas 2012/34 47. pantā – *koordinēt pieprasītos vilcienu ceļus un apspriesties ar pieteikumu iesniedzējiem* – ietver infrastruktūras pārvaldītāja pienākumu pirms infrastruktūras pasludināšanas par pārslogotu, konstatēt iespējamu divu vai vairāku dzelzceļa uzņēmumu kravu pārklāšanos.
- 27 Šādos apstākļos, izvērtējot valsts tiesību aktos paredzētos nosacījumus un infrastruktūras pārvaldītāja piemēroto praksi, iesniedzējtiesa lūdz Tiesai sniegt atbildi uz prejudiciālajiem jautājumiem.