**„Apkalpes vieta” un „apkalpes pakalpojumi” dzelzceļa infrastruktūrā**

1. Dzelzceļa likuma 12.1panta otrajā daļā primāri ir ietverts konkrētu apkalpes vietu uzskaitījums, kas liecina, ka apkalpes vietu saraksts ir izsmeļošs un tas ir interpretējams šauri.

2. Jēdziena apkalpes vieta definīcija ir balstīta uz objektīvu kritēriju, proti, infrastruktūras tehniskās spējas sniegt noteiktus apkalpes pakalpojumus kritēriju. Tātad apkalpes vietai ir raksturīgs īpašs aprīkojums konkrētā pakalpojuma sniegšanai, proti, apkalpes vietai jābūt īpaši ierīkotai, lai tajā varētu sniegt kādu no Dzelzceļa likuma 12.1panta otrajā, trešajā vai ceturtajā daļā minētajiem pakalpojumiem. Tādējādi, lai kādu vietu (arī zemi, ēku un aprīkojumu) atzītu par apkalpes vietu, jākonstatē tās infrastruktūras tehniskās spējas sniegt noteiktus pakalpojumus.

**Manevru darbu veicēju tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai**

Dzelzceļa likuma 5.1panta pirmā un ceturtā daļa nosaka, ka gan pārvadātājam, gan atsevišķu tehnoloģisko procesu veicējiem ir tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai.

Manevru darbu pamatmērķis ir izformēt un saformēt vilcienu, kas tiek sasniegts, attiecīgi pārvietojot ritošo sastāvu. Manevru darbu tvērumā ir ielasāma arī šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operāciju veikšana. Tādējādi arī manevru darbu veicējiem ir no tiesību normām izrietošas tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai.

**Latvijas Republikas Senāta  
Administratīvo lietu departamenta  
2024.gada 28.novembra**

**SPRIEDUMS**

**Lieta Nr. A420284019, SKA-49/2024**

[ECLI:LV:AT:2024:1128.A420284019.23.S](https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/nolemumi/pdf/544777.pdf)

Senāts šādā sastāvā: senatore referente Līvija Slica, senatori Ermīns Darapoļskis un Rudīte Vīduša

rakstveida procesā izskatīja administratīvo lietu, kas ierosināta, pamatojoties uz valsts akciju sabiedrības „Latvijas dzelzceļš” pieteikumu par Valsts dzelzceļa administrācijas 2019.gada 7.oktobra lēmuma Nr. 1.5.6/2\_2019 atcelšanu, sakarā ar akciju sabiedrības „Baltijas Ekspresis” un Valsts dzelzceļa administrācijas kasācijas sūdzībām par Administratīvās apgabaltiesas 2021.gada 9.novembra spriedumu.

**Aprakstošā daļa**

[1] Trešā persona akciju sabiedrība „Baltijas Ekspresis” iesniedza sūdzību Valsts dzelzceļa administrācijā (turpmāk – administrācija) par pieteicējas valsts akciju sabiedrības „Latvijas dzelzceļš” kā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un apkalpes vietas operatora darbībām. Trešā persona norādīja, ka pieteicēja tai uzspiež pakalpojumus, kurus trešā persona var veikt saviem spēkiem, kā arī lūdza uzlikt pieteicējai pienākumu nodrošināt trešās personas manevru brigādes netraucētu piekļuvi visai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Ventspils stacijā.

Administrācija ar 2019.gada 7.oktobra lēmumu Nr. 1.5.-6/2\_2019 (turpmāk – pārsūdzētais lēmums) uzlika pieteicējai pienākumu līdz 2019.gada 31.decembrim nodrošināt pārvadātājiem brīvu piekļuvi visiem publiskās lietošanas Ventspils stacijas ceļiem, kuri nepieciešami manevru darbu, šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operāciju veikšanai, ja netiek izmantots īpaši ierīkotais ar speciālu aprīkojumu nodrošinātais Ventspils stacijas šķirošanas uzkalns un ar to tehnoloģiski saistītie Ventspils stacijas sliežu ceļi.

[2] Pieteicēja vērsās Administratīvajā rajona tiesā ar pieteikumu par pārsūdzētā lēmuma atcelšanu. Administratīvā rajona tiesa ar 2021.gada 25.marta spriedumu pieteikumu noraidīja.

[3] Administratīvā apgabaltiesa ar 2021.gada 9.novembra spriedumu apmierināja pieteicējas pieteikumu un atcēla pārsūdzēto lēmumu ar pieņemšanas dienu. Apgabaltiesa pamatoja spriedumu ar turpmāk norādītajiem argumentiem.

[3.1] Dzelzceļa likums izšķir divus pārvadātājiem nodrošināmus pakalpojumu veidus: dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja sniegto minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu (*Dzelzceļa likuma 12.1panta pirmā daļa*) un apkalpes vietas operatora nodrošinātos pakalpojumus un papildpakalpojumus (*Dzelzceļa likuma 12.1panta otrā, trešā un ceturtā daļa*).

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 12.1panta otrās daļas 3.punktu apkalpes vietu operatori nediskriminējošā veidā visiem pārvadātājiem nodrošina piekļuvi (arī piekļuvi pa sliežu ceļiem) apkalpes vietām un pakalpojumiem, ko sniedz šķirotavas un vilcienu sastāvu komplektēšanas iekārtas, arī manevru iekārtas. No minētā izriet, ka šķirotavas un vilcienu sastāvu komplektēšanas un manevru pakalpojumi ir apkalpes operatoru nodrošināti pakalpojumi. Attiecīgi ar pārsūdzēto lēmumu pieteicējai uzlikts pienākums nodrošināt pārvadātājiem brīvu piekļuvi visiem publiskās lietošanas Ventspils stacijas ceļiem, kuri nepieciešami apkalpes pakalpojumu (manevru darbu, šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operāciju) veikšanai.

[3.2] No Komisijas 2017.gada 22.novembra Īstenošanas regulas 2017/2177 par piekļuvi apkalpes vietām ar dzelzceļu saistītajiem pakalpojumiem (turpmāk – Īstenošanas regula) preambulas 13.apsvēruma izriet, ka nevar piespiest apkalpes vietas operatoru atļaut pašapkalpošanos operatora telpās, ja operators attiecīgo pakalpojumu piedāvā veidā, kas atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes 2012.gada 21.novembra direktīvai 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (turpmāk – direktīva 2012/34/ES), un šai regulai.

No pārsūdzētā lēmuma izriet, ka administrācija faktiski uzliek pienākumu pieteicējai nodrošināt pārvadātājiem pašapkalpošanās iespējas.

Administrācijas kompetencē ir pārbaudīt, vai apkalpes vietas operators pārvadātājam nepieciešamos pakalpojumus piedāvā veidā, kas atbilst direktīvai 2012/34/ES un Īstenošanas regulai, tomēr administrācijas kompetencē nav uzlikt pienākumu apkalpes vietas operatoram nodrošināt pārvadātājam visas tā norādītās pašapkalpošanās iespējas. Proti, nav pieļaujams piespiest apkalpes vietas operatoru atļaut pārvadātājam pašapkalpošanos operatora telpās, ja operators attiecīgo pakalpojumu piedāvā veidā, kas atbilst direktīvai 2012/34/ES un Īstenošanas regulai.

[3.3] Direktīvas 2012/34/ES II pielikuma nosaukums ir „Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem sniedzamie pakalpojumi”, kas norāda uz to, kādi pakalpojumi sniedzami pārvadātājiem. II pielikuma 2.punktā nav izsmeļoši noteikts apkalpes vietu saraksts, bet ir norādīts, ka tiek nodrošināta piekļuve apkalpes vietām un pakalpojumiem, ko sniedz šādās vietās.

Tādējādi direktīvas 2012/34/ES II pielikums un Dzelzceļa likuma normas pārsvarā reglamentē pārvadātājiem sniedzamos pakalpojumus. Savukārt apkalpes vietas tiek definētas kā vietas, kurās attiecīgos pakalpojumus ir iespējams sniegt.

Dzelzceļa likuma 1.panta 26.punktā ir sniegta apkalpes vietas definīcija. Jēdziena „apkalpes vieta” definīcija ir balstīta uz objektīvu kritēriju, proti, infrastruktūras tehniskajām spējām sniegt noteiktu pakalpojumu. Tātad apkalpes vietas raksturojumam ir svarīgi, ka tur esošās infrastruktūras tehniskās iespējas ļauj sniegt apkalpes pakalpojumus – Dzelzceļa likuma 12.1panta otrajā, trešajā vai ceturtajā daļā minētos pakalpojumus.

[3.4] Dzelzceļa infrastruktūras pamatelements ir dzelzceļa sliedes, tāpēc ir loģiski, ka tās tiek izmantotas gan pamatpakalpojumu sniegšanai (*Dzelzceļa likuma 12.1panta pirmā daļa*), gan arī apkalpes pakalpojumu sniegšanai (*Dzelzceļa likuma 12.1panta otrā daļa*). Attiecīgi arī manevru darbu, šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operāciju veikšanai ir nepieciešami sliežu ceļi.

Ventspils stacijas tehniskās rīcības akts (ar parku sadalījumu) un Ventspils stacijas shēma apstiprina to, ka sliežu ceļu kopums ir speciāli izveidots, lai nodrošinātu kravu apstrādi dažādiem kravu termināliem. Ventspils stacijas tehniskās rīcības aktā ir noteikti sliežu ceļi, parku specializācija un tehniskais aprīkojums, kā arī kārtība aprīkojuma izmantošanai drošai stacijas funkcionēšanai kā vienotam kompleksam. Apkalpes pakalpojumu veikšanai ceļi ir specializēti noteiktām funkcijām, piemēram, izvilkšanas ceļi, šķirošanas ceļi, šķirošanas–nosūtīšanas ceļi, gaitas ceļi, savienošanas ceļi, svaru ceļi, atsevišķie pieņemšanas–nosūtīšanas ceļi. Ceļu specializāciju nosaka to izvietojums kopējā stacijas shēmā un to piemērotība konkrētu darbību veikšanai, tehniskais aprīkojums un citi elementi.

Tā kā Ventspils stacija ir dzelzceļa maršrutu galastacija, stacijas sliežu ceļi jau sākotnēji ir īpaši izveidoti tādējādi, lai tie kopumā varētu funkcionāli nodrošināt ienākošo kravu tālāku apstrādi, tostarp manevrēšanas, šķirošanas un vilcienu komplektēšanas pakalpojumu sniegšanu.

Tādējādi sliežu ceļu tīkls, kas ir īpaši ierīkots, lai sniegtu Dzelzceļa likuma 12.1panta otrās daļas 3.punktā minētos pakalpojumus, ir atzīstams par apkalpes pakalpojumu vietu. Pretējā gadījumā būtu jāsecina, ka regulējumam par pakalpojumu iedalīšanu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja sniegtajos minimālā piekļuves kompleksa pakalpojumos un apkalpes vietas operatora nodrošinātajos pakalpojumos un papildpakalpojumos nav praktiskas nozīmes, jo, atsaucoties uz to, ka dzelzceļa sliedes nevar būt apkalpes vieta, pārvadātāji varētu iegūt tiesības veikt apkalpes pakalpojumus (pašapkalpošanos) kā minimālā piekļuves kompleksa pakalpojumu sastāvdaļu.

Ņemot vērā iepriekš konstatēto, rodas pretrunas jautājumā par pārsūdzētā lēmuma izpildi, jo nav saprotams, kā pieteicēja varētu izpildīt pārsūdzēto lēmumu, ievērojot administrācijas noteikto nosacījumu.

[3.5] Pārsūdzētajā lēmumā norādīts, ka pārvadātāju tiesības uz pieteicējai uzlikto tiesisko pienākumu izriet no Dzelzceļa likuma 5.1panta pirmās un ceturtās daļas.

Dzelzceļa likuma 5.1panta pirmā daļa paredz pārvadātāja tiesības piekļūt infrastruktūrai, lai tas varētu sniegt pārvadājumu pakalpojumus, taču minētās tiesības nav interpretējamas kā pārvadātāja tiesības uz visām tā iecerētajām pašapkalpošanās iespējām jebkurā dzelzceļa infrastruktūras vietā.

Atbilstoši Dzelzceļa likuma 5.1panta ceturtajai daļai atsevišķu tehnoloģisko procesu veicējiem, kas darbojas pārvadātāja, infrastruktūras pārvaldītāja, apkalpes vietas operatora, kravas saņēmēja vai kravas nosūtītāja uzdevumā, tiesības piekļūt šā likuma 5.panta pirmās daļas 1.punktā minētajai infrastruktūrai piešķir, pamatojoties uz noslēgto līgumu ar infrastruktūras pārvaldītāju un izmantojot brīvo jaudu.

Dzelzceļa likuma 3.panta 5.punkts noteic, ka dzelzceļš ir transporta sistēma, kura kā organizatoriski tehnisks komplekss ietver personas, kuras pārvadātāja, manevru darbu veicēja, apkalpes vietas operatora, kravas saņēmēja, kravas nosūtītāja vai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja uzdevumā nodrošina attiecīgos tehnoloģiskos procesus (dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecību, remontu un tehnisko apkopi, dzelzceļa ritošā sastāva būvniecību, remontu un tehnisko apkopi un manevru darbus stacijā).

Tādējādi tehnoloģiskais process ir arī manevru darbi stacijā. Administrācija, pamatojoties uz minēto tiesību normu, ir nepamatoti uzlikusi pienākumu pieteicējai nodrošināt pārvadātājam piekļuvi ceļiem, kuri nepieciešami šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operāciju veikšanai, jo minētie darbi netiek veikti tehnoloģisko procesu nodrošināšanai.

[3.6] Atbilstoši Dzelzceļa likuma 1.panta 14. un 54.punktam manevru darbus var veikt gan pārvadātājs, gan arī komersants, kas nav pārvadātājs.

Uz pārvadātāju kā manevru darbu veicēju attiecas Dzelzceļa likuma 12.1panta otrās daļas 3.punkts, kas nozīmē, ka pārvadātājs manevru darbus var veikt kā apkalpes pakalpojumus pašapkalpošanās režīmā, tomēr administrācija nevar apkalpes vietas operatoram uzlikt pienākumu nodrošināt pārvadātājam iespēju veikt apkalpes pakalpojumus pašapkalpošanās režīmā. Savukārt, ja manevru darbu veicējs ir komersants, kas nav pārvadātājs, tad uz to attiecas Dzelzceļa likuma 5.1panta ceturtā daļa.

Tā kā administrācija ir uzlikusi pienākumu pieteicējai nodrošināt pārvadātājiem piekļuvi infrastruktūras ceļiem manevru darbu veikšanai (pašapkalpošanās), tad iepriekš norādīto apsvērumu dēļ šāda administrācija rīcība nevar tikt atzīta par tiesisku.

[3.7] Pārsūdzētā lēmuma pieņemšanas pamatā bija administrācijas konstatētās problēmas – konkurences ierobežošana kravu šķirošanas pakalpojumu jomā.

Īstenošanas regulas preambulas 5.apsvērums noteic, ka direktīvā 2012/34/ES apkalpes vietu operatoriem prasīts nodrošināt nediskriminējošu piekļuvi apkalpes vietām un tajās sniegtajiem pakalpojumiem.

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 9.punktu administrācijai vispārīgi ir tiesības izvērtēt konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos, tostarp arī apkalpes vietas operatora darbības. Pārsūdzētajā lēmumā nav ietverts attiecīgs pamatojums, jo nav konstatētas konkurences problēmas apkalpes pakalpojumu tirgū Ventspils stacijā. Tā kā pārsūdzētajā lēmumā nav lietderības apsvērumu par minēto jautājumu, tad pārsūdzēto lēmumu nevar atzīt par tiesisku.

[3.8] Ņemot vērā, ka direktīvas 2012/34/ES II pielikums skaidri norāda uz to, ka minētā pielikuma 2.punkts ietver apkalpes pakalpojumu uzskaitījumu (nevis apkalpes vietu uzskaitījumu, kā uzskata administrācija), nav šaubu par tiesību normu interpretāciju. Tādēļ noraidāms pieteicējas lūgums vērsties Eiropas Savienības Tiesā ar prejudiciālo jautājumu par direktīvas 2012/34/ES 13.panta 2.punkta un tajā minētā II pielikuma 2.punkta „c” apakšpunkta interpretāciju kopsakarā ar direktīvas 2012/34/ES 13.panta 1.punktu un tajā minētā II pielikuma 1.punktu.

[4] Administrācija iesniedza kasācijas sūdzību par apgabaltiesas spriedumu. Kasācijas sūdzībā norādīti turpmāk minētie argumenti.

[4.1] Apgabaltiesa ir nepareizi noteikusi ar pārsūdzēto lēmumu uzlikto tiesisko pienākumu pieteicējai, kas novedis pie tāda tiesiskā pienākuma izvērtēšanas, par ko administratīvais akts nav taisīts un tajā nav sniegts arī attiecīgs pamatojums. Tādējādi pārkāpts Administratīvā procesa likuma 250.panta pirmās daļas 3.punkts.

Ar pārsūdzēto lēmumu pieprasīts nodrošināt piekļuvi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai. Savukārt apgabaltiesa vērtējusi jautājumus, kas saistīti ar apkalpes vietas operatora prerogatīvām attiecībā uz pašapkalpošanās pieļaušanu apkalpes vietā.

[4.2] Apgabaltiesa ir nepareizi interpretējusi Dzelzceļa likuma 12.1panta pirmo un otro daļu, tostarp pretēji direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 2.punkta noteikumiem, tādējādi lietā nepareizi nosakot apkalpes vietas pakalpojumu un to tiesisko seku piemērošanas apjomu, kas vienlaikus novedis pie direktīvas 2012/34/ES mērķim pretēja rezultāta.

Ņemot vērā apgabaltiesas nepareizo izpratni, ka Dzelzceļa likums izšķir tikai divus pakalpojumus veidus, tā ir izdarījusi nepamatotu secinājumu, ka manevru darbi, kā arī šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operācijas ir atzīstamas par apkalpes vietas pakalpojumiem.

Apkalpes vietu saraksts ir norādīts direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 2.punktā.

To, ka direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 2.punktā (attiecīgi Dzelzceļa likuma 12.1panta otrajā daļā) norādītas tieši apkalpes vietas, nevis apkalpes vietā sniedzamie pakalpojumi, apstiprina arī direktīvas 2012/34/ES 13.panta 9.punkts un Īstenošanas regulas 3.panta 1.punktā dotā pamatpakalpojuma definīcija. Īstenošanas regulas izpratnē pamatpakalpojums ir pakalpojums, ko sniedz kādā no direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 2.punktā norādītajām apkalpes vietām. Savukārt direktīvas 2012/34/ES 13.panta 9.punkts cita starpā nosaka, ka, pamatojoties uz regulatīvo iestāžu un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieredzi un pamatojoties uz direktīvas 2012/34/ES 57.panta 1.punktā minētā tīkla darbībām, Eiropas Komisija var pieņemt pasākumus, detalizēti nosakot kārtību un kritērijus, kas jāievēro, lai piekļūtu pakalpojumiem, kas jāsniedz direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 2.–4.punktā minētajās apkalpes vietās. Tādējādi direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 2.punkts (attiecīgi Dzelzceļa likuma 12.1panta otrā daļa) ietver apkalpes vietu uzskaitījumu, nevis pakalpojumu uzskaitījumu, kurus sniedz apkalpes vietās.

Apkalpes vietu uzskaitījums ir izsmeļošs un nav patvaļīgi papildināms.

[4.3] Apgabaltiesa nepamatoti piemērojusi Īstenošanas regulas 3.panta 8.punktu, tādējādi nepamatoti secinājusi, ka par pašapkalpošanos ir atzīstama jebkura darbība, kas pārvadātājiem ļauj pašiem veikt nepieciešamos manevru darbus, kā arī šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operācijas.

[4.4] Apgabaltiesa nepamatoti piemērojusi Īstenošanas regulas 4.panta 2.punktu, tādējādi nepamatoti secinājusi, ka manevru darbu, šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operāciju veikšana nav iespējama uz stacijas sliežu ceļiem, kuri neveido nevienu apkalpes vietu.

Lai objektu atzītu par apkalpes vietu, nepieciešams, lai tas izpilda apkalpes vietas definīcijas priekšnoteikumus. Ventspils stacijas daļā atrodas Dzelzceļa likuma 1.panta 26.punktam atbilstoša apkalpes vieta šķirošanai, t.i., īpaši ierīkots šķirošanas uzkalns un ar to tehnoloģiski saistītie ceļi (manevru un šķirošanas ceļi). Tādējādi tikai minētā objekta kā apkalpes vietas tehnisko parametru aprakstā var ietvert tos manevrēšanas un šķirošanas sliežu ceļus, kuri attiecīgajā apkalpes vietā tiek izmantoti, nevis manevru darbu, šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operāciju veikšanai nepieciešamos publiskās lietošanas Ventspils stacijas sliežu ceļus, kuriem nav apkalpes vietas statuss.

[4.5] Dzelzceļa likumā lietotais jēdziens „manevru darbi” nav skaidrots ne Dzelzceļa likumā, ne kādā citā normatīvajā aktā. Lai noskaidrotu minētā jēdziena saturu, nepieciešams ņemt vērā pamatmērķi, kāds sasniedzams, veicot manevru darbus. Manevru darbu veikšanas pamatmērķis ir izformēt vai saformēt vilcienu, un tas tiek sasniegts, pārvietojot ritošo sastāvu. Tādējādi jēdziena „manevru darbi” tvērumā ir ielasāma arī šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operāciju veikšana.

Ņemot vērā Dzelzceļa likuma 3.panta 5.punktu, administrācija pamatoti uzlika pienākumu pieteicējai nodrošināt pārvadātājam piekļuvi ceļiem, kuri nepieciešami šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operāciju veikšanai, jo minētie darbi, kurus ietver jēdziens „manevru darbi”, tiek veikti tehnoloģisko procesu nodrošināšanai. Savukārt apgabaltiesa ir nepareizi interpretējusi Dzelzceļa likuma 5.1panta pirmo un ceturto daļu.

Apgabaltiesa spriedumā ir atsaukusies uz tādu Dzelzceļa likuma 3.panta 5.punkta un 1.panta 54.punkta redakciju, kas nebija spēkā pārsūdzētā lēmuma pieņemšanas brīdī.

[4.6] Apgabaltiesa nepamatoti atsaukusies uz pieteicējas iekšējiem normatīvajiem aktiem (Ventspils stacijas tehniskās rīcības akts un Ventspils stacijas shēma), bet nav ņēmusi vērā tādus pierādījumus, kas sagatavoti atbilstoši ārējiem normatīvajiem aktiem (administrācijas 2021.gada 29.janvāra dokuments Nr. 3-1-11 „Par informācijas sniegšanu no Dzelzceļa infrastruktūras (sliežu ceļu) valsts reģistra”). Tas ir Administratīvā procesa likuma 154.panta pirmās un trešās daļas, kā arī 247.panta pirmās daļas pārkāpums.

Apgabaltiesa neievēroja Administratīvā procesa likuma 307.panta ceturto daļu, nemotivējot savu attieksmi pret pirmās instances spriedumu, jo pirmās instances tiesa deva priekšroku administrācijas iesniegtajiem pierādījumiem lietā.

[5] Trešā persona iesniedza kasācijas sūdzību par apgabaltiesas spriedumu. Kasācijas sūdzībā norādīti turpmāk minētie argumenti.

[5.1] Apgabaltiesa ir nepareizi interpretējusi un attiecinājusi uz šajā lietā konstatētajiem apstākļiem Dzelzceļa likuma 1.panta 26.punktu un 12.1panta otrās daļas 3.punktu. Tādēļ apgabaltiesa ir nepareizi secinājusi, ka visa Ventspils stacija ir atzīstama par apkalpes vietu.

Apgabaltiesa apkalpes vietas jēdzienam nepamatoti piešķīrusi pārāk plašu interpretāciju, tādā veidā nonākot pie tādas apkalpes vietas jēdziena izpratnes, kas neatbilst šā jēdziena mērķim un jēgai. Likumdevējs nav noteicis, ka visa stacija var tikt atzīta par apkalpes vietu. Likumdevējs tikai atsevišķus stacijā esošos sliežu ceļus – stāvēšanas ceļus – noteicis kā apkalpes vietu.

Ventspils stacijas ceļi ir reģistrēti kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra, un to pierāda lietā esošā administrācijas 2019.gada 9.maija dzelzceļa infrastruktūras (sliežu ceļu) valsts reģistrācijas apliecība Nr. 2213. Līdz ar to stacijas ceļi nevar būt vienlaikus apkalpes vieta, jo Dzelzceļa likums un direktīva 2012/34/ES skaidri nošķir publiskas lietošanas dzelzceļa infrastruktūru no apkalpes vietas infrastruktūras. Pastāv atšķirības, kā tiek noteikta (un kas nosaka) maksa par piekļuvi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai (Dzelzceļa likuma 11., 11.1 un 12.pants) un maksa par piekļuvi apkalpes vietas pakalpojumiem un apkalpes vietā esošajiem sliežu ceļiem (Dzelzceļa likuma 11.2pants). Tāpat pastāv atšķirīgs regulējums tam, kādos apstākļos un kādā veidā pārvadātājs var piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai (Dzelzceļa likuma 5.1pants) un kādos apstākļos un kādā veidā pārvadātājs var piekļūt apkalpes vietai un tajā sniegtajiem pakalpojumiem (Dzelzceļa likuma 12.2pants).

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 5.1panta pirmo daļu trešajai persona ir tiesības piekļūt Ventspils stacijā esošajai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai.

[5.2] Apgabaltiesa nav ņēmusi vērā Eiropas Savienības Tiesas secinājumus, ka publiskās lietošanas infrastruktūras jēdziens ir jātulko plaši, bet apkalpes vietas jēdziens šauri.

[5.3] Tāpat apgabaltiesa nav ņēmusi vērā vairākus trešās personas apelācijas sūdzības argumentus par apkalpes vietas jēdzienu, par pieteicējas pozīcijas pretrunām citās administratīvajās lietās (piemēram, lietā Nr. A420138218) attiecībā uz vieniem un tiem pašiem objektiem, par pārsūdzētā lēmuma izpildes grūtību neesību. Tādējādi tiesa pārkāpusi Administratīvā procesa likuma 251.panta piekto daļu.

[5.4] Apgabaltiesa ir pārkāpusi materiālo tiesību normas par administrācijas kompetenci pieņemt pārsūdzēto lēmumu, jo tiesa piemēroja tādas tiesību normas, kuras nevajadzēja piemērot (Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 9.punkts), bet nepiemēroja tās tiesību normas, kuras vajadzēja piemērot (Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 8.punkta „f” un „g” apakšpunkts, 31.panta 2.2daļa). Tas ir novedis pie lietas nepareizas izspriešanas.

[6] Pieteicēja paskaidrojumā par kasācijas sūdzībām norāda, ka tās nav pamatotas.

**Motīvu daļa**

[7] Senātam ir jāsniedz atbilde, vai Dzelzceļa likuma 12.1panta otrajā daļā ir noteiktas apkalpes vietas vai apkalpes pakalpojumi un vai publiskās lietošanas Ventspils stacijas ceļi var būt apkalpes vieta.

*Par Dzelzceļa likuma 1.panta 26.punkta un 12.1panta otrās daļas un direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 2.punkta interpretāciju*

[8] Dzelzceļa likuma 1.panta 26.punktā ir sniegta *apkalpes vietas* definīcija – tā ir vieta (arī zemes platība, ēka un aprīkojums), kura kopumā vai kuras daļa ir īpaši ierīkota, lai varētu sniegt vienu vai vairākus šā likuma 12.1panta otrajā, trešajā vai ceturtajā daļā minētos pakalpojumus.

Apkalpes vietas jēdziens Dzelzceļa likumā ir pārņemts no direktīvas 2012/34/ES 3.panta 11.punkta: *apkalpes vieta* ir vieta, tostarp zemes platība, ēka un aprīkojums, kura visā kopumā vai kā daļa ir īpaši ierīkota, lai varētu sniegt vienu vai vairākus pakalpojumus, kas minēti II pielikuma 2. līdz 4. punktā.

Apgabaltiesa pareizi norādījusi, ka jēdziena *apkalpes vieta* definīcija ir balstīta uz objektīvu kritēriju, proti, infrastruktūras tehniskās spējas sniegt noteiktus pakalpojumus kritēriju (*Eiropas Savienības Tiesas 2021.gada 15.jūlija sprieduma lietā „VAS „Latvijas dzelzceļš” pret Valsts dzelzceļa administrāciju”, C-60/20,* [*ECLI:EU:C:2021:*](https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=244191&pageIndex=0&doclang=LV&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=9633551)*610, 39.punkts*).

Tātad apkalpes vietai ir raksturīgs īpašs aprīkojums konkrētā pakalpojuma sniegšanai, proti, apkalpes vietai jābūt īpaši ierīkotai, lai tajā varētu sniegt kādu no Dzelzceļa likuma 12.1panta otrajā, trešajā vai ceturtajā daļā minētajiem pakalpojumiem. Tādējādi, lai kādu vietu (arī zemi, ēku un aprīkojumu) atzītu par apkalpes vietu, jākonstatē tās infrastruktūras tehniskās spējas sniegt noteiktus pakalpojumus.

[9] Direktīvas 2012/34/ES 13.panta 2.punkts noteic, ka apkalpes vietu operatori visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nediskriminējošā veidā sniedz piekļuvi, tostarp sliežu ceļu piekļuvi, II pielikuma 2.punktā minētajām vietām un šajās vietās sniegtajiem pakalpojumiem. Saskaņā ar direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 2.punktu apkalpes vietu operatori nodrošina piekļuvi, tostarp piekļuvi sliežu ceļiem, punktā uzskaitītajām *apkalpes vietām*, ja tādas pastāv, un pakalpojumiem, ko sniedz šādās vietās. Direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 2.punkta „c” apakšpunktā ir minētas šķirotavas un vilcienu sastāvu komplektēšanas iekārtas, tostarp pārmiju iekārtas.

Līdzīgi Dzelzceļa likuma 12.1panta otrā daļa noteic, ka apkalpes vietu operatori nediskriminējošā veidā visiem pārvadātājiem nodrošina piekļuvi (arī piekļuvi pa sliežu ceļiem) *apkalpes vietām*, ja tādas ir, un pakalpojumiem, ko sniedz tiesību normā uzskaitītajās vietās. Tostarp 12.1panta otrās daļas 3.punktā ir minētas šķirotavas un vilcienu sastāvu komplektēšanas iekārtas, arī manevru iekārtas.

Apgabaltiesa norādījusi, ka minētās tiesību normas pārsvarā reglamentē pārvadātājiem sniedzamos pakalpojumus un ka direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 2.punktā nav izsmeļoši noteikts apkalpes vietu saraksts.

Senāts piekrīt administrācijas un trešās personas kasācijas sūdzību argumentam, ka direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 2.punktā (attiecīgi Dzelzceļa likuma 12.1panta otrajā daļā) ir norādītas apkalpes vietas. Tas izriet gan no tiesību normas teksta, gan to papildus apstiprina arī direktīvas 2012/34/ES 13.panta 3., 4. un 9.punktā ietvertās norādes par to, ka II pielikuma 2.punktā ir minētas apkalpes vietas, kā arī Īstenošanas regulas 3.panta 1.punktā sniegtā pamatpakalpojuma definīcija (pakalpojums, ko sniedz kādā no direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 2.punktā norādītajām apkalpes vietām). Līdzīgi arī Dzelzceļa likuma normās, piemēram, 5.1panta pirmajā un otrajā daļā ir norāde uz 12.1panta otrajā daļā minētajām apkalpes vietām.

Ņemot vērā minēto, Senāts atzīst, ka apgabaltiesa ir nepareizi interpretējusi direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 2.punktu un attiecīgi Dzelzceļa likuma 12.1panta otro daļu, secinot, ka minētajās tiesību normās ir norādīti pārvadātājiem sniedzamie pakalpojumi, nevis apkalpes vietas. Proti, minētajās tiesību normās primāri ir ietverts apkalpes vietu uzskaitījums un no tā savukārt izriet šajās apkalpes vietās sniedzamie pakalpojumi.

Savukārt secinājumam, ka direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 2.punktā nav izsmeļoši noteikts apkalpes vietu saraksts, apgabaltiesas spriedumā nav atrodams pamatojums. Ne direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 2.punkts, ne Dzelzceļa likuma 12.1panta otrā daļa neliecina, ka apkalpes vietas uzskaitījums ir atvērts. Tieši pretēji, tiesību normās ir ietverts konkrētu apkalpes vietu uzskaitījums, kas liecina, ka apkalpes vietu saraksts ir izsmeļošs.

*Par Īstenošanas regulas 4.panta otrās daļas piemērošanu*

[10] Īstenošanas regulas 4.panta „Apkalpes vietas apraksts” 1.punkts noteic, ka apkalpes vietu operatori izstrādā apkalpes vietas aprakstu par apkalpes vietām un pakalpojumiem, kas ir to atbildībā. Savukārt minētā panta 2.punkts noteic, kāda informācija jāiekļauj apkalpes vietas aprakstā, tostarp apkalpes vietas tehnisko parametru apraksts, piemēram, rezerves sliežu ceļi vai manevrēšanas un šķirošanas sliežu ceļi, tehniskais aprīkojums iekraušanai un izkraušanai, mazgāšanai, apkopei un pieejamā uzglabāšanas jauda (*4.panta 2.punkta „c” apakšpunkts*).

Apgabaltiesa spriedumā norādījusi, ka dzelzceļa infrastruktūras pamatelements ir dzelzceļa sliedes, tāpēc ir loģiski, ka tās tiek izmantotas gan pamatpakalpojumu sniegšanai (minimālais piekļuves pakalpojumu komplekss), gan arī apkalpes pakalpojumu sniegšanai. Apgabaltiesa, atsaucoties uz Īstenošanas regulas 4.panta 2.punkta „c” apakšpunktu, kurā apgabaltiesas ieskatā esot tieši noteikts, ka apkalpes vieta var būt manevrēšanas un šķirošanas sliežu ceļi, secinājusi, ka arī manevru darbu, šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operāciju veikšanai ir nepieciešami sliežu ceļi.

Senāts piekrīt apgabaltiesai, ka dzelzceļa infrastruktūras pamatelements ir sliežu ceļi un ka manevru darbu, šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operāciju veikšanai ir nepieciešami sliežu ceļi. Vienlaikus pamatots ir administrācijas kasācijas sūdzības arguments, ka apgabaltiesa ir nepamatoti piemērojusi Īstenošanas regulas 4.panta 2.punkta „c” apakšpunktu, vērtējot, vai Ventspils stacijas sliežu ceļi ir atzīstami par apkalpes vietu. Īstenošanas regulas 4.panta 2.punkts noteic, kāda informācija jāiekļauj apkalpes vietas aprakstā, tostarp „c” apakšpunkts paredz, ka apkalpes vietas aprakstā jābūt apkalpes vietas tehnisko parametru aprakstam, kā piemēru tehniskajiem parametriem minot arī manevrēšanas un šķirošanas sliežu ceļus.

Līdz ar to nav pamatots apgabaltiesas secinājums, ka Īstenošanas regulas 4.panta 2.punkta „c” apakšpunktā ir noteiktas apkalpes vietas. Kā jau tika konstatēts iepriekš, apkalpes vietas ir noteiktas direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 2.punktā un attiecīgi arī Dzelzceļa likuma 12.1panta otrajā daļā un šajās tiesību normās kā apkalpes vieta nav paredzēti sliežu ceļi paši par sevi, izņemot stāvēšanas ceļus.

*Par Īstenošanas regulas 3.panta 8.apakšpunkta piemērošanu*

[11] Īstenošanas regulas 3.panta 8.punktā sniegta *pašapkalpošanās* definīcija – tā ir situācija, kad dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pats veic ar dzelzceļu saistīto pakalpojumu apkalpes vietas operatora telpās, ar nosacījumu, ka ir juridiski un tehniski iespējams minētajam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam piekļūt apkalpes vietai un to izmantot pašapkalpošanās vajadzībām, ka tas neapdraud darbību drošību un ka attiecīgās apkalpes vietas operators piedāvā šādu iespēju.

Apgabaltiesa spriedumā atsaukusies arī uz Īstenošanas regulas preambulas 13.apsvērumu: apkalpes vietu operatoriem nebūtu jānosaka pieprasījumu iesniedzējiem pienākums iegādāties apkalpes vietā piedāvātos pakalpojumus, kuri pieprasījuma iesniedzējam nav vajadzīgi. Tomēr šim principam nebūtu jānozīmē, ka pieprasījuma iesniedzējs var piespiest apkalpes vietas operatoru atļaut pašapkalpošanos operatora telpās, ja operators attiecīgo pakalpojumu piedāvā veidā, kas atbilst direktīvai 2012/34/ES un šai regulai.

Administrācija kasācijas sūdzībā pamatoti norādījusi, ka pašapkalpošanās Īstenošanas regulas izpratnē notiek gadījumā, kad dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izmanto apkalpes vietas operatora pārvaldīto apkalpes vietu, tajā pats veicot attiecīgo pakalpojumu. Apkalpes vietas operatoram šādā gadījumā ir tiesības izlemt, vai atļaut pašapkalpošanos attiecīgajā apkalpes vietā.

[12] Apgabaltiesa spriedumā secinājusi, ka no pārsūdzētā lēmuma pamatojuma būtībā izriet, ka administrācija faktiski uzlikusi pienākumu pieteicējai nodrošināt pārvadātājiem pašapkalpošanās iespējas.

Administrācija kasācijas sūdzībā norāda, ka apgabaltiesa ir nepareizi noteikusi ar pārsūdzēto lēmumu pieteicējai uzlikto pienākumu. Apgabaltiesa pieteicējai uzlikto pienākumu esot pārkvalificējusi no piekļuves nodrošināšanas publiskās lietošanas infrastruktūrai, kur attiecīgais pārvaldītājs var pats izvēlēties manevru darbu, šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operāciju veikšanu, uz pašapkalpošanās piekļuves nodrošināšanu apkalpes vietas pakalpojumiem.

Senāts atzīst, ka minētais arguments ir pamatots.

Ar pārsūdzēto lēmumu pieteicējai uzlikts pienākums nodrošināt pārvadātājiem brīvu piekļuvi visiem publiskās lietošanas Ventspils stacijas ceļiem, kuri nepieciešami manevru darbu, šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operāciju veikšanai, ja netiek izmantots īpaši ierīkotais ar speciālu aprīkojumu nodrošinātais Ventspils stacijas šķirošanas uzkalns un ar to tehnoloģiski saistītie Ventspils stacijas sliežu ceļi.

Lietā nav strīda, ka Ventspils stacijā ir īpaši ierīkots ar speciālu aprīkojumu nodrošināts šķirošanas uzkalns un ka minētais šķirošanas uzkalns un ar to tehnoloģiski saistītie Ventspils stacijas sliežu ceļi ir apkalpes vieta. Tātad uz šo apkalpes vietu neattiecas ar pārsūdzēto lēmumu pieteicējai uzliktais pienākums. Līdz ar to apgabaltiesai lietā bija jāvērtē, vai pārējie publiskās lietošanas Ventspils stacijas sliežu ceļi ir atzīstami par apkalpes vietu – šķirotavas un vilcienu sastāvu komplektēšanas iekārtas, arī manevru iekārtas. Tikai gadījumā, ja tiesa konstatētu, ka visi publiskās lietošanas Ventspils stacijas sliežu ceļi ir apkalpes vieta, tiesai būtu pamats izdarīt secinājumu par pienākuma uzlikšanu pieteicējai atļaut pārvadātājiem pašapkalpošanos apkalpes vietā.

Senāts turpmāk minēto apsvērumu dēļ atzīst, ka apgabaltiesa vērtējums par minēto jautājumu nav pietiekams un pamatots.

*Par Administratīvā procesa likuma 154.panta pirmās un trešās daļas pārkāpumu*

[13] Kā jau tika minēts, no Dzelzceļa likuma 12.1panta otrās daļas 3.punkta izriet, ka šķirotavas un vilcienu sastāvu komplektēšanas iekārtas, arī manevru iekārtas veido vienu no apkalpes vietu kategorijām. Tātad, lai kādu vietu (arī zemes platību, ēku un aprīkojumu) atzītu par minētās kategorijas apkalpes vietu, jākonstatē, ka attiecīgā vieta kopumā vai daļā ir īpaši ierīkota ar šķirotavas un vilcienu sastāvu komplektēšanas iekārtām un manevru iekārtām. Tikai konstatējot attiecīgo tehnisko aprīkojumu pakalpojuma sniegšanai, ir pamats secināt, ka ir ierīkota apkalpes vieta, kurā ir iespējams sniegt attiecīgus šķirošanas, vilcienu sastāvu komplektēšanas un manevru pakalpojumus.

[14] Apgabaltiesa spriedumā atzinusi, ka pieteicējas apstiprinātie Ventspils stacijas tehniskās rīcības akti ar parku sadalījumu (*lietas 1.sējuma 52.–185.lapa*) un Ventspils stacijas shēma (*lietas 2.sējuma 118.lapa*) apstiprina to, ka sliežu ceļu kopums ir speciāli izveidots, lai nodrošinātu kravu apstrādi dažādiem kravu termināliem. Ventspils stacijas tehniskās rīcības aktos ir noteikti sliežu ceļi, parku specializācija un tehniskais aprīkojums, kā arī kārtība aprīkojuma izmantošanai drošai stacijas funkcionēšanai kā vienotam kompleksam. Apkalpes pakalpojumu veikšanai sliežu ceļi ir specializēti noteiktām funkcijām, piemēram, izvilkšanas ceļi, šķirošanas ceļi, šķirošanas*‑*nosūtīšanas ceļi, gaitas ceļi, savienošanas ceļi, svaru ceļi, atsevišķie pieņemšanas*‑*nosūtīšanas ceļi. Ceļu specializāciju nosaka to izvietojums kopējā stacijas shēmā un to piemērotība konkrētu darbību veikšanai, tehniskais aprīkojums un citi elementi. Tā kā Ventspils stacija ir dzelzceļa maršrutu gala stacija, stacijas sliežu ceļi jau sākotnēji ir īpaši izveidoti tādējādi, lai tie kopumā varētu funkcionāli nodrošināt ienākošo kravu tālāku apstrādi, tostarp manevrēšanas, šķirošanas un vilcienu komplektēšanas pakalpojumu sniegšanu.

Ņemot vērā minēto, apgabaltiesa secinājusi, ka tādējādi sliežu ceļu tīkls, kas ir īpaši ierīkots, lai sniegtu Dzelzceļa likuma 12.1panta otrās daļas 3.punktā minētos pakalpojumus, ir atzīstams par apkalpes pakalpojumu vietu.

[15] Senāts atzīst par pamatotu administrācijas kasācijas sūdzības argumentu, ka apgabaltiesa tikai no pieteicējas iekšējos normatīvajos aktos noteiktajiem Ventspils stacijas sliežu ceļu nosaukumiem secinājusi, ka sliežu ceļi ir īpaši ierīkota apkalpes vieta pakalpojumu sniegšanai. Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 12.1panta otrās daļas 4.punktu tikai stāvēšanas ceļi paši par sevi ir atzīti par apkalpes vietu. Pamatota ir administrācijas norāde, ka apgabaltiesa nav vērtējusi administrācijas sniegto informāciju, ka Ventspils stacijas dzelzceļa infrastruktūra ir reģistrēta Dzelzceļa infrastruktūras (sliežu ceļu) valsts reģistrā kā publiskās lietošanas un stratēģiskās nozīmes infrastruktūra.

Tāpat pamatots ir trešās personas kasācijas sūdzības arguments, ka apgabaltiesa spriedumā nav vērtējusi pieteicējas apelācijas sūdzībā norādīto specializēto sliežu ceļu tehnisko aprīkojumu, vai tas atbilst apkalpes vietai – šķirotavas un vilcienu sastāvu komplektēšanas iekārtas un manevru iekārtas. Pieteicēja ir skaidrojusi, ka apkalpes vietas pakalpojumu Ventspils stacijā vēlas sniegt, izmantojot specializētos sliežu ceļus, ar ceļiem saistītās pārmijas, kas aprīkotas ar appūšanas un apsildīšanas ierīcēm, manevru luksoforus, šķirošanas uzkalnu, vagonu palēninātājus, bremžu kurpes, manevru veikšanas aprīkojumu – centralizācijas, stacijas manevru radiosakarus, parka skaļruņu sakarus, telekomunikācijas sakaru ierīces, pārnēsājamās signalizācijas ierīces, stacijas parku apgaismošanas ierīces, manevru darbu veikšanas tehnoloģiskos procesus un procedūras.

No apgabaltiesas sprieduma pamatojuma kopumā izriet, ka apgabaltiesa secinājumu, ka visi Ventspils stacijas sliežu ceļi ir apkalpes vieta, izdarījusi, pamatojoties uz nepareizu Dzelzceļa likuma 12.1panta otrās daļas interpretāciju, proti, ka šajā tiesību normā ir norādīti apkalpes pakalpojumi, nevis apkalpes vietas. Tādējādi apgabaltiesa atzinusi: ja pieteicēja sniedz apkalpes pakalpojumu, kas atbilst kādam no Dzelzceļa likuma 12.1panta otrajā daļā minētajiem pakalpojumiem, tad vieta, kur šis pakalpojums tiek sniegts, ir uzskatāma par apkalpes vietu. Proti, apgabaltiesa nav pārbaudījusi, vai attiecīgā vieta ir īpaši aprīkota attiecīgā pakalpojuma sniegšanai un tāpēc tajā var sniegt šo pakalpojumu. Par šādu izvērtējumu nevar atzīt pieteicējas iekšējos normatīvajos aktos sliežu ceļiem piešķirto nosaukumu analīzi, nevērtējot to tehnisko aprīkojumu.

[16] Trešā persona kā piemēru, ka apkalpes vietas jēdziens tulkojams šauri, norādījusi Eiropas Savienības Tiesas 2019.gada 10.jūlija spriedumu lietā C-210/18, kurā tika risināts jautājums, vai „pasažieru platformas” ir dzelzceļa infrastruktūras elements, kura izmantošana ietilpst minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksā atbilstoši direktīvas 2012/34 II pielikuma 1.punkta „c” apakšpunktam vai kura ir apkalpes vieta šī paša II pielikuma 2.punkta „a” apakšpunkta izpratnē.

Direktīvas 2012/34 3.panta 3.punktā dzelzceļa infrastruktūra ir definēta kā vienības, kas ir uzskaitītas šīs direktīvas I pielikumā. Eiropas Savienības Tiesa spriedumā konstatēja, ka saskaņā ar direktīvas 2012/34 I pielikumu dzelzceļa infrastruktūru veido citstarp „pasažieru un kravu platformas, tostarp pasažieru dzelzceļa stacijās un kravu termināļos”. Tādējādi pasažieru platformas ietilpst dzelzceļa infrastruktūrā, no tā noteikti izriet, ka to izmantošana atbilstoši šīs pašas direktīvas II pielikuma 1.punkta „c” apakšpunktam ietilpst „dzelzceļa infrastruktūras izmantošanā” (*Eiropas Savienības Tiesas 2019.gada 10.jūlija sprieduma lietā „WESTbahn Management GmbH pret ÖBB‑Infrastruktur AG”, C-210/18,* [*ECLI:EU:C:2019:586*](https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=216045&pageIndex=0&doclang=LV&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1096009)*, 24.–25.punkts*).

Eiropas Savienības Tiesas norādīja, ka Savienības likumdevēja izvēle pievienot dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, tostarp pasažieru platformas, minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksam uzlabo piekļuves dzelzceļa transporta tirgum nosacījumus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un tādējādi atbilst minētās direktīvas mērķiem. Tādējādi direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 1.punkta „c” apakšpunkta teksta šaura interpretācija atņemtu jebkādu lietderīgo iedarbību ar to veiktajam iepriekšējā tiesiskā regulējuma grozījumam, ar kuru dzelzceļa infrastruktūra ir iekļauta minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksā (*Eiropas Savienības Tiesas 2019.gada 10.jūlija sprieduma lietā „WESTbahn Management GmbH pret ÖBB‑Infrastruktur AG”, C-210/18,* [*ECLI:EU:C:2019:586*](https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=216045&pageIndex=0&doclang=LV&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4690070)*, 39., 40.punkts*).

Apgabaltiesa arī no šāda viedokļa nav vērtējusi pieteicējas norādīto sliežu ceļu tehnisko aprīkojumu, bet bez pamatojuma piekritusi pieteicējas argumentiem, ka Ventspils stacija kā kopums atzīstama par apkalpes vietu.

[17] Ņemot vērā minēto, Senāts atzīst, ka pamatoti ir kasācijas sūdzību argumenti, ka apgabaltiesa nav vispusīgi un pilnīgi pārbaudījusi un novērtējusi pierādījumus un nav pamatojusi, kāpēc balstījusies tikai uz pieteicējas iekšējos normatīvajos aktos norādītajiem sliežu ceļu nosaukumiem. Līdz ar to ir konstatējams Administratīvā procesa likuma 154.panta pirmās un trešās daļas pārkāpums.

*Par Dzelzceļa likuma 5.1panta pirmās un ceturtās daļas interpretāciju*

[18] Pārsūdzētais lēmums pamatots ar Dzelzceļa likuma 5.1panta pirmo un ceturto daļu.

Dzelzceļa likuma 5.1panta pirmā daļa noteic, ka pārvadātājam tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai, lai tas varētu sniegt visu veidu dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumus, piešķir saskaņā ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem. Šīs tiesības ietver arī piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno jūras un iekšzemes ostas un citas šā likuma 12.1panta otrajā daļā minētās apkalpes vietas, un infrastruktūrai, kas kalpo vai var kalpot vairāk nekā vienam galapatērētājam.

Savukārt Dzelzceļa likuma 5.1panta ceturtā daļa paredz, ka atsevišķu tehnoloģisko procesu veicējiem, kas darbojas pārvadātāja, infrastruktūras pārvaldītāja, apkalpes vietas operatora, kravas saņēmēja vai kravas nosūtītāja uzdevumā, tiesības piekļūt šā likuma 5.panta pirmās daļas 1.punktā minētajai infrastruktūrai piešķir, pamatojoties uz noslēgto līgumu ar infrastruktūras pārvaldītāju un izmantojot brīvo jaudu.

No minētajā tiesību normām izriet, ka gan pārvadātājam, gan atsevišķu tehnoloģisko procesu veicējiem ir tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai.

[19] Dzelzceļa likuma 3.panta 5.punkts pārsūdzētā lēmuma pieņemšanas laikā noteica, ka dzelzceļš ir transporta sistēma, kura kā organizatoriski tehnisks komplekss ietver arī personas, kuras pārvadātāja, apkalpes vietas operatora, kravas saņēmēja, kravas nosūtītāja vai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja uzdevumā nodrošina attiecīgos tehnoloģiskos procesus (dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecību, remontu un tehnisko apkopi, dzelzceļa ritošā sastāva būvniecību, remontu un tehnisko apkopi un manevru darbus).

Kā pamatoti norādījusi administrācija, jēdziens „manevru darbi” nav skaidrots likumā. Administrācija skaidrojusi, ka šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operāciju veikšana, kuras ir savstarpēji pretējas darbības dzelzceļā jomā, nodrošina tieši manevrēšanas darbi, kurus veicot tiek izformēts vai saformēts vilciens, attiecīgi pārvietojot ritošo sastāvu. Līdz ar to manevru darbu pamatmērķis ir izformēt un saformēt vilcienu, kas tiek sasniegts, attiecīgi pārvietojot ritošo sastāvu. Senāts piekrīt administrācijai, ka no minētā skaidrojuma secināms, ka manevru darbu tvērumā ir ielasāma arī šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operāciju veikšana.

[20] Apgabaltiesa attiecīgi spriedumā ir pareizi secinājusi, ka tehnoloģiskais process ir arī manevru darbi stacijā.

Vienlaikus apgabaltiesa atzinusi, ka, pamatojoties uz Dzelzceļa likuma 5.1pantu, nebija pieļaujams uzlikt pieteicējai pienākumu nodrošināt pārvadātājiem brīvu piekļuvi visiem publiskās lietošanas Ventspils stacijas ceļiem, kuri nepieciešami manevru darbu, šķirošanas un vilcienu komplektēšanas operāciju veikšanai. Minētā secinājuma pamatā ir arī Dzelzceļa likuma 3.panta 5.punkta un 1.panta 54.punkta analīze redakcijā, kas nebija spēkā pārsūdzētā lēmuma pieņemšanas brīdī. Proti, apgabaltiesa izšķirošu nozīmi piešķīrusi manevru darbu veicēja jēdzienam, kas pārsūdzētā lēmuma pieņemšanas laikā Dzelzceļa likuma tiesību normās nebija vēl ietverts.

Līdz ar to apgabaltiesas secinājumi par pieteicējai uzliktā pienākumu prettiesiskumu nevar būt pareizi, jo ir pamatoti ar tiesību normām, kas nebija spēkā pārsūdzētā lēmuma pieņemšanas laikā un arī minētās tiesību normas netika piemērotas pārsūdzētajā lēmumā.

*Secinājumi*

[21] Senāts atzīst, ka iepriekš minētās apgabaltiesas kļūdas tiesību normu interpretācijā un piemērošanā, kā arī trūkumi pierādījumu vērtējumā ir pamats apgabaltiesas sprieduma atcelšanai.

Senāts arī atzīst, ka pārējiem kasācijas sūdzību argumentiem, piemēram, par to, vai apgabaltiesa ir atbildējusi uz trešās personas argumentiem, vai pārsūdzētā lēmuma pamatojumā vajadzēja piemērot Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 9.punktu, nav izšķirošanas nozīmes un tāpēc Senāts uz tiem atsevišķi neatbildēs.

**Rezolutīvā daļa**

Pamatojoties uz Administratīvā procesa likuma 129.1panta pirmās daļas 1.punktu, 348.panta pirmās daļas 2.punktu un 351.pantu, Senāts

**nosprieda**

atcelt Administratīvās rajons tiesas 2021.gada 9.novembra spriedumu un nosūtīt lietu jaunai izskatīšanai Administratīvajai apgabaltiesai.

atmaksāt Valsts dzelzceļa administrācijai par kasācijas sūdzību samaksāto drošības naudu 70 *euro*.

atmaksāt akciju sabiedrībai „Baltijas Ekspresis” par kasācijas sūdzību samaksāto drošības naudu 70 *euro*.

Spriedums nav pārsūdzams.