Lietas arhīva Nr. A42-00231-19/28
ECLI:LV:ADRJRIT:2019:0125.A420138218.4.S

SPRIEDUMS
Latvijas tautas vārdā
Rīgā 2019.gada 25.janvārī

Administratīvā rajona tiesa
šādā sastāvā: tiesnese Tatjana Jefremova,

piedaloties pieteicējas VAS "Latvijas dzelzceļš" pārstāvim /pers. A/, atbildētājas Latvijas Republikas pusē pieaicinātās iestādes – Valsts dzelzceļa administrācijas pārstāvim /pers. B/, /pers. C/ un /pers. D/, trešās personas AS "Baltijas ekspresis" pārstāvim /pers. E/,

atklātā tiesas sēdē izskatīja administratīvo lietu, kas ierosināta pēc VAS "Latvijas dzelzceļš" pieteikuma par Valsts dzelzceļa administrācijas 2017.gada 5.decembra lēmuma Nr.1.5-6/4 atcelšanu.

A p r a k s t o š ā

[1] AS "Baltijas Ekspresis" no 2002.gada nomā VAS "Latvijas dzelzceļš" (turpmāk arī – pieteicēja) piederošo Ventspils depo ēku /adrese A/(turpmāk – Ventspils depo ēka). Nomas līgums vairākkārt pārslēgts. Ar 2017.gada 5.septembra vēstuli pieteicēja paziņoja AS "Baltijas Ekspresis" par nomas līguma izbeigšanu. AS "Baltijas Ekspresis" vērsās Valsts dzelzceļa administrācijā (turpmāk – Administrācija) ar sūdzību, lūdzot nepieļaut vai novērst pieteicējas rīcību, kas rada risku AS "Baltijas Ekspresis" kā pārvadātāja darbības nepārtrauktībai un apkalpes vietas darbības nepārtrauktībai, izvērtēt, vai pieteicēja neizmanto savu kā iznomātāja un infrastruktūras pārvaldītāja stāvokli nolūkā nerisināt vagonu padošanas/novākšanas jautājumu, likt šķēršļus AS "Baltijas Ekspresis" šī jautājuma risināšanā, nepieņemt attiecīgas instrukcijas, kā rezultātā tiek diskriminēta AS "Baltijas Ekspresis", jo nevar sniegt tehnoloģiskās operācijas Ventspils stacijā, un izvērtēt, vai pieteicēja nenostāda AS "Baltijas Ekspresis" nevienlīdzīgā stāvoklī attiecībā pret citiem tirgus dalībniekiem.

[2] Ar Administrācijas 2017.gada 5.decembra lēmumu Nr.1.5-6/4 (turpmāk – lēmums) uzdots pieteicējai nodrošināt piekļuvi Ventspils depo ēkai kā apkalpes vietai un tajā sniegto pakalpojumu pieejamību, kuri minēti Dzelzceļa likuma 12.[1]panta otrās daļas 5. un 6.punktā. Lēmumā norādīts turpmāk minētais.

[2.1] Kopš 2002.gada AS "Baltijas Ekspresis" no pieteicējas nomā Ventspils depo ēku. Ar 2017.gada 5.septembra vēstuli pieteicēja ir paziņojusi par nomas līguma izbeigšanu.

[2.2] Ventspils depo ēka ir ierīkota, lai tur sniegtu pakalpojumus, kas minēti Dzelzceļa likuma 12.[1]panta otrās daļas 5. un 6.punktā, un vienlaikus arī nodrošinātu piekļuvi Ventspils depo ēkai. Tādējādi Ventspils depo ēka uzskatāma par apkalpes vietu Dzelzceļa likuma izpratnē.

[2.3] AS "Baltijas Ekspresis" kā pārvadātājs izmanto Ventspils depo ēku pašapkalpošanās vajadzībām un tajā pats veic pakalpojumus, ko apkalpes vietas operators sniedz apkalpes vietā, kas minēta Dzelzceļa likuma 12.[1]panta otrās daļas 5. un 6.punktā, vienlaikus neizslēdzot jebkuram citam pārvadātājam pēc pieprasījuma piekļuvi šai apkalpes vietai un tajā sniegtajiem pakalpojumiem.

[2.4] Attiecībā uz pakalpojumu sniegšanu, atbilstoši iepriekš minētajai apkalpes vietas definīcijai (terminam) ir būtiski konstatēt, ka apkalpes vieta ir ierīkota tā, lai apkalpes vietas pakalpojumus varētu sniegt pēc pieprasījuma. Attiecīgi informācijas nepublicēšana, neizpildot Dzelzceļa likuma 11.[2] un 28.panta prasības, nevar būt par pamatu, lai uzskatītu, ka apkalpes vieta nepastāv, ja objekts pilnībā atbilst apkalpes vietas definīcijai (terminam). Informācijas nepublicēšana uzskatāma vienīgi par Dzelzceļa likumā noteikto prasību neievērošanu, nevis par kritērijiem, lai konstatētu apkalpes vietas esamību.

[2.5] Nav pamatots pieteicējas apgalvojums, ka tā nav tikusi informēta par AS "Baltijas Ekspresis" darbībām Ventspils depo ēkā, jo pieteicēja no AS "Baltijas Ekspresis" Ventspils depo ēkā saņēmusi dīzeļlokomotīves tehniskās apskates ?? 2 pakalpojumu, kas uzskatāms par ritošā sastāva tehnisko apkopi. Turklāt pieteicēja kā Ventspils depo ēkas iznomātājs ir bijusi informēta par Ventspils depo ēkas aprīkojumu.

[2.6] Atbilstoši Dzelzceļa likuma 12.[2] panta astotajai daļa piekļuve apkalpes vietai un apkalpes vietā sniegto pakalpojumu pieejamība nodrošināma vismaz divus gadus pēc kārtas pat tad, ja apkalpes vieta visu šo laiku netiek izmantota. Un tikai pēc tam iespējama apkalpes vietas slēgšana.

[2.7] Pieteicēja plāno pārtraukt nodrošināt piekļuvi Ventspils depo ēkā ierīkotajai apkalpes vietai un tajā sniegtajiem pakalpojumiem, kurus pēc pieprasījuma var izmantot jebkurš pārvadātājs, un tādējādi apkalpes vietu slēgt. Līdz ar to piekļuves apkalpes vietai un tajā sniegto pakalpojumu pieejamības pārtraukšana un apkalpes vietas slēgšana ir pretrunā ar Dzelzceļa likumu 12.[2]panta astoto daļu.

[3] Pieteikumā un tā papildinājumos norādīti turpmāk minētie argumenti.

[3.1] Iestāde ir pārkāpusi procesuālā taisnīguma principu, jo pieteicēja netika uzklausīta un lēmums faktiski jau bija pieņemts 2 mēnešus pirms tā noformēšanas.

[3.2] Iestāde kļūdaini uzskata, ka Ventspils depo ēka ir apkalpes vieta, piešķirot nozīmi tikai attiecīgā objekta izveidošanas vēsturiskajam mērķim un atstājot bez ievērības attiecīgā objekta aktuālo izmantošanu.

[3.3] Nomas objekta atzīšana par apkalpes vietu tikai dēļ tā ierīkošanas vēsturiskajiem mērķiem radītu atsevišķu Dzelzceļa likuma normu atpakaļejošu spēku, kas nav pieļaujams, un būtu pretrunā Latvijas Republikas Satversmes 90.pantam.

[3.4] Iestāde kļūdaini secinājusi, ka pieteicēja Venstpils depo ēkā būtu saņēmusi apkalpes vietas pakalpojumus. Nav konkrētu ziņu par konsekventu apkalpes vietas pakalpojumu sniegšanu citiem pārvadātājiem, un Komisijas 2017.gada 22.novembra Īstenošanas regula (ES) 2017/2177

par piekļuvi apkalpes vietām un ar dzelzceļu saistītajiem pakalpojumiem (turpmāk – Regula Nr.2017/2177) ir piemērota kļūdaini.

[3.5] To, ka minētais objekts būtu uzskatāms par apkalpes vietu, papildus liek apšaubīt arī tas, ka šī versija parādījās tikai pēc tam, kad pieteicēja bija paziņojusi par nomas līguma izbeigšanu.

[3.6] Versiju par apkalpes vietu liek apšaubīt arī tas, ka nomas priekšmets ir ticis iznomāts vienam no pārvadātājiem tā saimnieciskās darbības vajadzībām, kas saskaņā ar Dzelzceļa likumu ir secīga darbība pēc tam, kad apkalpes vietā pēc apkalpes vietas pakalpojumiem vairs nav pieprasījuma.

[3.7] Lēmums rada būtisku pieteicējas īpašuma tiesību ierobežojumu, jo tajā noteiktais tiesiskais pienākums liedz pieteicējai pēc saviem ieskatiem rīkoties ar tai piederošo nekustamo īpašumu. Lēmums pieteicējas īpašumtiesības ierobežo tādā mērā, ka tās faktiski tiek atņemtas pēc būtības. Īpašumtiesības tiek ierobežotas likumam neatbilstošā veidā, nosakot ierobežojumu situācijā, kurā likums to neparedz, un personai, kurai ierobežojumu nav paredzēts noteikt.

[4] Administrācija paskaidrojumā par pieteikumu uzskata to par nepamatotu un noraidāmu, balstoties uz lēmumā norādītajiem apsvērumiem un papildus paskaidrojot turpmāk minēto.

[4.1] Nav pamatots pieteicējas norādītais par procesuālā taisnīguma principa pārkāpumu. Iestāde ievēroja objektivitāti un deva pieteicējai pienācīgu iespēju izteikt savu viedokli un iesniegt pierādījumus kā arī nodrošināja pieteicējas tiesības iepazīties ar lietu un izteikt savu viedokli.

[4.2] Pretēji pieteicējas norādītajam Administrācija, pamatojot Lēmumu, nav piemērojusi Regulu Nr. 2017/2177, jo nav iestājies tās piemērošanas termiņš. Dzelzceļa likuma normas nenosaka, ka darbību, kas saistīta ar apkalpes vietas operatora pakalpojumu sniegšanu, var veikt tikai savā īpašumā esošās telpās (objektā). Konkrētajā gadījumā AS "Baltijas Ekspresis" Ventspils depo ēkā, kuru nomā no pieteicējas, pati veic pakalpojumus (pašapkalpošanās gadījums), vienlaikus neizslēdzot Ventspils depo ēkā šādus pakalpojumus saņemt jebkuram citam pārvadātājam pēc pieprasījuma.

[4.3] Lēmums nerada likumā neparedzētu pieteicējas īpašuma tiesību ierobežojumu, jo pieteicējas kā Ventspils depo ēkas īpašnieces tiesību ierobežojums ir paredzēts Dzelzceļa likuma 12.^{2}panta septītajā un astotajā daļā.

[4.4] Attiecībā uz pieteikumā norādīto, ka Ventspils depo ēkas atzīšana par apkalpes vietu radītu atsevišķu Dzelzceļa likuma normu atpakaļejošu spēku, Administrācija paskaidro, ka Dzelzceļa likuma 12.^{2}panta septītā daļa izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes 2012.gada 21.novembra direktīvas 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (turpmāk – Direktīva Nr. 2012/34/ES), kura bija jāpārņem līdz 2015.gada 16.jūnijam. Likumprojekta "Grozījumi Dzelzceļa likumā" izstrādei organizētās darba grupas sastāvā tika iekļauti arī pieteicējas pārstāvji. Līdz ar to pieteicēja nevarēja nezināt, ka nacionālajā tiesību sistēmā līdz 2015.gada 16. jūnijam paredzēts ieviest apkalpes vietas jēdzienu un apkalpes vietas speciālo tiesisko regulējumu, kas rada būtiskus īpašuma tiesību ierobežojumus un nenosaka jaunā tiesiskā regulējuma piemērošanas izņēmumus attiecībā uz esošajiem objektiem, ja tie pilnībā atbilst apkalpes vietas jēdzienam.

[4.5] Attiecībā uz pieteikumā norādīto, ka pieteicējai, kura nav konkrētās apkalpes vietas operators, uzliktais tiesiskais pienākums pēc būtības ir apkalpes vietas operatora pienākums, Administrācija paskaidro, ka pārtraukt nodrošināt piekļuvi Ventspils depo ēkā ierīkotajai apkalpes vietai un tajā sniegtajiem pakalpojumiem, kurus pati veic AS "Baltijas Ekspresis" un kurus pēc pieprasījuma var izmantot jebkurš pārvadātājs, plāno tieši pieteicēja, ne šīs apkalpes vietas operators. Līdz ar to tiesiskais pienākums uzlikts tikai pieteicējai, kura ir Ventspils depo ēkas īpašniece.

[5] Trešā persona paskaidrojumā par pieteikumu uzskata to par nepamatotu un noraidāmu, norādot apsvērumus, kas sasaucas ar lēmumā un atbildētājas paskaidrojumā minēto, un papildus paskaidrojot turpmāk minēto.

[5.1] AS "Baltijas Ekspresis" sniegto pakalpojumu klāstā ietilpst arī lokomotīvju ekspluatācijas pakalpojumi, tajā skaitā remonta un tehnisko apkopju veikšana.

[5.2] Ventspils depo ēkai un tajā izvietotajam aprīkojumam ir būtiska nozīme, lai AS "Baltijas Ekspresis" vispār varētu veikt saimniecisko darbību. AS "Baltijas Ekspresis" vilcienu kustības drošības pārvaldības sistēma ir izstrādāta tā, ka visi sistēmā iekļautie tehniskie un tehnoloģiskie procesi paredz iespēju depo ēku izmantot kā maģistrālo lokomotīvju apgrozības punktu, līdz ar ko depo ēka ir iekļauta AS "Baltijas Ekspresis" tehnoloģiskajās ķēdēs.

[5.3] AS "Baltijas Ekspresis" un pieteicējas līgums tika pārjaunots 2016.gadā uz 12 gadiem, un AS "Baltijas Ekspresis" veica kapitālieguldījumus depo ēkas tehniskā stāvokļa saglabāšanā un uzlabošanā.

[5.4] Pieteicēja maldina tiesu, apgalvojot, ka tai neesot bijis zināms, ka depo ēka varētu tikt klasificēta kā apkalpes vieta, kurā tiek sniegti apkalpes vietas pakalpojumi.

[6] Pieteicējas pārstāvis tiesas sēdē pieteikumu uzturēja, balstoties uz pieteikumā minētajiem argumentiem.

[7] Administrācijas pārstāvji tiesas sēdē neatzina pieteikumā ietverto prasījumu, pamatojoties uz rakstveida paskaidrojumā norādītajiem argumentiem.

[8] Trešās personas pārstāvis tiesas sēdē neatzina pieteikumā ietverto prasījumu, pamatojoties uz rakstveida paskaidrojumā norādītajiem argumentiem.

M o t ī v u d a ļ

[9] Tiesa secina, ka lietā ir strīds par to, vai Ventspils depo ēka ir atzīstama par apkalpes vietu Dzelzceļa likuma izpratnē un to, vai Administrācijai ir tiesības uzdot pieteicējai nodrošināt piekļuvi Ventspils depo ēkai kā apkalpes vietai un Dzelzceļa likuma 12.^{1}panta otrās daļas 5. un 6.punktā minēto pakalpojumu pieejamību.

[10] Dzelzceļa likuma 1.panta 26.punkts noteic, ka apkalpes vieta – vieta (arī zemes platība, ēka un aprīkojums), kura kopumā vai kuras daļa ir īpaši ierīkota, lai varētu sniegt vienu vai vairākus šā likuma 12.^{1}panta otrajā, trešajā vai ceturtajā daļā minētos pakalpojumus.

Tādējādi, lai noskaidrotu, vai Ventspils depo ēka atzīstama par apkalpes vietu, ir jāpārliecinās, vai ēka vai tajā esošais aprīkojums ļauj sniegt vismaz vienu no Dzelzceļa likuma 12.^{1}panta otrajā, trešajā vai ceturtajā daļā norādītajiem pakalpojumiem.

[10.1] Administrācija lēmumā norādījusi uz pakalpojumiem, kas ir minēti Dzelzceļa likuma 12.^{1}panta otrās daļas 5. un 6.punktā, proti, apkopes iekārtas, izņemot apjomīgas apkopes iekārtas, kas paredzētas tādiem ritošā sastāva veidiem, kuriem vajadzīgas īpašas iekārtas; citas tehniskas iekārtas, arī dzelzceļa ritošā sastāva tīrīšanas un mazgāšanas iekārtas.

[10.2] AS "Baltijas Ekspresis", iesniedzot sūdzību Administrācijai, norādījusi, ka Ventspils depo ēka ir vienīgā specializētā būve Ventspils stacijā, kas pielāgota lokomotīvju remonta un apkopju veikšanai ar apskates grāvi, smilšu kaltēšanu jeb sagatavošanu ritošā sastāva vajadzībām, tajā izvietotu

tehnisko aprīkojumu (*lietas 1.sējuma 87. – 89.lapa*). Atbilstoši Ventspils depo ēkas plānam ēkas 1.stāvā ir ierīkotas četras apskates bedres (*lietas 1.sējuma 103.lapa*). AS "Baltijas Ekspresis" 2017.gada 24.oktobra vēstulē Nr.1.2-5/7-560 Administrācijai sniegusi informāciju, ka apskates bedres ir savienotas ar sliežu ceļiem, kas atrodas ēkā. Lokomotīves, iebraucot ēkā, nokļūst uz apskates bedrēm, no kurām var veikt nepieciešamās darbības, kas saistītas ar dīzeļlokomotīvju tehnisko apkopi un remontu (*lietas 1.sējuma 107.lapa*). Vēstulei pievienotas Ventspils depo ēkas fotogrāfijas (*lietas 1.sējuma 121. – 130.lapa*).

Pieteicēja paskaidrojumā Administrācijai norādījusi, ka AS "Baltijas Ekspresis" Administrācijai ir sniegusi nekorektu informāciju par Ventspils depo ēkas izmantošanas mērķi, jo telpas tika iznomātas birojam un saimnieciskajai darbībai. AS "Baltijas Ekspresis" nav informējusi pieteicēju, ka Ventspils depo ēkas izmantošanas mērķis ir apkalpes vieta Dzelzceļa likuma izpratnē. Tādējādi nav iespējams pārtraukt apkalpes pakalpojumu sniegšanu Ventspils depo ēkā, jo tādi tur netiek sniegti (*lietas 1.sējuma 92. – 93.lapa*).

A/s "Baltijas Ekspresis" Administrācijai iesniedza līgumus ar pieteicēju un Ventspils depo ēkas fotogrāfijas. Administrācija Ventspils depo ēkā 2017.gada 2.oktobrī organizējusi sūdzības izskatīšanas sanāksmi un klātienē pārliecinājusies par depo ēkas iekārtojumu un aprīkojumu. Savukārt pieteicēja nav apstrīdējusi AS "Baltijas Ekspresis" iesniegto līgumu un fotogrāfiju īstumu, līdz ar to tiesa secina, ka lietā nav strīda par depo ēkas iekārtojuma un aprīkojuma atbilstību AS "Baltijas Ekspresis" iesniegtajos dokumentos norādītajam.

[10.3] Tiesas ieskatā AS "Baltijas Ekspresis" iesniegtie dokumenti apstiprina, ka Ventspils depo ēka ir speciāli iekārtota ritošā sastāva tehniskai apkalpošanai, jo tajā ir ritošā sastāva apskates bedres, smilšu kalte un darbnīca ar metālapstrādes darbgaldiem. Papildus ir ņemams vērā, ka starp AS "Baltijas Ekspresis" un pieteicēju 2014.gada 30.decembrī ticis noslēgts līgums Nr.01/2015TA par VAS "Latvijas dzelzceļš" Ceļu distances Ventspils nodaļas TEM-2 sērijas dīzeļlokomotīves Nr.6435 tehnisko apskati ??-2 apjomā. Līgumā par tehniskās apskates izpildes vietu noteikta /adrese A/. Līguma darbības laikā ieplānotas 47 tehniskās apskates. Līguma termiņš noteikts līdz 2015.gada 31.decembrim. Ar 2015.gada 29.decembra vienošanos Nr.1 līguma termiņš pagarināts līdz 2016.gada 31.decembrim (*lietas 1.sējuma 53. – 56.lapa*).

Ievērojot norādīto, tiesa secina, ka Administrācija pamatoti ir atzinusi, ka Ventspils depo ēka ir apkalpes vieta Dzelzceļa likuma izpratnē un tajā ir iespējams sniegt Dzelzceļa likuma 12.[1]panta otrās daļas 5. un 6.punktā minētos pakalpojumus. Vienlaikus dokumenti ļauj izdarīt secinājumu, ka pieteicēja par minēto pakalpojumu sniegšanu depo ēkā bija informēta. Līdz ar to nav atzīstams par pamatotu pieteicējas iebildums, ka AS "Baltijas Ekspresis" versija par to, ka minētais objekts būtu uzskatāms par apkalpes vietu, parādījās tikai pēc paziņojuma par nomas līguma izbeigšanu.

Nav atzīstams par pamatotu arī pieteicējas iebildums attiecībā uz Regulas Nr. 2017/2177 kļūdainu piemērošanu, jo lēmums nav pamatots ar minēto regulu, bet gan lēmumā ir sniegta atsauce uz Regulas Nr. 2017/2177 piekto apsvērumu, kurā ir sniegta Direktīvas Nr.2012/34/ES interpretācija, proti, ka Direktīvu Nr.2012/34/ES piemēro gan attiecībā uz pašapkalpošanos, gan arī uz apkopes vietas pakalpojumu sniegšanu.

[10.4] Attiecībā uz pieteicējas iebildumiem, ka AS "Baltijas Ekspresis" mājaslapā nav iekļauta informācija par jebkādu apkalpes vietas pakalpojumu sniegšanu Ventspils depo ēkā, tādēļ AS "Baltijas Ekspresis" nav pamata atsaukties uz apkalpes vietas statusu, tiesa norāda, ka informācijas par apkalpes vietu nepublicēšana varētu tikt atzīta par Dzelzceļa likuma 11.[2] panta un 28.panta pārkāpumu, tomēr tā nav noteicoša, lai konstatētu apkalpes vietas esamību vai neesamību. Tādējādi, ja objekts, par kuru nav publicēta informācija, pilnībā atbilst apkalpes vietas definīcijai, nav pamata uzskatīt, ka tas nav apkalpes vieta. Papildus tiesa secina, ka Dzelzceļa likuma 1.panta 26.punkts kā apkalpes vietas pastāvēšanas priekšnoteikumu nenosaka faktu, ka informācijai par apkalpes vietu un nosacījumiem piekļuvei apkalpes vietai ir jābūt publicētai tīkla pārskatā.

[11] No lietas materiāliem izriet, ka AS "Baltijas Ekspresis" Ventspils depo ēku nepārtraukti nomāja kopš 2002.gada, un nomas līgums vairākkārt ticis pārslēgts (*lietas 1.sējuma 112. – 115.lapa*). AS "Baltijas Ekspresis" 2016.gada 20.jūnijā noslēgusi līgumu ar pieteicēju par Ventspils depo ēkas nomu līdz 2028.gada 30.aprīlim (*lietas 1.sējuma 19. – 26.lapa*), savukārt ar 2017.gada 5.septembra vēstuli Nr.DV-6.4.1./466-2017 pieteicēja paziņoja par nomas līguma izbeigšanu sakarā ar nepieciešamību telpas izmantot savas pamatdarbības nodrošināšanai (*lietas 1.sējuma 32.lapa*).

VAS "Latvijas dzelzceļš" Ceļu distances vadītājs /pers. F/ 2017.gada 18.augusta ziņojumā Nr.CD-6.5.1./512-2017 "Par mašīnu un drezīnu novietošanu ēkā Ventspilī" /pers. G/ norādījis, ka no 2017. līdz 2020.gadam paredzēts iekonservēt četras ceļa mašīnas un astoņas drezīnas, tehnikas vienību novietošana kādā citā vietā, nevis Ventspils depo ēkā sastādītu papildus izdevumus par apsardzi 10 150 *euro* mēnesī (*lietas 1.sējuma 31.lapa*). Pieteicēja 2017.gada 28.septembra vēstulē Nr.DV-6.4.1./531-2017 Administrācijai sniegusi skaidrojumu, ka pie samazinātā kravu apjoma mazākā apjomā ir jāuztur sliežu ceļi, tādēļ Ventspils depo ēku ir paredzēts izmantot, lai koncentrētu visu iekonservējamās ceļu tehnikas novietošanu vienā slēgta tipa ēkā zem apsardzes signalizācijas (*lietas 1.sējuma 41. – 42.lapa*).

Tiesa, izvērtējot norādītos apstākļus, secina, ka pieteicēja nav plānojusi Ventspils depo ēku turpmāk izmantot tehnikas apkalpei, jo tehnikas vienību iekonservēšana depo ēkā no 2017. līdz 2020.gadam liegtu piekļuvi ēkas infrastruktūrai un iekārtām. Tādējādi apkalpes vieta faktiski tiktu slēgta. Līdz ar to Administrācija pamatoti ir atzinusi, ka pieteicēja plāno pārtraukt nodrošināt piekļuvi Ventspils depo ēkā ierīkotajai apkalpes vietai un tajā sniegtajiem pakalpojumiem.

[12] Atbilstoši Dzelzceļa likuma 12.[1]panta otrās daļas 5. un 6.punktam apkalpes vietu operatori nediskriminējošā veidā visiem pārvadātājiem nodrošina piekļuvi (arī piekļuvi pa sliežu ceļiem) šādām apkalpes vietām, ja tādas ir, un pakalpojumiem, ko sniedz šādās vietās: apkopes iekārtas, izņemot apjomīgas apkopes iekārtas, kas paredzētas tādiem ritošā sastāva veidiem, kuriem vajadzīgas īpašas iekārtas; citas tehniskas iekārtas, arī dzelzceļa ritošā sastāva tīrīšanas un mazgāšanas iekārtas.

Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 8.punkta "f" un "g" apakšpunkts noteic, ka Administrācija izskata pieteikuma iesniedzēja sūdzības, ja tas uzskata, ka notikusi netaisnība, diskriminācija, vai ja tas ir cietis jebkādā citā veidā, jo īpaši sūdzības par lēmumiem, ko pieņēmis publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs vai attiecīgos gadījumos pārvadātājs vai apkalpes vietas operators par piekļuves kārtību saskaņā ar šā likuma 5.[1], 12.[1], 12.[2] un 25.[2]pantu, un pakalpojumu pieejamību un pakalpojumu maksas noteikšanu saskaņā ar šā likuma 12.[1] un 12.[2]pantu.

Šī panta pirmās daļas 9.punkts noteic, ka Administrācija uzrauga konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos un pēc savas iniciatīvas, kā arī lai nepieļautu pieteikuma iesniedzēju diskriminēšanu, jo īpaši kontrolē šīs daļas 8.punkta "a", "b", "c", "d", "e", "f" un "g" apakšpunktā norādītos jautājumus un pārbauda, vai tīkla pārskatā nav iekļautas diskriminējošas normas un vai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam vai infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējam nav piešķirta tāda rīcības brīvība, kas varētu tikt izmantota pieteikuma iesniedzēju diskriminēšanai.

Savukārt saskaņā ar Dzelzceļa likuma 31.panta 2.[2] daļu Valsts dzelzceļa administrācija izskata visas sūdzības, attiecīgajā gadījumā pieprasa vajadzīgo informāciju un viena mēneša laikā pēc sūdzības saņemšanas sāk apspriedes ar visām iesaistītajām pusēm. Tā pieņem lēmumu par sūdzībām, veic pasākumus, lai situāciju uzlabotu, un informē attiecīgās personas par savu pamatoto lēmumu iepriekš noteiktā un saprātīgā termiņā, bet ne vēlāk kā sešas nedēļas pēc visas attiecīgās informācijas saņemšanas. Valsts dzelzceļa administrācija attiecīgajā gadījumā pēc savas iniciatīvas lemj par pasākumiem, kas veicami, lai novērstu pieteikuma iesniedzēju diskriminēšanu, tirgus izkropļojumus un citas nevēlamas tendences konkrētajos tirgos, jo īpaši atsaucoties uz šā panta pirmās daļas 8.punkta "a", "b", "c", "d", "e", "f" un "g" apakšpunktā minētajiem jautājumiem.

Norādītās tiesību normas noteic Administrācijas kompetenci sūdzību par piekļuves kārtību apkalpes vietām izskatīšanā un lēmumu pieņemšanā. Ievērojot lietas apstākļus un sprieduma 10.-11.punktā minēto, tiesa secina, ka, pieņemot lēmumu un uzliekot pienākumu pieteicējai nodrošināt piekļuvi Ventspils depo ēkai kā apkalpes vietai un tajā sniegto pakalpojumu pieejamību, Administrācija tiesiski ir īstenojusi savu likumā paredzēto kontroles funkciju.

Pieteicēja uzskata, ka attiecībā uz viņu nav piemērojama Dzelzceļa likuma 12.[1] panta otrā daļa, jo pieteicēja nav uzskatāma par apkalpes vietas operatoru. Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 1.panta 27.punktu apkalpes vietas operators ir jebkurš komersants vai tā struktūrvienība, kas ir atbildīga par vienas vai vairāku apkalpes vietu pārvaldību vai par viena vai vairāku šā likuma 12.[1] panta otrajā, trešajā un ceturtajā daļā minēto pakalpojumu sniegšanu pārvadātājam. Ņemot vērā to, ka starp pieteicēju un AS "Baltijas Ekspresis" pastāv strīds, vai konkrētās telpas tika iznomātas, lai AS "Baltijas Ekspresis" tās izmantotu kā apkalpes vietu, tad tiesa uzskata, ka attiecībā uz pieteicēju ir uzskatāms, ka tā ir apkalpes vietas operatore kā komersants, kas ir atbildīgs par minētās apkalpes vietas pārvaldību.

[13] Tiesa neatzīst par pamatotiem pieteicējas iebildumus par to, ka lēmums pieteicējas īpašumtiesības ierobežo tādā mērā, ka tās faktiski tiek atņemtas pēc būtības, un īpašumtiesības tiek ierobežotas likumam neatbilstošā veidā.

Tiesa uzskata, ka Direktīva Nr. 2012/34/ES (secīgi arī Dzelzceļa likums) būtībā paredz īpašumtiesību ierobežojumu, jo tā liek nošķirt infrastruktūras pārvaldīšanu no pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas un liek nodrošināt nediskriminējošu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un apkalpes vietām. Minētās direktīvas mērķis ir liberalizēt dzelzceļa pārvadājumu tirgu, kur dalībvalstīs vēsturiski pastāvēja viena uzņēmuma monopolstāvoklis, un minētais uzņēmums veica gan infrastruktūras pārvaldīšanu, gan arī pasažieru un kravu pārvadājumus. Tādējādi dzelzceļa pārvadājumu tirgus atvēršanas mērķa labad dzelzceļa infrastruktūras un apkalpes vietas pārvaldītāja iespējas brīvi rīkoties ar dzelzceļa infrastruktūru un apkalpes vietu ir ierobežotas, tomēr direktīva un Dzelzceļa likums paredz infrastruktūras pārvaldītāja un apkalpes vietas operatora tiesības saņemt samaksu par infrastruktūras izmantošanu un apkalpes vietas iznomāšanu (Dzelzceļa likuma 12.[2]panta astotā daļa). Tiesa norāda, ka Administrācija nav apstrīdējusi ne pieteicējas īpašuma tiesības uz Ventspils depo ēku, ne arī tiesības izbeigt nomas līgumu pirms termiņa, bet gan uzdevusi ievērot Dzelzceļa likuma 12.[2]panta septītajā un astotajā daļā noteikto kārtību.

[14] Pieteicēja norāda, ka Dzelzceļa likuma 12.[2] panta astotajā daļā ir nepareizi pārņemta Direktīvas 2012/34/ES 13.panta sestā daļa, kas nosaka, ja kāda direktīvas II pielikuma 2. punktā minēta apkalpes vieta nav izmantota vismaz divus gadus pēc kārtas un, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums minētās apkalpes vietas operatoram ir paudis interesi piekļūt šai vietai, pamatojot to ar pierādītām vajadzībām, tās īpašnieks paziņo par visas apkalpes vietas vai tās daļas iznomāšanu vai izīrēšanu kā dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas vietu, ja vien minētās apkalpes iekārtas operators nepierāda, ka neviens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums to nevar izmantot tur notiekošās rekonversijas dēļ.

Tiesa savukārt norāda, ka gan Dzelzceļa likuma 12.[2] panta astotā daļa, gan Direktīvas 2012/34/ES 13.panta sestā daļa attiecas uz situāciju, kad apkalpes vieta nav izmantota vismaz divus gadus pēc kārtas, kas šajā lietā tiesas ieskatā nav konstatējams, turklāt lietā nav konstatējams arī notiekošs rekonversijas process Ventspils depo ēkā, bet gan tikai pieteicējas vēlme veikt minētās apkalpes vietas rekonversiju.

[15] Tiesa neatzīst par pamatotu pieteicējas iebildumu par to, ka pieteicēja netika uzklausīta un lēmums faktiski jau bija pieņemts divus mēnešus pirms tā noformēšanas, jo atbilstoši lietas materiāliem pieteicējai par AS "Baltijas ekspresis" iesniegto sūdzību un tās izskatīšanas vietu un laiku tika paziņots ar 2017.gada 22.septembra vēstuli Nr.1.9.-122. Vēstulē uzdoti konkrēti jautājumi par lietas apstākļiem (*lietas 1.sējuma 91.lapa*). Ar 2017.gada 9.oktobra vēstuli Nr.1.9.-130 pieteicēja uzaicināta sniegt jebkādu papildus informāciju izskatāmās sūdzības sakarā (*lietas 1.sējuma 95.lapa*). Savukārt Lēmums pieņemts tikai 2017.gada 5.decembrī. Tādējādi Administrācija bija devusi pieteicējai pienācīgu iespēju izteikt viedokli un iesniegt pierādījumus kā arī nodrošinājusi tiesības iepazīties ar lietu.

Dzelzceļa likuma 31.panta 2.[2] daļa paredz samērā ātru mehānismu, kādā veidā tiek skatīti iesniegumi un pieņemti lēmumi par Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 8.punktā minētajiem jautājumiem, kā arī Dzelzceļa likuma 31.panta 2.[2]daļa paredz arī iespēju noregulēt situāciju pirms lēmuma pieņemšanas. Tādējādi minētās nozares specifika ir arī tāda, ka Administrācijas pārstāvji var paust savu viedokli par konkrēto jautājumu arī pirms galīgā lēmuma pieņemšanas.

[16] Pieteicēja lūdz tiesai arī uzdot virkni prejudiciālu jautājumu Eiropas Savienības Tiesai saistībā ar to, vai Ventspils depo ēka šīs lietas faktiskajos apstākļos būtu uzskatāma par apkalpes vietu un vai pieteicēja šīs lietas faktiskajos apstākļos ir uzskatāma par apkalpes vietas operatoru. Tiesa uzskata, ka Dzelzceļa likuma un Direktīvas Nr.2012/34/ES normas ir pietiekami skaidras un nav konstatējamas to pretrunas, kas nepieļautu šīs lietas izskatīšanu, nevēršoties Eiropas Savienības Tiesā ar prejudiciāliem jautājumiem.

[17] Tiesa norāda, ka no Eiropas Cilvēka tiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas 6.panta izriet tiesas pienākums argumentēt spriedumus, bet tas nav saprotams kā prasība detalizēti atbildēt uz jebkuru argumentu. Tiesnešiem ir jāuzklausa argumenti, bet viņiem nav pienākums detalizēti atrunāt jebkuru iesniegumu vai skaidri atbildēt uz jebkuru paskaidrojumu. Tiesai ir atļauts izvērtēt argumentus, kurus tā uzskata par nozīmīgiem no tiesību viedokļa *(sk. Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta 2004.gada 23.novembra sprieduma lietā Nr.SKA-216/2004 8.punktu; 2005.gada 22.novembra sprieduma lietā Nr.SKA-378/2005 12.punktu).*

[18] Ņemot vērā sprieduma 10.-16.punktā minēto, lēmums ir pamatots un tiesisks, bet pieteikums noraidāms.

R e z o l u t ī v ā

Pamatojoties uz Administratīvā procesa likuma 246.–251. pantu un 289.–291. pantu, Administratīvā rajona tiesa

n o s p r i e d a

noraidīt pilnībā VAS "Latvijas dzelzceļš" pieteikumu par Valsts dzelzceļa administrācijas 2017.gada 5.decembra lēmuma Nr.1.5-6/4 atcelšanu.

Spriedumu var pārsūdzēt Administratīvajā apgabaltiesā viena mēneša laikā no tā sastādīšanas dienas, iesniedzot apelācijas sūdzību Administratīvās rajona tiesas Rīgas tiesu namā.