Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
MANUEL CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA
esitatud 16. märtsil 2023 [1]

Kohtuasi C-671/21

UAB „Gargždų geležinkelis“
menetluses osalesid:
Lietuvos transporto saugos administracija,
Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba,
AB „LTG Infra“

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Leedu kõrgeim halduskohus))

Eelotsusemenetlus – Raudteevedu – Direktiiv 2012/34/EL – Infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamine – Liiklusgraafikute koostamine – Artikkel 45 – Kooskõlastusmenetlus – Artikkel 46 – Ülekoormatud infrastruktuur – Prioriteetsuskriteeriumid – Artikkel 47 – Riigisisesed õigusnormid, mille kohaselt tuleb prioriteetsuskriteeriumina arvesse võtta infrastruktuuri kasutamise intensiivsust – Aus ja mittediskrimineeriv jaotamine

1. Käsitletav eelotsusetaotlus tuleneb vaidlusest, milles on kõne all küsimus, kuidas tõlgendada direktiivi 2012/34/EL [2] erinevaid sätteid seoses riigisiseste õigusnormidega, mis reguleerivad läbilaskevõime jaotamist avaliku raudteeinfrastruktuuri kasutamiseks.

2. Vaidlus puudutab kokkuvõtlikult: a) prioriteetsuskriteeriume, mida Leedu õiguse kohaselt kohaldatakse ettevõtjate taotluste suhtes, kes soovivad kasutada raudteeinfrastruktuuri eelkõige siis, kui see on ülekoormatud; ja b) eelnevat kooskõlastusmenetlust, mille asjaomane infrastruktuuriettevõtja peab läbi viima.

I. Õiguslik raamistik

A. Liidu õigus. Direktiiv 2012/34

3. Artiklis 39 „Läbilaskevõime jaotamine“ on sätestatud:

„1. Liikmesriigid võivad sätestada infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise raamistiku, tingimusel et järgitakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja majandamise sõltumatuse nõuet, mis on

[1] Algkeel: hispaania.

[2] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT 2012, L 343, lk 32).

ette nähtud artikliga 4. Sätestatakse konkreetsed läbilaskevõime jaotamise eeskirjad. Läbilaskevõimet jaotab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja. Eelkõige tagab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, et infrastruktuuri läbilaskevõimet jaotatakse ausalt ja diskrimineerimata ning vastavalt liidu õigusele.

[…]“.

4. Artiklis 44 „Taotlused“ on sätestatud:

„1. Taotlejad võivad avaliku õiguse või eraõiguse alusel taotleda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt lepingu sõlmimist, mis annab õiguse kasutada […] raudteeinfrastruktuuri.

[…]“.

5. Artikkel 45 „Liiklusgraafikute koostamine“ sätestab:

„1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja rahuldab võimaluste piires kõik infrastruktuuri läbilaskevõime taotlused, sealhulgas enam kui ühte võrgustikku läbivaid rongiliine hõlmavad taotlused, ning võtab võimaluste piires arvesse kõiki taotlejatele kehtestatavaid piiranguid, sealhulgas mõju nende äritegevusele.

2. Liiklusgraafikute koostamisel ja kooskõlastamisel võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja eelistada eriotstarbelisi teenuseid, kuid üksnes artiklites 47 ja 49 sätestatud korras.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja konsulteerib liiklusgraafiku kavandi osas huvitatud isikutega ning annab neile oma seisukohtade esitamiseks aega vähemalt üks kuu. […].

4. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võtab vajalikud meetmed võimalike esilekerkinud probleemide lahendamiseks.“

6. Vastavalt artiklile 46 „Kooskõlastusmenetlus“:

„1. Artiklis 45 sätestatud liiklusgraafikute koostamise käigus püüab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja juhul, kui eri taotluste vahel tekib vastuolu, taotluste kooskõlastamise kaudu tagada kõikide nõudmiste parima ühildamise.

2. Kooskõlastamist nõudva olukorra tekkimisel on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal õigus mõistlikes piires pakkuda taotletud läbilaskevõimest erinevat infrastruktuuri läbilaskevõimet.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja püüab asjasse puutuvate taotlejatega konsulteerides kõik võimalikud vastuolud lahendada. Selliseid konsultatsioone peetakse järgmise teabe alusel, mis avalikustatakse mõistliku aja jooksul tasuta kas kirjalikult või elektrooniliselt:

[…]

4. Kooskõlastusmenetlust reguleerivad põhimõtted esitatakse võrgustiku teadaandes. Eelkõige seonduvad need raskustega rahvusvaheliste rongiliinide korraldamisel ning mõjuga, mida muutmine võib avaldada teistele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele.

5. Kui infrastruktuuri läbilaskevõime taotlusi ei ole võimalik kooskõlastamata rahuldada, püüab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja rahuldada kõik taotlused kooskõlastamise kaudu.

6. Ilma et see piiraks kehtiva kaebemenetluse ning artikli 56 kohaldamist, tehakse infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisega seotud vaidluste korral selliste vaidluste kiireks lahendamiseks kättesaadavaks vaidluste lahendamise süsteem. Kõnealune süsteem esitatakse võrgustiku teadaandes. Kõnealuse süsteemi kohaldamisel tehakse otsus hiljemalt kümne tööpäeva jooksul.“

7. Artikli 47 „Ülekoormatud infrastruktuur“ kohaselt:

„1. Kui pärast taotletavate rongiliinide kooskõlastamist ja taotlejatega konsulteerimist ei ole võimalik infrastruktuuri läbilaskevõime taotlusi nõuetekohaselt rahuldada, kuulutab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja viivitamata selle infrastruktuuri osa, kus kõnealune olukord tekkis, ülekoormatuks. Seda tehakse ka infrastruktuuri suhtes, mille puhul prognoositakse lähitulevikus läbilaskevõime ammendumist.

[…]

3. Kui kasutustasusid ei ole kehtestatud kooskõlas artikli 31 lõikega 4 või need ei ole andnud rahuldavat tulemust ning infrastruktuur on kuulutatud ülekoormatuks, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisel rakendada lisaks ka prioriteetsuskriteeriume.

4. Prioriteetsuskriteeriumide aluseks on teenuse olulisus ühiskonna jaoks võrreldes muu teenusega, mis sellest tulenevalt kõrvale jäetakse.

Et tagada asjakohaste veoteenuste areng kõnealuses raamistikus, rahuldamaks eelkõige avalike teenustega seotud vajadusi või edendamaks riigisisest ja rahvusvahelist raudtee-kaubavedu, võtavad liikmesriigid mittediskrimineerivatel tingimustel vajalikud meetmed, et tagada nimetatud teenuste eelistamine infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisel.

[…]

6. Ülekoormatud infrastruktuuri puhul kasutatav menetlus ning kriteeriumid esitatakse võrgustiku teadaandes.“

8. Vastavalt artiklile 52 „Rongiliinide kasutamine“:

„1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja täpsustab võrgustiku teadaandes tingimused, mille kohaselt ta võtab jaotamismenetluse eelistuste kindlaksmääramisel arvesse rongiliinide varasemat kasutusmäära.

2. Eelkõige ülekoormatud infrastruktuuri osas nõuab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja iga sellise rongiliini loovutamist, mille kasutus on vähemalt ühe kuu jooksul jäänud alla võrgustiku teadaandega ette nähtud künnise, kui seda ei ole tinginud taotlejast sõltumatud mittemajanduslikud põhjused.“

B. Leedu õigus

1. Leedu õigus. Leedu Vabariigi valitsuse 19. mai 2004. aasta otsusega nr 611 heaks kiidetud avaliku raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise eeskirjad[3]

9. Punktis 28 on täpsustatud:

„Avaliku raudteeinfrastruktuuri ettevõtja pakub võimaluse korral sama läbilaskevõime jaotamist puudutavate taotluste lahendamiseks taotlejatele […] muud läbilaskevõimet kui see, mille kohta taotlus oli esitatud. Juhul, kui taotlejad […] keelduvad avaliku raudteeinfrastruktuuri ettevõtja poolt asenduseks pakutud läbilaskevõimest või kui see võime puudub, kohaldab avaliku raudteeinfrastruktuuri ettevõtja prioriteetsusreeglit, mille kohaselt antakse asjaomane läbilaskevõime taotlejale, kes kasutab seda reisijate- ja kaubaveo teenuste osutamiseks rahvusvahelistel liinidel; kui läbilaskevõimet ei kasutata reisijate- ja kaubaveo teenuste osutamiseks rahvusvahelistel liinidel, antakse see taotlejale, kes kasutab seda reisijate- ja kaubaveo teenuste osutamiseks kohalikel liinidel; kui läbilaskevõimet ei kasutata reisijate- ja kaubaveo teenuste osutamiseks rahvusvahelistel ega kohalikel liinidel, antakse see taotlejale […], kes kasutab neid suuremal arvul päevadel; kui läbilaskevõimet soovitakse kasutada samal arvul päevadel, antakse see taotlejale […], kes taotles selle andmist võimalikult suuremale lõikude arvule asjaomasel liinil.“

II. Asjaolud, vaidlus ja eelotsuse küsimused

10. Osaühing Gargždų geležinkelis (edaspidi „Gargždų geležinkelis“) esitas 3. aprillil 2019 taotluse raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamiseks kaubarongide jaoks ajavahemikul 2019–2020.

11. Lietuvos transporto saugos administracija (Leedu transpordiohutusamet) edastas selle taotluse 3. mail 2019 hindamiseks avaliku raudteeinfrastruktuuri ettevõtjale.[4]

12. Infrastruktuuriettevõtja esitas 10. juulil 2019 transpordiohutusametile liiklusgraafiku kavandi. Ta lisas, et teatavate raudteeinfrastruktuuri osade piiratud läbilaskevõime tõttu ei ole võimalik liiklusgraafikusse hõlmata kogu taotlejate (nende hulgas Gargždų geležinkelis) taotletud läbilaskevõimet, kuna osa taotlusi oli omavahel vastuolus.

13. Gargždų geležinkelis väitis 17. juulil 2019 infrastruktuuriettevõtjale ja transpordiohutusametile, et infrastruktuuri võimalik ülekoormatus on kunstlik, kuna liiklusgraafik hõlmab erinevate taotlejate taotlusi, mis puudutavad sama kauba vedamist.

14. Infrastruktuuriettevõtja vastas 3. augustil 2019 Gargždų geležinkelisele, et lahknevuste tõttu sama läbilaskevõime jaotamisel avaliku raudteeinfrastruktuuri ühel lõigul oli algatatud kooskõlastusmenetlus. Ta täpsustas, et läbilaskevõime jaotamise taotlused ei sisaldanud teavet kauba kohta, mida kavatseti vedada.

[3] Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 611 „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo taisyklių patvirtinimo“ (edaspidi „jaotuseeskirjad“).

[4] Leedus on selleks aktsiaseltsi „Lietuvos geležinkeliai“ raudteeinfrastruktuuri direktsioon („Lietuvos geležinkeliai Geležinkelių infrastruktūros direkcijai“ AB; edaspidi „infrastruktuuriettevõtja“).

15. Infrastruktuuriettevõtja teatas 23. septembril 2019 Gargždų geležinkelisele, et avaliku raudteeinfrastruktuuri ühe lõigu ülekoormatuks kuulutamine põhineb selle lõigu tegelikul läbilaskevõimel, tuginedes liiklusgraafiku kehtivusajaks esitatud läbilaskevõime jaotamise taotluste analüüsile. Samuti teatas ta talle, et kuna üks taotlejatest keeldus kooskõlastusmenetluses osalemast, ei saa infrastruktuuriettevõtja pakkuda muud läbilaskevõimet selle asemel, mis oli märgitud tema taotluses.

16. Infrastruktuuriettevõtja teavitas 24. septembril 2019 transpordiohutusametit asjaolust, et 27. augustist kuni 23. septembrini 2019 viidi läbi koordinatsioonimenetlus, mille tulemusel ei olnud võimalik kõiki taotlusi rahuldada. Seetõttu tunnistati avalik raudteeinfrastruktuur asjaomastel lõikudel liiklusgraafiku 2019. aasta kehtivusperioodil ülekoormatuks.

17. Gargždų geležinkelis pöördus 30. septembril 2019 transpordiohutusametisse, et viimati nimetatu vaataks infrastruktuuriettevõtja tegevuse üle.

18. Transpordiohutusamet leidis 15. oktoobril 2019, et infrastruktuuriettevõtja tegevus taotluste läbivaatamisel ja kooskõlastamisel oli kooskõlas tol ajal kehtinud õigusnormide nõuetega ning sellega ei kahjustatud Gargždų geležinkelise õigusi ega õiguspäraseid huve.

19. Transpordiohutusameti direktor otsustas 17. oktoobril 2019 mitte eraldada Gargždų geležinkelise taotletud läbilaskevõimet, kuna see oli juba jaotatud teistele ettevõtjatele vastavalt jaotuseeskirjade punktis 28 kehtestatud prioriteetsusreeglile. Samuti märkis ta, et asenduseks ei saa läbilaskevõimet pakkuda, kuna avaliku raudteeinfrastruktuuri osa oli ülekoormatud.

20. Gargždų geležinkelis esitas 12. novembril 2019 selle otsuse peale vaide reguleeriva asutuse juhile, kes jättis selle 13. veebruari 2020. aasta otsusega rahuldamata.

21. Gargždų geležinkelis esitas selle otsuse peale kaebuse Vilniaus apygardos administracinis teismasele (Vilniuse piirkondlik halduskohus, Leedu), kes jättis selle 22. oktoobri 2020. aasta kohtuotsusega rahuldamata.

22. Gargždų geležinkelis esitas 22. oktoobri 2020. aasta otsuse peale apellatsioonkaebuse Lietuvos vyriausiasis administracinis teismasele (Leedu kõrgeim halduskohus).

23. Sellel kohtul on esiteks kahtlused riigisiseste õigusnormide suhtes, mis reguleerivad infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamist. Täpsemalt kahtleb ta selles, kas jaotamiseeskirja punktis 28 kehtestatud kolmas ja neljas prioriteetsusreegel on direktiiviga 2012/34 kooskõlas.

24. Nendes eeskirjades on infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise prioriteetsuskriteeriumina kehtestatud võrgu kasutamise intensiivsus, mis kujutab endast tegurit, mis võib rikkuda diskrimineerimiskeelu põhimõtet, kuna see annab ajaloolisele operaatorile põhjendamatu eelise. Nii leidis Euroopa Kohus oma 28. veebruari 2013. aasta otsuses[5] seoses direktiiviga 2001/14/EÜ,[6] mis tunnistati kehtetuks ja asendati direktiiviga 2012/34.

[5] Kohtuasi komisjon *vs*. Hispaania (C-483/10, EU:C:2013:114; edaspidi „kohtuotsus komisjon *vs*. Hispaania“).

[6] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT 2001, L 75, lk 29; ELT eriväljaanne 07/05, lk 404).

25. Teiseks kahtleb see kohus, kas prioriteetsuskriteeriumide kohaldamise suhtes kehtib nõue, et infrastruktuur oleks tunnistatud ülekoormatuks või hoopis – nagu tuleneb direktiivi 2012/34 artikli 45 lõikest 2 – võib infrastruktuuriettevõtja neid järgida ka liiklusgraafikute koostamise ja kooskõlastamismenetluses.

26. Seda arvestades esitab Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Leedu kõrgeim halduskohus) Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„Kas direktiivi 2012/34/EL artikli 47 lõike 4 esimest ja teist lauset tuleb tõlgendada nii, et need keelavad üheselt kehtestada riigisisest regulatsiooni, mis näeb ette, et infrastruktuuri ülekoormatuse korral võib läbilaskevõime jaotamisel arvesse võtta raudteeinfrastruktuuri kasutamise intensiivsust? Kas seda hinnangut mõjutab see, kas raudteeinfrastruktuuri kasutusmäära all peetaks silmas selle infrastruktuuri tegelikku kasutamist minevikus või kavandatud kasutamist asjaomase liiklusgraafiku kehtivusajal? Kas direktiivi 2012/34/EL artiklite 45 ja 46 sätetel, mis annavad raudteeinfrastruktuuri ettevõtjale või üksusele, kes teeb otsuseid taotletud läbilaskevõime kohta, soovitud läbilaskevõime kooskõlastamisel ulatusliku kaalutlusõiguse, ja nende sätete rakendamine riigisiseses õiguses, on selle hindamise seisukohast mingit tähtsust? Kas asjaolul, et infrastruktuuri peetakse konkreetsel juhul ülekoormatuks läbilaskevõime tõttu, mida taotlevad kaks või enam raudteeveo-ettevõtjat samade veoste veoks, on selle hindamise seisukohast mingit tähtsust?

Kas direktiivi 2012/34/EL artikli 45 lõiget 2 […] tuleb tõlgendada nii, et infrastruktuuriettevõtja võib riigisisest prioriteetsusreeglit kohaldada ka juhul, kui infrastruktuuri ei peeta ülekoormatuks? Mil määral (milliste kriteeriumide alusel) peab infrastruktuuriettevõtja direktiivi 2012/34/EL artikli 47 lõike 1 esimese lause kohaselt enne infrastruktuuri ülekoormatuks kuulutamist *kooskõlastama taotletud rongiliine ja konsulteerima taotlejatega*? Kas taotlejatega konsulteerimisel tuleb hinnata, kas kaks või enam taotlejat on esitanud konkureerivad taotlused samade veoste (kauba) veoks?“

III. Menetlus Euroopa Kohtus

27. Eelotsusetaotlus esitati Euroopa Kohtule 9. novembril 2021.

28. Gargždų geležinkelis, Itaalia valitsus ja Euroopa Komisjon esitasid kirjalikud seisukohad.

29. Kohtuistungi korraldamist ei peetud tingimata vajalikuks.

IV. Hinnang

A. Sissejuhatavad märkused

30. Vaidluse paremaks mõistmiseks on tarvilik lühidalt kirjeldada eeskirju, mis reguleerivad infrastruktuuriettevõtja tegevust raudteeinfrastruktuuri osade läbilaskevõime jaotamisel.[7]

[7] Järgnevates punktides (31–41) on üle võetud, mõnel juhul väheste muudatustega, punktid 51–63 minu ettepanekust, mille esitasin kohtuasjas C-388/17, SJ (EU:C:2018:738).

31. Direktiiv 2012/34 sisaldab eeskirju, mida kohaldatakse ühelt poolt raudteeinfrastruktuuri majandamise ja teiselt poolt raudteeveo-ettevõtjate tegevuse suhtes. Viimati nimetatud eeskirjade hulgas on normid, mis reguleerivad tegevuslubade andmise ja sellistele ettevõtjatele infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise õiguslikku korda, kes peavad infrastruktuuri kasutamise eest maksma tasusid.

32. Raudteeinfrastruktuuride läbilaskevõime on, nagu on loogiline, piiratud,[8] sest tegemist on „loomuliku monopoliga“[9], mida ei ole mõtet mitu korda rajada. Direktiiv 2012/34 eelistab määratlemise asemel kirjeldada nende komponente, mis on üksikasjalikult loetletud direktiivi I lisas.[10] Mõiste „võrk“ on nende infrastruktuuridega seotud: raudteevõrk on „kogu raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja majandatav raudteeinfrastruktuur“.[11]

33. Raudteeinfrastruktuuri (mis on seotud mõistega „rongiliin“)[12] majandab infrastruktuuriettevõtja, kes vastutab selle käitamise, hooldamise ja uuendamise eest. Need, kes on varem saanud tegevusloa, millega nad on kvalifitseeritud raudteeveo-ettevõtjateks, peavad temalt taotlema selle infrastruktuuri teatava läbilaskevõime kasutamise õiguse tunnustamist.

34. Raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise protsessile eelneb nn võrgustiku teadaanne, milles infrastruktuuriettevõtja esitab üksikasjalikult jaotamisele kohaldatavad üldeeskirjad, tähtajad, menetlused ja kriteeriumid. Direktiiviga 2012/34 on jäetud selles suhtes suur hulk eriaspekte infrastruktuuriettevõtja määratleda.[13]

35. Aluspõhimõte on, et infrastruktuuriettevõtja rahuldab võimaluste piires kõik infrastruktuuri läbilaskevõime taotlused, mille ta saab. Kui see ei ole võimalik, kohaldab ta muid jaotuskriteeriume.[14] Ta peab lisaks koostama liiklusgraafiku kavandi ja edastama selle huvitatud isikutele, et nad esitaksid selle kohta oma seisukohad.

36. Kõikide otsuste põhjal[15] infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise kohta saab liiklusgraafiku kehtivusajal rongide ja veeremi infrastruktuuril liikumiste kavandamise teel selle liiklusgraafiku lõplikult kinnitada. Direktiivi 2012/34 VII lisa punktis 2 on ette nähtud liiklusgraafiku muutmise või kohandamise võimalus, mis näitab selle paindlikkust ja kohandatavust muutuvatele oludele.

8 Direktiivi 2012/34 põhjenduses 58 on see nii välja toodud, kui on märgitud, et „kasutustasude määramise ja läbilaskevõime jaotamise skeemide puhul tuleks arvesse võtta infrastruktuuri läbilaskevõime üha suurenevat kasutust ning lõpuks läbilaskevõime ammendumist“.

9 Direktiivi 2012/34 põhjendus 71.

10 Need hõlmavad raudteevõrgu rajamiseks ja kasutamiseks vajalikku materiaalset baasi, nagu maa, käitamisehitised ja rööbasteeplatvormid, reisi- ja kaubaplatvormid, teepeenrad ja jalgteed, piirded, kaitserajatised, tehnorajatised (sillad või tunnelid), raudteeületuskohad, pealisehitised, juurdepääsuteed reisijatele ja kaubale, rööbastee, jaama ja sorteerimisjaama ohutus-, signalisatsiooni- ja telekommunikatsioonirajatised, valgustusseadmed ja elektrivoolu muundamise ja juhtimise kontaktvõrgustik rongide veojõu ja infrastruktuuri huvides kasutatavate hoonete jaoks.

11 Direktiivi 2012/34 artikli 3 punkt 25.

12 Infrastruktuuri läbilaskevõime all mõeldakse „taotletud rongiliinide teatava ajavahemiku jooksul teatavale infrastruktuuri osale paigutamise potentsiaali“ (artikli 3 punktid 24 ja 27).

13 Nii näiteks kehtestab tema kasutustasude määramise eeskirjad (artikli 29 lõige 3), määrab kindlaks nõuded, mida peavad taotlejad täitma (artikli 41 lõige 2), kehtestab kooskõlastusmenetlust reguleerivad põhimõtted ja vaidluste lahendamise süsteemi (artikli 46 lõiked 4 ja 6) ning lõpuks ülekoormatud infrastruktuuri puhul järgitavad menetlused ja kriteeriumid ja määrab kindlaks kasutuskünnise (artikli 47 lõige 6 ja artikli 52 lõige 2).

14 Kui infrastruktuuriettevõtja tuvastab, et eri taotluste vahel tekib vastuolu, püüab ta taotluste kooskõlastamise kaudu tagada kõikide nõudmiste parima ühildamise ning võib mõistlikes piires pakkuda taotletud läbilaskevõimest erinevat infrastruktuuri läbilaskevõimet.

15 Kuigi direktiivis ei ole otsuseid infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise kohta sõnaselgelt nimetatud, eeldatakse nende vastuvõtmist. Artikli 46 lõikes 6 on ette nähtud vaidluste lahendamise süsteem (ilma et see piiraks vastavat edasikaebamist vastavalt artiklile 56).

37. Infrastruktuuriettevõtja tegutseb reaalsetes tingimustes, mis pakuvad (ruumiliselt ja ajaliselt) piiratud võimalusi taotlevate ettevõtjate taotluste rahuldamiseks. Kuna liinid piirduvad maha pandud rööbasteedega ja sõltuvad teenindusrajatiste suutlikkusest, peab infrastruktuuriettevõtja kõikide raudteeveo-ettevõtjate veoteenuste osutamist tingimata kooskõlastama.

38. Tegelikult on raudteeveo-ettevõtjate vabadus pakkuda üldsusele liine, mida nad eelistavad, ja rongide sõidugraafikuid, mis neile kõige paremini sobivad, kookõlas asjaoluga, et need pakkumused sõltuvad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tehtud kooskõlastamisotsustest. Seega, lõppkokkuvõttes „kehtestab“ viimati mainitu (isegi kui ta rahuldab ettevõtjate taotlused) nn teenuse osutamise „tingimused“.

39. Direktiivis 2012/34 on palju juhtumeid, mille puhul on infrastruktuuriettevõtjale antud volitused seoses nende tingimustega. Artiklis 3 määratletud mõisted „alternatiivne marsruut“ ja „otstarbekas alternatiiv“ või „ülekoormatud infrastruktuur“ kajastuvad hiljem määruses, mille alusel infrastruktuuriettevõtja võib – ja peab – osalema raudteevõrgu kasutamise tingimuste kehtestamises, olgu see siis „pakutava läbilaskevõime“, oma „liinide“ või „teenindussageduse“ osas, et vältida topeltarvestamist või ülekoormatust. [16]

40. Ka võrgustiku teadaanne, mille peab infrastruktuuriettevõtja avaldama, võimaldab tal muuta elemente, mida ei saa *a priori* kindlaks määrata. Lisaks võib ta jaotada läbilaskevõimet, mis erineb sellest, mida taotleti, mis näitab, et raudteeveoteenuseid osutavate ettevõtjate kaalutlusõigus on kammitsetud teatud kindla arvu võimalustega, mis on tingitud nende olemasolevate ressursside piiratusest, mida infrastruktuuriettevõtja peab majandama.

41. Kokkuvõttes tähendab vajadus piiratud raudteeressursse majandada ja jaotada, et infrastruktuuriettevõtjal peab olema õigus kehtestada ettevõtjatele, kes neid kasutavad, oma teenuste osutamise tingimusi seoses pakutava läbilaskevõime, liinide ja nende teenuste sagedusega.

42. Infrastruktuuriettevõtjal on keskne roll, kuna ta vastutab raudteetransporti võimaldava füüsilise taristu käitamise, hooldamise ja uuendamise eest. Vastavalt direktiivi 2012/34 artikli 39 lõikele 1 peab ta tagama, „et infrastruktuuri läbilaskevõimet jaotatakse ausalt ja diskrimineerimata“.

43. Tema poole pöörduvad raudteeveo-ettevõtjad, kellel on lubatud [17] selles sektoris tegutseda ja kes peavad esitama talle taotluse tunnustada nende õigust kasutada infrastruktuuri kindlat läbilaskevõimet eesmärgiga osutada oma veoteenuseid. [18]

44. Direktiivi 2012/34 artikli 13 lõige 1 paneb infrastruktuuriettevõtjatele kohustuse pakkuda kõigile raudteeveo-ettevõtjatele mittediskrimineerival viisil II lisa punktis 1 sätestatud minimaalset juurdepääsupaketti.

[16] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/2370, millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteeinfrastruktuuri juhtimise osas (ELT 2016, L 352, lk 1), kinnitab seda seisukohta. Selle põhjenduses 28 on sätestatud, et „liikmesriigid [võivad] seada raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu õiguse suhtes eritingimusi, et teha võimalikuks integreeritud liiklusgraafiku süsteemi rakendamine riigisisestele raudtee-reisijateveoteenustele“.

[17] Direktiivi 2012/34 artikli 17 lõikes 4 on sätestatud, et „[e]ttevõtjal ei ole lubatud osutada käesoleva peatükiga reguleeritud raudteeveoteenuseid, kui ettevõtjale ei ole antud asjakohaste teenuste osutamise luba“.

[18] Direktiivi 2012/34 sama artikli 17 lõikes 4 on märgitud, et „[t]egevusluba iseenesest ei anna […] raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu õigust“.

45. Direktiivis 2012/34 infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamiseks kehtestatud menetlusega soovitakse tagada, et raudteeveo-ettevõtjatel oleks tegelikult läbilaskevõime, mis on neile antud vastavalt artikli 10 lõikes 1 sisalduvale volitusele.[19]

46. See menetlus ulatub võrgustiku teadaandest kuni liiklusgraafiku heakskiitmiseni.[20] Selle menetluse vaheetapid on reguleeritud direktiivi 2012/34 IV peatüki 3. jaos ja need hõlmavad:

– ühe või mitme taotleja (raudteeveo-ettevõtjad) infrastruktuuri läbilaskevõime taotlusi;

– liiklusgraafikute koostamist pärast taotlejate taotluste esitamist;

– kooskõlastamist, mis toimub siis, kui infrastruktuuriettevõtjale on esitatud omavahel vastuolus olevad taotlused;

– infrastruktuuri ülekoormatuks tunnistamine, mis leiab aset siis, kui kooskõlastamine ei osutu võimalikuks. Niisugusel juhul kohaldab infrastruktuuriettevõtja läbilaskevõime jaotamiseks prioriteetsuskriteeriume.

47. Esitatud küsimuste analüüsimisel tundub mulle asjakohasem järgida läbilaskevõimsuse jaotamise menetluse ajalist ülesehitust. Käsitlen seega esimesena seda, mis puudutab kooskõlastusmenetlust, ja seejärel võtan tähelepanu alla ülekoormatud infrastruktuuri suhtes kohaldatavad eeskirjad.

B. Teine eelotsuse küsimus

48. Teises eelotsuse küsimuses sisalduvate küsimustega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas infrastruktuuriettevõtja enne raudteeinfrastruktuuri ülekoormatuks tunnistamist:

– võib kohaldada riigisisest prioriteetsusreeglit;

– peab kooskõlastama taotletud rongiliine ja konsulteerima taotlejatega;

– peab hindama selle kauba kattumist, mida kaks või enam taotlejat soovivad vedada.

49. Nende küsimuste seas ristuvad omavahel materiaal- (läbilaskevõime jaotamise eeskirjad) ja menetlusõiguslikud (liiklusgraafikute koostamise ja kooskõlastamismenetlus) aspektid. Alustan viimati nimetatute analüüsimisega.

[19] „[Tagada] raudteeveo-ettevõtjatele […] võrdsetel, mittediskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel juurdepääsuõigus raudteeinfrastruktuurile kõigis liikmesriikides iga liiki raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks“. Direktiivi 2012/34 artikli 10 lõige 2 käsitleb reisijatevedu.

[20] Liiklusgraafik sisaldab „andmeid kõikide kavandatud rongi- ja veeremiliikumiste kohta, mis liiklusgraafikuperioodil asjasse puutuval infrastruktuuril toimuvad“ (direktiivi 2012/34 artikli 3 punkt 28).

1. Liiklusgraafikute koostamise ja kooskõlastamismenetlus: direktiivi 2012/34 artiklid 45 ja 46

50. Liiklusgraafikute koostamisel „[r]audteeinfrastruktuuri-ettevõtja rahuldab võimaluste piires kõik infrastruktuuri läbilaskevõime taotlused“.[21] Juhul, kui eri taotluste vahel tekib vastuolu, „[püüab ta] taotluste *kooskõlastamise* kaudu tagada kõikide nõudmiste parima ühildamise“.[22]

51. Kooskõlastamisel[23] on seega omavahel vastuolus olevate taotluste korral infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisel võtmefunktsioon. Selle kooskõlastamisülesande täitmisel, mille põhimõtted tuleb esitada võrgustiku teadaandes,[24] direktiivi 2012/34 artikkel 46:

– annab infrastruktuuriettevõtjale õiguse „mõistlikes piires pakkuda taotletud läbilaskevõimest erinevat infrastruktuuri läbilaskevõimet“ (lõige 2);

– näeb ette konsulteerimise taotlejatega, kellele edastatakse ilma andmeid avalikustamata teave teiste taotluste sisu kohta. Konsulteerimise eesmärk on, et infrastruktuuriettevõtja lahendaks tekkivad vastuolud (lõige 3);

– sätestab, et infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisega seoses tekkivate vaidluste „kiireks lahendamiseks [tehakse kättesaadavaks] vaidluste lahendamise süsteem“ (lõige 6).

52. Nende õigusnormide kogumist tuleneb, et raudteeveo-ettevõtjad ja infrastruktuuriettevõtja peavad kooskõlastusmenetluses tegutsema aktiivselt selleks, et jõuda mõistlikule lahendusele. Iga taotleja soovidest ja olemasolevatest läbilaskevõime piirangutest lähtudes püüab infrastruktuuriettevõtja saavutada selle, et kõigil taotlejatel oleks võimalus isegi mõningase ohverdamisega oma teenuseid osutada.

53. Infrastruktuuriettevõtja funktsioon ületab minu arvates pelgalt vahendaja funktsiooni, kes püüab konfliktis olevaid pooli kokkuleppele viia. Nagu ma juba märkisin, annab direktiiv 2012/34 talle otsustusõiguse. Täpsemalt annab artikli 46 lõige 3 talle volituse *lahendada* kõik võimalikud vastuolud taotlejate vahel.

54. Eelotsusetaotluses sisalduvast teabest ja poolte seisukohtadest võiks järeldada, et käsitletavas asjas läbi viidud kooskõlastusmenetlus ei vasta täielikult direktiivi 2012/34 artikli 46 nõuetele,[25] kuid seda saab selgitada üksnes eelotsusetaotluse esitanud kohus, kes teab asjaolusid kõige lähemalt.

[21] Direktiivi 2012/34 artikli 45 lõige 1.

[22] Direktiivi 2012/34 artikli 46 lõige 1. Analoogilises tähenduses sama artikli lõige 5: „[k]ui infrastruktuuri läbilaskevõime taotlusi ei ole võimalik kooskõlastamata rahuldada, püüab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja rahuldada kõik taotlused kooskõlastamise kaudu“.

[23] Määratletud direktiivi 2012/34 artikli 3 punktis 22 kui „menetlus, mille käigus raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja taotlejad püüavad lahendada olukordi, kus infrastruktuuri läbilaskevõime taotlused ei ole omavahel kooskõlas“.

[24] Direktiivi 2012/34 artikli 46 lõige 4 ja IV lisa punkt 3. Viimase kohaselt peab võrgustiku teadaandes esitatav teave sisaldama: „d) kooskõlastamismenetlust reguleerivaid põhimõtteid ja selle menetluse raames kättesaadavaks tehtavat vaidluste lahendamise süsteemi“.

[25] Paistab, et see protsess seisnes kirjavahetuses, ilma et oleks mingitki jälge soovist konflikti lahendada. Eelotsusetaotluse punktist 15 nähtub infrastruktuuriettevõtja suutmatus tegutseda olukorras, kus taotleja keeldub kooskõlastusmenetluses osalemast. Sama võib järeldada ka Gargždų geležinkelise seisukohtadest (punktid 68–70). Ei oleks loogiline, kui kooskõlastusmenetlus oleks määratud läbikukkumisele seetõttu, et üks taotleja keeldub selles osalemast.

2. Kas liiklusgraafikute koostamise ja kooskõlastamismenetlustes on eelistusi?

55. Direktiivi artikli 45 lõige 2 lubab infrastruktuuriettevõtjal „liiklusgraafikute koostamisel ja kooskõlastamisel […] eelistada eriotstarbelisi teenuseid, kuid üksnes artiklites 47 ja 49 sätestatud korras“.

56. Selle sätte tõlgendamine ei ole lihtne, kuna artikkel 47 reguleerib lõigu tunnistamist ülekoormatuks ja artikkel 49 käsitleb eriotstarbelist infrastruktuuri (mis praegusel juhul ei puutu asjasse).

57. Minu arvates võimaldab artiklis 45 tehtud viide artiklile 47 järeldada, et teatud teenuseid eelistavaid prioriteetsuskriteeriume, mis on viimati nimetatud sättes ette nähtud selleks, et jaotada ülekoormatud infrastruktuuri läbilaskevõimet, saab *mutatis mutandis* kohaldada (eelnevatele) liiklusgraafikute koostamise ja kooskõlastamismenetlustele.

58. Jagan siinkohal Leedu valitsuse seisukohta, mitte komisjoni oma, kelle arvates ei näe artiklid 45 ja 46 ette prioriteetsuskriteeriumide kohaldamist, mis piirnevad artikliga 47. Komisjon leiab, et nii tuleneb kohtuotsuse SJ[26] punktidest 39 ja 40, kuid mina mõistan neid punkte temast erinevalt.

59. Selles kohtuotsuses rõhutas Euroopa Kohus, olles välja toonud liiklusgraafikute koostamise ja kooskõlastamismenetluste põhisisu, kuidas „direktiivi 2012/34 artikkel 47 näeb ette normid ülekoormatud raudteeinfrastruktuuri olukorraks, mille puhul infrastruktuuriettevõtja võib kehtestada prioriteetsuskriteeriume“. Kohus ei selgitanud (kuna see ei olnud tolles vaidluses vajalik), kas neid samu kriteeriume saab kasutada liiklusgraafikute koostamise ja kooskõlastamismenetlustes.

60. Nagu ma samuti juba märkisin, annavad direktiivi 2012/34 artiklid 45 ja 46 infrastruktuuriettevõtjale jaotamistaotluste lahendamiseks ulatusliku kaalutlusõiguse. Selles ei takista tal miski varem teada anda (võrgustiku teadaandes), milliste mõistlike, objektiivsete ja mittediskrimineerivate kriteeriumide alusel ta liiklusgraafikud koostab ja vajaduse korral omavahel vastuolus olevaid taotlusi kooskõlastab. Samal viisil võib ta eelistada ühtesid teenuseid teistele, kui seda nõuab üldine huvi.

61. Nagu väidab Leedu valitsus, soodustab see menetluse läbipaistvust, kuna taotlejad teavad ette, mis saab siis, kui nende taotlusi tuleb kooskõlastama hakata.

62. Erinev on see, et prioriteetsusreeglite seas on kasutamise intensiivsus määrav kriteerium. Allpool analüüsin, mil määral see kriteerium toob kaasa olemasoleva operaatori eelistamise nii, et selle kohaldamine riivab üht direktiivi 2012/34 peamistest eesmärkidest, milleks on raudteeveoturu avamine konkurentsile.

3. Veetava kauba laad

63. Nii nagu Leedu valitsus ja komisjon, leian ma, et veetava kauba laad ei ole omavahel vastuolus olevate läbilaskevõime jaotamise taotluste kooskõlastamise menetluses oluline asjaolu.

[26] 28. veebruari 2019. aasta kohtuotsus (C-388/17, EU:C:2019:161).

64. Direktiivis 2012/34 võetakse kauba laadiga seotud eripärasid arvesse lisatasude kindlaksmääramisel, kuid mitte kooskõlastusmenetluses. Selle artikli 32 lõike 1 neljanda lõigu kohaselt võivad infrastruktuuriettevõtjad eristada turusegmente veetava kauba alusel.

65. Pealegi ei tule selle kauba liiki, mida raudteeveo-ettevõtja kavatseb vedada, läbilaskevõime jaotamise taotlustes märkida. Nimelt väidab Gargždų geležinkelis,[27] et tema taotluses oli viidatud kaubarongidele, ilma et oleks täpsustatud kaupa, mida ta kavatseb vedada (mis tundub loogiline, sest see on turu konkreetsetest vajadustest sõltuv muutuja).[28]

C. Esimene eelotsuse küsimus

66. Küsimustega, mis sisalduvad esimeses eelotsuse küsimuses, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus kokkuvõttes teada, kas ülekoormatuks tunnistatud infrastruktuuri puhul lubab direktiivi 2012/34 artikli 47 lõige 4 kehtestada läbilaskevõime jaotamise prioriteetsuskriteeriume, mis võtavad arvesse seda, kui intensiivselt raudteeveo-ettevõtja asjaomast infrastruktuuri varem kasutas või edaspidi kasutab.

67. Menetluses osalenute seisukohad on selles küsimuses lahknevad: Gargždų geležinkelis väidab, et turule sisenevaid operaatoreid diskrimineeritakse, millega Leedu valitsus aga ei nõustu. Komisjon omakorda leiab, et see kriteerium, isegi kui see oleks abstraktselt võttes kehtiv, on lubatav üksnes juhul, kui sellega ei piirata konkurentsi ega soodustata läbilaskevõime säilitamist.

68. Nendele küsimustele vastamiseks vajalikud juhised annab minu hinnangul kohtuotsus komisjon *vs.* Hispaania. Selles otsuses Euroopa Kohus:

– sedastas, et vastavalt „direktiivi 2001/14 artikli 14 lõikele 1 [praegu direktiivi 2012/34 artikli 39 lõige 1] […] tagab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, et infrastruktuuri läbilaskevõimet jaotatakse ausalt ja diskrimineerimata ning vastavalt liidu õigusele“;

– tõdes, „et võrgu tegeliku kasutamise kriteerium kui infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise kriteerium on diskrimineeriv, kuna juhul, kui taotlused samale rongiliinile kattuvad või kui võrk on tunnistatud ülekoormatuks, toob see kaasa tavapäraste kasutajate eeliste säilimise ja uute turuletulijate juurdepääsu kõige atraktiivsematele rongiliinidele blokeerimise“.[29]

69. On kindel, et tolles kohtuasjas viidati kasutamise intensiivsuse all varasemale kasutamisele ja praeguses kohtuasjas on silmas peetud tulevikus prognoositavat kasutamist. Sellest hoolimata leian, et see asjaolu ei mõjuta lõpptulemust.

70. See on nii, sest prognoosid infrastruktuuri läbilaskevõime tulevase vajaduse kohta peavad selleks, et need oleksid veenvad ja realistlikud, tuginema kasutamise objektiivsetele andmetele lähiminevikus (või käesoleval ajal). Kuna ainsad, kes saavad niisuguseid hindamiseks tarvilikke

[27] Tema kirjalike seisukohtade punktid 15 ja 16.

[28] Kui „tegevusluba“ on „tegevusluba väljaandva asutuse poolt ettevõtjale antud luba, millega tunnistatakse ettevõtja suutlikkust osutada raudteeveoteenuseid raudteeveo-ettevõtjana“ ja raudteeveo-ettevõtja peamine tegevusala peab olema „osutada raudtee-kaubaveoteenuseid ja/või raudtee-reisijateveo teenuseid“, tuleb läbilaskevõime jaotamise taotluses märkida pakutav teenus (reisijad või kaup), kuid mitte tingimata veetava kauba liik.

[29] Kohtuotsus komisjon *vs.* Hispaania (punktid 94 ja 95). See kohtupraktika takistab ka artikli 52 „Rongiliinide kasutamine“ mõistmist osas, milles viidatakse jaotamismenetluse prioriteetidele, selles tähenduses, et rongiliinide varasem kasutamismäär võib olla eelis. Täpsemalt juhatab selle artikli lõige 2 vastupidises suunas, kuna ülekoormatud infrastruktuuri puhul seob see rongiliinide kohustusliku loovutamise nende alakasutusega.

andmeid anda, on juba tegutsevad operaatorid; kõik, kes soovivad turule siseneda, on halvemas olukorras: neil ei ole võimalik tugineda enda kasuks teenustele, mida nad on osutanud (või saavad seda teha üksnes vähesel määral).

71. Tegelikkuses võib selle kriteeriumi lubamine tekitada nõiaringi, milles olemasolevale operaatorile jaotataks järjest läbilaskevõimet, minnes mööda direktiivi 2012/34 artikli 38 lõikes 2 sätestatud ajalisest piirangust („õiguse kasutada konkreetset infrastruktuuri läbilaskevõimet rongiliinina võib taotlejatele anda maksimaalselt üheks liiklusgraafikuperioodiks“). [30]

72. Isegi mööndes, et ebavõrdset kohtlemist võiks õigustada direktiivi 2012/34 muu eesmärk nagu infrastruktuuri tõhusama kasutamise tagamine, siis „selle eesmärgi saavutamiseks ei ole mingil juhul vajalik, et kõnealune meede diskrimineeriks raudteevõrguettevõtjaid ja blokeeriks uute tulijate juurdepääsu raudteevõrgule“. [31]

73. See, et uut operaatorit *de facto* diskrimineeriti, tundub nähtuvat eelotsusetaotluses ja poolte seisukohtades kirjeldatud asjaoludest. Kuigi jällegi peab eelotsusetaotluse esitanud kohus seda kontrollima, viitab kõik sellele, et jaotuseeskirjade punkti 28 kolmanda ja neljanda reegli kohaldamisel jäetakse uue operaatori taotlused infrastruktuurile ligipääsemiseks süstemaatiliselt rahuldamata, eelistades riigi omandis olevat ajaloolist operaatorit. Lisaks taotleb viimati nimetatu läbilaskevõimet, mida ta pärast selle saamist ei kasuta, [32] ja keeldub osalemast kooskõlastusmenetluses.

V. Ettepanek

74. Eeltoodut arvestades teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Lietuvos vyriausiasis administracinis teismasele (Leedu kõrgeim halduskohus) järgmiselt:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond,

tuleb tõlgendada nii, et

– selle artiklis 46 nähakse ette kooskõlastamis- ja vaidluste lahendamise menetlused, et infrastruktuuriettevõtja otsustaks mõistlikes piirides ise taotlejatele raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimet jaotada selliselt, et pärast nendega konsulteerimist ühildab ta omavahel vastuolus olevad taotlused;

– lubab oma artikli 45 lõikes 2 koostoimes artikliga 47 seda, et infrastruktuuriettevõtja eelistab liiklusgraafikute koostamise ja kooskõlastamismenetlustes eriotstarbelisi teenuseid tingimusel, et ta teeb seda objektiivsete, läbipaistvate, mõistlike, proportsionaalsete ja mittediskrimineerivate kriteeriumide alusel;

[30] Kohtuotsus komisjon *vs*. Hispaania, punktid 91 ja 92. Euroopa Kohus rõhutas selle otsuse punktis 98, et on olemas „erinorm[id], mille eesmärk on õhutada infrastruktuuri läbilaskevõime tõhusale kasutamisele, tagades samal ajal õiglase ja mittediskrimineeriva juurdepääsu raudteevõrgule“. Kohtujurist Jääskinen märkis oma ettepanekus, et „mainitud direktiivis ette nähtud meetmete hulgas, mille eesmärk on võrgu tõhusa kasutamise edendamine, ei ole meedet, mis asetaks ajaloolise käitaja eelisolukorda“ (C-483/10, EU:C:2012:524, punkt 97).

[31] Kohtuotsus komisjon *vs*. Hispaania, punkt 97.

[32] Gargždų geležinkelis viitab Leedu kontrollikoja aruandele (12. detsembri 2018. aasta auditi aruanne nr VA 2018 P 20 1 12), milles on tema sõnul leitud, et riiklik operaator ei olnud kasutanud 39% reserveeritud läbilaskevõimest.

– sellega on artikli 47 lõike 4 kohaselt vastuolus riigisisesed õigusnormid, millega kehtestatakse infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisel olukorras, kus infrastruktuur on ülekoormatud, prioriteetsuskriteeriumiks see, kui intensiivselt olemasolev raudteeveo-ettevõtja raudteeinfrastruktuuri varem kasutas või edaspidi kasutab, takistades selle tulemusel uute operaatorite juurdepääsu samale infrastruktuurile.