Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Første Afdeling)

22. november 2012 *

»Transport — jernbanetransport — jernbaneinfrastrukturforvalterens pligt til at stille alle realtidsdata om togtrafik og navnlig om eventuelle forsinkelser af tog til rådighed for jernbanevirksomhederne med henblik på at muliggøre tilslutningsforbindelser«

I sag C-136/11,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Schienen-Control Kommission (Østrig) ved afgørelse af 11. marts 2011, indgået til Domstolen den 18. marts 2011, i sagen:

Westbahn Management GmbH

mod

ÖBB Infrastruktur AG,

har

DOMSTOLEN (Første Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, A. Tizzano, og dommerne A. Borg Barthet (refererende dommer), J-J. Kasel, M. Safjan og M. Berger,

generaladvokat: N. Jääskinen

justitssekretær: kontorchef M-A. Gaudissart,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 21. marts 2012,

efter at der er afgivet indlæg af:

— Westbahn Management GmbH ved Rechtsanwälte D. Böhmdorfer og R. Schender

— ÖBB-Infrastruktur AG ved Rechtsanwälte G. Ganzger, A. Egger, og G. Lansky

— den polske regering ved M. Szpunar, som befuldmægtiget

— Europa-Kommissionen ved G. Braun og H. Støvlbæk, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 7. juni 2012,

* Processprog: tysk.

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 8, stk. 2, sammenholdt med bilag II, del II, til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (EUT L 315, s. 14), og artikel 5, sammenholdt med bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur (EFT L 75, s. 29, og berigtigelse EUT 2004 L 220, s. 16), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 (EUT L 164, s. 44, herefter »direktiv 2001/14«).

2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem Westbahn Management GmbH (herefter »Westbahn Management«) og ÖBB-Infrastruktur AG (herefter »ÖBB-Infrastruktur«) vedrørende sidstnævntes nægtelse af at give Westbahn Management realtidsdata om andre jernbanevirksomheder, som ville gøre det muligt for dette selskab at oplyse sine passagerer om reelle afgangstider for tog med henblik på at muliggøre tilslutningsforbindelser.

Retsforskrifter

EU-retsforskrifter

Direktiv 2001/14

3 Første betragtning til direktiv 2001/14 lyder:

»Øget integration i Fællesskabets jernbanesektor er et vigtigt led i fuldførelsen af det indre marked og bestræbelserne på at opnå bæredygtig mobilitet.«

4 Artikel 5 i direktiv 2001/14 med overskriften »Tjenesteydelser« bestemmer:

»1. Jernbanevirksomheder er uden forskelsbehandling berettigede til de minimumsadgangsydelser og den sporadgang til servicefaciliteter, der er beskrevet i bilag II. Ydelserne i bilag II, punkt 2, leveres uden forskelsbehandling, og anmodninger fra jernbanevirksomheder kan kun forkastes, hvis der findes levedygtige alternativer på markedsvilkår. Hvis ydelserne ikke tilbydes af samme infrastrukturforvalter, skal yderen af »hovedinfrastrukturen« gøre, hvad han med rimelighed kan, for at lette tilvejebringelsen af disse tjenesteydelser.

2. Hvis infrastrukturforvalteren tilbyder nogle af de tjenesteydelser, der i bilag II, punkt 3, er beskrevet som ekstra ydelser, skal han på anmodning levere dem til enhver jernbanevirksomhed, der ansøger herom.

3. Jernbanevirksomheder kan anmode infrastrukturforvalteren eller andre leverandører om en række andre hjælpeydelser, der i bilag II, punkt 4, er anført som sådanne. Infrastrukturforvalteren er ikke forpligtet til at levere disse tjenesteydelser.«

5 Bilag II til nævnte direktiv med overskriften »Ydelser, der skal leveres til jernbanevirksomhederne« bestemmer:

»1. Minimumsadgangsydelser omfatter:

a) behandling af ansøgninger om infrastrukturkapacitet

b) ret til at benytte den kapacitet, der tildeles

c) brug af køresporskifter og skiftestationer

d) togkontrol, herunder signalgivning, regulering, ekspedition samt fremsendelse og tilvejebringelse af oplysninger om togbevægelser

e) alle andre oplysninger, der er nødvendige for at iværksætte eller drive den tjeneste, hvortil der er tildelt infrastrukturkapacitet.

2. Sporadgang til servicefaciliteter og levering af ydelser omfatter:

a) brug af elforsyningsudstyr til levering af strøm til elektrisk kørsel, hvor dette forefindes

b) brændstofpåfyldningsfaciliteter

c) passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter

d) godsterminaler

e) rangerterræner

f) togformeringsfaciliteter

g) depotspor

h) vedligeholdelsesfaciliteter og andre tekniske faciliteter.

3. Ekstra ydelser kan omfatte:

a) strøm til elektrisk kørsel

b) forvarmning af passagertog

c) levering af brændstof, rangering og alle andre ydelser i ovennævnte adgangsydelsesfaciliteter

d) særlige kontrakter om:

— kontrol af transport af farligt gods

— assistance til kørsel af specialtog.

4. Hjælpeydelser kan omfatte:

a) adgang til telenet

b) levering af yderligere oplysninger

c) teknisk inspektion af rullende materiel.«

Forordning nr. 1371/2007

6 Første til femte og syvende til niende betragtning til forordning nr. 1371/2007 har følgende ordlyd:

»(1) Inden for rammerne af den fælles transportpolitik er det vigtigt at sikre rettighederne for jernbanepassagerer og at forbedre kvaliteten og effektiviteten af personbefordringen for at øge jernbanetransportens andel i forhold til andre transportformer.

(2) Kommissionens meddelelse »Strategien for forbrugerpolitikken 2002-2006« [EFT C 137, s. 2] sætter som mål at skabe et højt forbrugerbeskyttelsesniveau på transportområdet i overensstemmelse med […] artikel 153, stk. 2, [EF].

(3) Da jernbanepassageren er den svage part i transportkontrakten, bør dennes rettigheder beskyttes.

(4) Det hører til brugernes rettigheder i forbindelse med jernbanebefordring at få oplysninger om trafikforbindelserne før og under rejsen. Når det er muligt, bør jernbanevirksomheder og billetudstedere give disse oplysninger på forhånd og så hurtigt som muligt.

(5) Mere detaljerede krav vedrørende rejseoplysninger vil blive fastlagt i de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i jernbanesystemet for konventionelle tog [(EFT L 110, s. 1), som ændret ved Kommissionens direktiv 2007/32/EF af 1. juni 2007 (EUT L 141 s. 63)].

[...]

(7) Jernbanevirksomhederne bør samarbejde om at gøre overførslen af jernbanepassagerer fra én operatør til en anden lettere ved altid at udstede gennemgående billetter, når det er muligt.

(8) Information og billetsalg til jernbanepassagerer bør lettes ved tilpasning af edb-systemerne til en fælles specifikation.

(9) Den videre gennemførelse af rejseinformations- og reservationssystemerne bør ske i overensstemmelse med de tekniske specifikationer for interoperabilitet.«

7 Artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 1371/2007 bestemmer:

»Jernbanevirksomhederne skal under rejsen som mindstemål give passagererne de oplysninger, der er angivet i bilag II, del II.«

8 Denne forordnings artikel 9, stk. 1 bestemmer:

»Jernbanevirksomhederne og billetudstederne skal, når sådanne forefindes, tilbyde billetter, gennemgående billetter og reservationer.«

9 Nævnte forordnings artikel 18, stk. 1, bestemmer:

»Ved forsinkelser ved ankomst eller afgang skal jernbanevirksomheden eller stationslederen underrette passagererne om situationen og det forventede afgangs- og ankomsttidspunkt, så snart sådanne oplysninger foreligger.«

10 Bilag II, del II, til samme forordning vedrørende »oplysninger på rejsen« foreskriver, at følgende oplysninger skal gives:

»Service i toget

Næste station

Forsinkelser

Vigtigste tilslutningsforbindelser

Sikkerhedsforhold«.

Østrigsk lovgivning

11 § 54 i Eisenbahngesetz (lov om jernbaner, BGBl. 60/1957, herefter »EisbG«) bestemmer:

»Bestemmelserne i sjette del af denne lov tilstræber at sikre en økonomisk og effektiv anvendelse af det østrigske jernbanenet

1. ved på jernbanetransportmarkedet at indføre effektiv konkurrence på lige vilkår mellem jernbanevirksomheder på hovedtoglinjerne og på de sekundære toglinjer, der forbinder andre hoved- eller sekundære toglinjer

2. ved at opfordre nye jernbanetransportvirksomheder til at gå ind på jernbanetransportmarkedet

3. ved at sikre, at adgangsberettigede får adgang til jernbaneinfrastruktur

4. ved at overvåge konkurrencen for at beskytte virksomheder med adgang til jernbanenettet mod misbrug af dominerende stilling.«

12 Lovens § 58 bestemmer:

»1. Jernbaneinfrastrukturvirksomheder skal, med henblik på adgangen til jernbaneinfrastrukturen, som minimum, foruden denne adgang, uden forskelsbehandling stille følgende ydelser til rådighed for adgangsberettigede:

1. brug af køresporskifter og skiftestationer

2. togkontrol, herunder […] fremsendelse og tilvejebringelse af oplysninger om togbevægelser

3. sådanne kommunikations- og informationssystemer, uden hvilke udøvelsen af adgangsberettigedes adgangsret af retlige, faktiske og økonomiske grunde er umulig.

[...]

4. Jernbaneinfrastrukturvirksomheder kan, men har ikke pligt til, med henblik på adgangsberettigedes adgang stille følgende hjælpeydelser til rådighed:

1. adgang til telekommunikationsnet ud over den i stk. 1, nr. 3), nævnte adgang

2. tilrådighedsstillelse af yderligere oplysninger

3. teknisk inspektion af rullende materiel.

[...]«

13 EisbG's § 81 bestemmer:

»1. Ved Schienen-Control GmbH oprettes en Schienen-Control Kommission. [jernbanekontrolkommission]

2. Schienen-Control Kommission udøver de kompetencer, som er tillagt organet i henhold til nærværende forbundslovs 3., 5.-6b., samt 9. del […] og behandler klagesager vedrørende afgørelser truffet af Schienen-Control GmbH. […]

3. Schienen Control GmbH varetager forretningsførelsen for Schienen-Control Kommission. Schienen-Control GmbH's ansatte er under udførelsen af deres opgaver for Schienen-Control Kommission bundet af instruktioner fra formanden eller det i forretningsordenen nævnte medlem.«

14 EisbG's § 82 har følgende ordlyd:

»1. Schienen-Control Kommission består af en formand og yderligere to medlemmer. For hvert medlem skal der udpeges en suppleant. Såfremt et medlem er forhindret, træder suppleanten i medlemmets sted. Formanden og dennes suppleant, der skal være dommere, beskikkes af Bundesminister für Justiz [forbundsjustitsministeren]. De øvrige medlemmer og deres suppleanter, der skal være sagkyndige på de relevante transportområder, beskikkes af forbundsregeringen på forslag af Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie [forbundsministeren for transport, innovation og teknologi].

2. Følgende kan ikke være medlemmer af Schienen-Control Kommission:

1. medlemmer af forbundsregeringen eller en delstatsregering samt statssekretærer

2. personer, der står i et retligt eller faktisk nært forhold til personer, der udfører virksomhed for Schienen-Control Kommission

3. personer, der ikke er valgbare til Nationalrat [nationalrådet].

3. Medlemmer af Schienen-Control Kommission og suppleanter for disse beskikkes for en periode på fem år. Ved embedsperiodens udløb udøver de fortsat deres hverv, indtil det genbesættes. Genudnævnelse kan finde sted. Såfremt et medlem eller en suppleant træder tilbage inden beskikkelsen udløber, beskikkes et nyt medlem eller en ny suppleant for den resterende beskikkelsesperiode i overensstemmelse med stk. 1.

4. Hverv som medlem eller suppleant ophører:

1. ved dødsfald

2. ved udløb af beskikkelsesperioden

3. ved afkald

4. såfremt samtlige øvrige medlemmer konstaterer, at medlemmet eller suppleanten på grund af en alvorlig fysisk eller psykisk lidelse er ude af stand til at udøve sædvanlige funktioner

5. såfremt samtlige øvrige medlemmer konstaterer, at medlemmet eller suppleanten uden rimelig grund har undladt at efterkomme indkaldelse til tre på hinanden følgende møder

6. formanden eller dennes suppleant ved dommerhvervets ophør.

5. Medlemmer og suppleanter har tavshedspligt i overensstemmelse med artikel 20, stk. 3, i Republikken Østrigs forfatning (Bundes-Verfassungsgesetz).«

15 EisbG's § 83 bestemmer:

»Schienen-Control Kommission træffer beslutning ved stemmeflerhed; et medlem kan ikke undlade at afgive stemme. I tilfælde af stemmelighed er formandens stemme udslaggivende. Schienen-Control Kommission fastsætter sin forretningsorden, i henhold til hvilken varetagelsen af løbende forretninger, herunder beslutninger af processuel art, kan overdrages til enkelte medlemmer. Medlemmerne er uafhængige ved udførelsen af deres hverv og er ikke bundet af anvisninger.«

16 EisbG's § 84 bestemmer:

»Såfremt nærværende forbundslov ikke bestemmer andet, skal Schienen-Control Kommission anvende den almindelige lov om forvaltningsproces [Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz], navnlig dennes processuelle bestemmelser vedrørende procedurer for uafhængige forvaltningsnævn. Afgørelser truffet af Schienen-Control Kommission kan ikke ophæves eller ændres administrativt. Klagemål kan indbringes for Verwaltungsgerichtshof (forvaltningsdomstolen).«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

17 Westbahn Management udbyder med køreplanen for 2011/2012 ydelser i form af personbefordring med jernbane på togstrækningen Wien (Østrig) til Salzburg (Østrig).

18 ÖBB-Infrastruktur driver størstedelen af det østrigske jernbanenet, heriblandt togstrækningen Wien til Salzburg. Selskabet råder over realtidsdata om alle tog på det jernbanenet, det driver. Disse data omfatter togets position på et givent tidspunkt samt ankomst-, passage- og afgangstid på togets videre rute.

19 ÖBB-Infrastruktur meddeler samtlige jernbanevirksomheder realtidsdata vedrørende den pågældende virksomheds egne tog. Realtidsdata for alle tog, der aktuelt benytter ÖBB-Infrastrukturs net, er – dog uden angivelse af den pågældende jernbanevirksomhed – tilgængelige for alle jernbanevirksomheder via et adgangskodebeskyttet program på ÖBB-Infrastrukturs internetside.

20 På flere større banegårde viser ÖBB-Infrastruktur på skærme de aktuelle ankomst- og afgangstider for persontog.

21 Westbahn Management anmodede ÖBB-Infrastruktur om at stille realtidsdata for andre jernbanevirksomheder til rådighed, således at Westbahn Management kunne informere sine passagerer om reelle afgangstider for tog med henblik på at muliggøre tilslutningsforbindelser.

22 ÖBB-Infrastruktur nægtede ved skrivelse af 22. oktober 2010 at efterkomme denne anmodning med den begrundelse, at selskabet i princippet kun videregiver de data, der vedrører den pågældende jernbanevirksomhed. Selskabet rådede Westbahn Management til at træffe en aftale med de andre jernbanevirksomheder, hvorved disse indvilligede i en videregivelse af oplysningerne.

23 En sådan aftale kom imidlertid ikke i stand mellem Westbahn Management og en anden jernbanevirksomhed. ÖBB-Personenverkehr AG (herefter »ÖBB-PV«) afviste navnlig at indgå en sådan aftale. ÖBB-PV er den førende virksomhed på det omhandlede marked i Østrig. Den ejes af ÖBB-Holding AG, der også er aktionær i ÖBB-Infrastruktur.

24 Westbahn Management er af den opfattelse, at en manglende videregivelse af disse oplysninger er i strid med bilag II, del II, til forordning nr. 1371/2007, og kræver at kunne få adgang til disse oplysninger. Selskabet har derfor anlagt sag med påstand herom for Schienen-Control Kommission.

25 Schienen-Control Kommission, som er af den opfattelse, at udfaldet af den verserende tvist beror på en fortolkning af EU-retten, har besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal artikel 8, stk. 2, sammenholdt med del II i bilag II til […] forordning […] nr. 1371/2007 […] fortolkes således, at oplysninger om de vigtigste tilslutningsforbindelser, foruden planmæssige afgangstider, tillige skal omfatte meddelelse om forsinkelser eller aflysninger?

2) Såfremt spørgsmål 1 besvares bekræftende:

Skal artikel 5, sammenholdt med bilag II til […] direktiv 2001/14 […] under hensyn til artikel 8, stk. 2, sammenholdt med del II i bilag II til forordning […] nr. 1371/2007, fortolkes således, at infrastrukturforvaltere har pligt til uden forskelsbehandling at stille realtidsdata vedrørende tog, der drives af andre jernbanevirksomheder, til rådighed, såfremt disse tog er de vigtigste tilslutningsforbindelser som omhandlet i del II i bilag II til forordning nr. 1371/2007?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Om Domstolens kompetence

26 Før de forelagte spørgsmål kan besvares, skal det undersøges om Schienen-Control Kommission, således som det anføres i forelæggelsesafgørelsen, udgør en ret i artikel 267 TEUF's forstand, og om Domstolen følgelig har kompetence til at besvare de forelagte præjudicielle spørgsmål.

27 Det fremgår af fast retspraksis, at for at bedømme, om det organ, der forelægger en sag, er en »ret« i artikel 267 TEUF's forstand – et spørgsmål, som alene skal afgøres på grundlag af EU-retten – tager Domstolen en hel række forhold i betragtning, nemlig om organet er oprettet ved lov, har permanent karakter, virker som obligatorisk retsinstans, anvender en kontradiktorisk sagsbehandling, træffer afgørelse på grundlag af retsregler, og om det er uafhængigt (jf. bl.a. dom af 14.6.2007, sag C-246/05, Häupl, Sml. I, s. 4673, præmis 16, af 18.10.2007, sag C-195/06, Österreichischer Rundfunk, Sml. I, s. 8817, præmis 19, og af 10.12.2009, sag C-205/08, Umweltanwalt von Kärnten, Sml. I, s. 11525, præmis 35).

28 Som generaladvokaten har anført i punkt 28 i forslaget til afgørelse, må det understreges, at Schienen-Control Kommission blev oprettet som permanent organ i henhold til EisbG's § 81, stk. 1. Det fremgår af denne lovs §§ 81-84, at Schienen-Control Kommission opfylder betingelserne om at være oprettet ved lov, virke som en obligatorisk retsinstans, have permanent karakter, træffe afgørelse på grundlag af retsregler og om, at dette organ er uafhængigt.

29 Det må desuden for det første konstateres, at ifølge forelæggelsesafgørelsen finder den almindelige lov om forvaltningsproces anvendelse på Schienen-Control Kommission og sikrer således, at der finder en kontradiktorisk procedure sted for sidstnævnte, idet parterne har mulighed for at gøre deres rettigheder og retlige interesser gældende, og idet den kontradiktoriske drøftelse kan omfatte et retsmøde, hvori vidner og sagkyndige kan deltage.

30 Det bemærkes for det andet, at ifølge EisbG's § 84 er Schienen-Control Kommission underlagt de almindelige forvaltningsprocesretlige bestemmelser, og organets afgørelser kan ikke ophæves administrativt, men kan påklages til Verwaltungsgerichtshof.

31 Det følger af det foregående, at Schienen-Control Kommission skal anses for en ret i artikel 267 TEUF's forstand, således at Domstolen har kompetence til at besvare de forelagte præjudicielle spørgsmål.

Om det første spørgsmål

32 Med det første spørgsmål ønsker Schienen-Control Kommission nærmere bestemt oplyst, om artikel 8, stk. 2, sammenholdt med bilag II, del II, til forordning nr. 1371/2007 skal fortolkes således, at oplysninger om de vigtigste tilslutningsforbindelser, foruden planmæssige afgangstider, tillige skal omfatte meddelelse om forsinkelser eller aflysninger, og navnlig oplysninger om andre jernbanevirksomheder.

33 For at besvare dette spørgsmål bemærkes, at det følger af fast retspraksis, at der ved fortolkningen af EU-retlige bestemmelser som de i denne sag omhandlede ikke blot skal tages hensyn til deres ordlyd, men også til den sammenhæng, hvori de indgår, og til de mål, der forfølges med den ordning, som de udgør en del af (jf. bl.a. dom af 26.6.1990, sag C-185/89, Velker International Oil Company, Sml. I, s. 2561, præmis 17, og af 19.7.2012, sag C-33/11, A, , præmis 27).

34 De mål, der forfølges med forordning nr. 1371/2007, er nævnt i betragtningerne til forordningen. Således fremhæves det i første betragtning til forordning nr. 1371/2007, at det inden for rammerne af den fælles transportpolitik er vigtigt at sikre rettighederne for jernbanepassagerer og at forbedre kvaliteten og effektiviteten af personbefordringen. Det fremgår af anden og tredje betragtning til denne forordning, at der bør opnås et højt forbrugerbeskyttelsesniveau, og at jernbanepassageren som den svage part i transportkontrakten bør beskyttes. Fjerde betragtning til forordningen henviser til retten til at få oplysninger om trafikforbindelserne før og under rejsen og så hurtigt som muligt. Desuden fremhæver femte, ottende og niende betragtning til nævnte forordning også målet om at lette en grænseoverskridende adgang til de pågældende oplysninger.

35 Det er i lyset af disse mål, at artikel 8 i forordning nr. 1371/2007 skal fortolkes.

36 Denne forordnings artikel 8, stk. 2, bestemmer, at jernbanevirksomhederne under rejsen som mindstemål skal give passagererne de oplysninger, der er angivet i bilag II, del II, til nævnte forordning. Disse oplysninger vedrører service i toget, næste station, forsinkelser, vigtigste tilslutningsforbindelser og sikkerhedsforhold.

37 For at respektere passagerernes interesser og de generelle mål, der forfølges med forordning nr. 1371/2007, som er gengivet i denne doms præmis 34, skal de oplysninger, som gives til passageren, være nyttige for sidstnævnte.

38 Oplysninger vedrørende forsinkelser og aflysninger af tilslutningsforbindelser, som passageren kunne have fået kendskab til ved at konsultere informationstavlerne inden afrejsen, forudsat at de var kendte på dette tidspunkt, udgør i denne forbindelse oplysninger, som også skal meddeles passageren, når disse togforsinkelser eller togaflysninger sker efter afrejsen. I modsat fald oplyses passageren kun om

det planlagte afgangstidspunkt for de vigtigste tilslutningsforbindelser, men ikke om ændringer indtrådt efter afrejsen, idet de oplysninger, som han er blevet meddelt, nu er blevet overflødige, hvilket er i strid med målene, som forfølges med forordning nr. 1371/2007.

39 Jernbanevirksomhederne har således i medfør af artikel 8, stk. 2, og bilag II, del II, til forordning nr. 1371/2007 pligt til at give realtidsdata om de vigtigste tilslutningsforbindelser.

40 Desuden nævner bilag II, del II, til forordning nr. 1371/2007 »vigtigste tilslutningsforbindelser«, idet dette udtryk ikke begrænser den oplysningspligt, der påhviler jernbanevirksomheden, til udelukkende at omfatte virksomhedens egne vigtigste tilslutningsforbindelser.

41 Denne pligt må følgelig forstås således, at den omfatter alle de vigtigste tilslutningsforbindelser, dvs. den pågældende jernbanevirksomheds vigtigste tilslutningsforbindelser og de vigtigste tilslutningsforbindelser, som varetages af andre jernbanevirksomheder. I modsat fald nås det mål om oplysning af passagererne, som forfølges med forordning nr. 1371/2007, ikke.

42 Denne fortolkning bekræftes af artikel 9, stk. 1, i forordning nr. 1371/2007, hvorefter jernbanevirksomhederne og billetudstederne, når sådanne forefindes, skal tilbyde billetter, gennemgående billetter og reservationer. Syvende betragtning til denne forordning præciserer, at udstedelsen af gennemgående billetter gør overførslen af jernbanepassagerer fra én operatør til en anden lettere. En restriktiv fortolkning af de oplysninger, som passagererne skal have adgang til, hindrer overførslen af de sidstnævnte og bringer det mål, som forfølges, i fare, idet den opfordrer passagerne til at foretrække at anvende de store jernbanevirksomheder, som er i stand til at give dem realtidsdata vedrørende alle etaper af deres rejse.

43 Henset til de foregående betragtninger skal det første spørgsmål besvares med, at artikel 8, stk. 2, sammenholdt med bilag II, del II, til forordning nr. 1371/2007, skal fortolkes således, at oplysninger om de vigtigste tilslutningsforbindelser, foruden planmæssige afgangstider, tillige skal omfatte meddelelse om forsinkelser eller aflysninger for disse tilslutningsforbindelser, uanset hvilken jernbanevirksomhed der varetager dem.

Om det andet spørgsmål

44 For at besvare dette spørgsmål vedrørende infrastrukturforvalterens forpligtelser må det konstateres, at artikel 5 i direktiv 2001/14 bestemmer, at jernbanevirksomheder uden forskelsbehandling er berettigede til de minimumsadgangsydelser og den sporadgang til servicefaciliteter, der er beskrevet i bilag II til dette direktiv.

45 Bilag II, punkt 1, litra d), til direktiv 2001/14, der bestemmer, at disse ydelser bl.a. omfatter fremsendelse og tilvejebringelse af oplysninger om togbevægelser, skal, som generaladvokaten har anført i punkt 51 i forslaget til afgørelse, sammenholdes med bilag II, punkt 1, litra e), til dette direktiv, som gør det muligt for jernbanevirksomheder at opnå alle andre oplysninger, der er nødvendige for at iværksætte eller drive den tjeneste, hvortil der er tildelt infrastrukturkapacitet.

46 Det bemærkes herved, at som anført i denne doms præmis 41 er realtidsdata om de vigtigste tilslutningsforbindelser og navnlig om de andre jernbanevirksomheder nødvendige for enhver jernbanevirksomhed, for at denne kan opfylde de forpligtelser, som påhviler den i medfør af forordning nr. 1371/2007.

47 Det må desuden konstateres, at det for at sikre en rimelig konkurrence på markedet for personbefordring med jernbane skal sikres, at alle jernbanevirksomheder er i stand til at yde de sidstnævnte en tilsvarende tjenestekvalitet. Som fremhævet i denne doms præmis 40 og 41, hvis en jernbanevirksomhed kun kunne give oplysninger om virksomhedens egne forbindelser, ville en

virksomhed, der råder over et større net, kunne give sine passagerer mere fyldestgørende oplysninger end dem, som ville kunne gives af en virksomhed, som driver et begrænset antal linjer, hvilket dels ville være i strid med målet om at sikre øget integration i jernbanesektoren, som fremgår af første betragtning til direktiv 2001/14, dels med oplysningspligten over for passagererne.

48 Jernbanevirksomheder skal derfor med henblik på udøvelsen af retten til adgang til jernbaneinfrastrukturen af infrastrukturforvalteren gives realtidsdata om de vigtigste tilslutningsforbindelser, som varetages af andre jernbanevirksomheder, for i overensstemmelse med artikel 5, sammenholdt med bilag II, punkt 1, litra e), til direktiv 2001/14, at kunne iværksætte den tjeneste, hvortil der er tildelt infrastrukturkapacitet.

49 Det bemærkes desuden, at i modsætning til hvad ÖBB-Infrastruktur har anført, kan disse oplysninger, som er tilgængelige på oplysningstavlerne på forskellige banegårde, ikke anses for at være af fortrolig eller følsom karakter, hvilket hindrer deres meddelelse til de forskellige omhandlede jernbanevirksomheder.

50 Det andet spørgsmål skal derfor besvares med, at artikel 8, stk. 2, sammenholdt med bilag II, del II, til forordning nr. 1371/2007, og artikel 5, sammenholdt med bilag II til direktiv 2001/14, skal fortolkes således, at infrastrukturforvalteren har pligt til uden forskelsbehandling at stille realtidsdata vedrørende tog, der drives af andre jernbanevirksomheder, til rådighed, såfremt disse tog er de vigtigste tilslutningsforbindelser som omhandlet i del II i bilag II til forordning nr. 1371/2007.

Sagens omkostninger

51 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Første Afdeling) for ret:

1) **Artikel 8, stk. 2, sammenholdt med del II i bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser, skal fortolkes således, at oplysninger om de vigtigste tilslutningsforbindelser, foruden planmæssige afgangstider, tillige skal omfatte meddelelse om forsinkelser eller aflysninger for disse tilslutningsforbindelser, uanset hvilken jernbanevirksomhed der varetager dem.**

2) **Artikel 8, stk. 2, sammenholdt med del II i bilag II til forordning nr. 1371/2007, og artikel 5, sammenholdt med bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004, skal fortolkes således, at infrastrukturforvalteren har pligt til uden forskelsbehandling at stille realtidsdata vedrørende tog, der drives af andre jernbanevirksomheder, til rådighed, såfremt disse tog er de vigtigste tilslutningsforbindelser som omhandlet i del II i bilag II til forordning nr. 1371/2007.**

Underskrifter