ARREST VAN HET HOF (Eerste kamer)

22 november 2012*

„Vervoer — Spoorwegvervoer — Verplichting van spoorweginfrastructuurbeheerder tot verstrekking aan spoorwegondernemingen van alle realtimegegevens betreffende treinverkeer, met name gegevens inzake eventuele vertragingen van aansluitende treindiensten”

In zaak C-136/11,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de Schienen-Control Kommission (Oostenrijk) bij beslissing van 11 maart 2011, ingekomen bij het Hof op 18 maart 2011, in de procedure

Westbahn Management GmbH

tegen

ÖBB-Infrastruktur AG,

wijst

HET HOF (Eerste kamer),

samengesteld als volgt: A. Tizzano, kamerpresident, A. Borg Barthet (rapporteur), J-J. Kasel, M. Safjan en M. Berger, rechters,

advocaat-generaal: N. Jääskinen,

griffier: M.-A. Gaudissart, hoofd van administratieve eenheid,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 21 maart 2012,

gelet op de opmerkingen van:

— Westbahn Management GmbH, vertegenwoordigd door D. Böhmdorfer en R. Schender, Rechtsanwälte,

— ÖBB-Infrastruktur AG, vertegenwoordigd door G. Ganzger, A. Egger en G. Lansky, Rechtsanwälte,

— de Poolse regering, vertegenwoordigd door M. Szpunar als gemachtigde,

— de Europese Commissie, vertegenwoordigd door G. Braun en H. Støvlbæk als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 7 juni 2012,

* Procestaal: Duits.

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 8, lid 2, juncto bijlage II, deel II, van verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (PB L 315, blz. 14), alsook van artikel 5 juncto bijlage II van richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (PB L 75, blz. 29), zoals gewijzigd bij richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 (PB L 164, blz. 44, met rectificatie in PB L 220, blz. 16; hierna: „richtlijn 2001/14").

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen Westbahn Management GmbH (hierna: „Westbahn Management") en ÖBB-Infrastruktur AG (hierna: „ÖBB-Infrastruktur") inzake de weigering van ÖBB-Infrastruktur om Westbahn Management realtimegegevens betreffende andere spoorwegondernemingen te verstrekken aan de hand waarvan deze laatste haar reizigers op de hoogte zou kunnen brengen van de reële vertrektijden van aansluitende treinen.

Toepasselijke bepalingen

Regeling van de Unie

Richtlijn 2001/14

3 Punt 1 van de considerans van richtlijn 2001/14 preciseert:

„Sterkere integratie van de communautaire spoorwegsector vormt een wezenlijk element van de voltooiing van de interne markt en het streven naar het bereiken van duurzame mobiliteit."

4 Artikel 5 van richtlijn 2001/14, met als opschrift „Diensten", bepaalt:

„Spoorwegondernemingen hebben op een niet-discriminerende basis recht op het minimumtoegangspakket en op de toegang via het spoor tot voorzieningen, als omschreven in bijlage II. De in de punten 1 en 2 van bijlage II bedoelde diensten worden op een niet-discriminerende wijze verleend; verzoeken van spoorwegondernemingen mogen slechts worden afgewezen als er, onder marktvoorwaarden, haalbare alternatieven bestaan. Indien de diensten niet door één enkele infrastructuurbeheerder worden aangeboden, moet de verstrekker van de hoofdinfrastructuur alles doen wat redelijkerwijs mogelijk is om de verschaffing van deze diensten te vergemakkelijken.

2. Indien de infrastructuurbeheerder een van de in bijlage II, punt 3, als ‚aanvullende diensten' vermelde diensten aanbiedt, moet hij deze op verzoek aan een spoorwegonderneming verschaffen.

3. Spoorwegondernemingen mogen de infrastructuurbeheerder of andere leveranciers om een bijkomende reeks in bijlage II, punt 4, opgenomen ‚ondersteunende diensten' verzoeken. De infrastructuurbeheerder is niet verplicht deze diensten te verlenen."

5 Bijlage II bij deze richtlijn, met als opschrift „Aan de spoorwegondernemingen te verlenen diensten", luidt als volgt:

„1. Het minimumtoegangspakket omvat:

a) behandeling van aanvragen voor infrastructuurcapaciteit;

b) het recht gebruik te maken van toegewezen capaciteit;

c) gebruik van aansluitingen en wissels op het net;

d) treinbeheer met inbegrip van seinen, regeling, treindienstleiding en de overdracht en levering van gegevens over treinbewegingen;

e) alle overige gegevens die nodig zijn om de dienst waarvoor capaciteit [...] is [toegewezen], tot stand te brengen of te exploiteren.

2. De toegang via het spoor tot voorzieningen en de verlening van diensten omvatten:

a) in voorkomend geval gebruik van elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie;

b) installaties voor brandstofbevoorrading;

c) passagiersstations, de gebouwen en andere voorzieningen daarvan;

d) vrachtterminals;

e) rangeerstations;

f) vormingsstations;

g) remisestations;

h) onderhouds- en andere technische infrastructuur.

3. De aanvullende diensten kunnen omvatten:

a) tractiestroom;

b) voorverwarmen van passagierstreinen;

c) levering van brandstof, rangeren en alle andere diensten die bij de bovengenoemde voorzieningen worden verstrekt;

d) speciaal opgestelde overeenkomsten voor:

— de controle op het vervoer van gevaarlijke stoffen,

— ondersteuning bij het laten rijden van speciale treinen.

4. Ondersteunende diensten kunnen omvatten:

a) toegang tot het telecommunicatienetwerk;

b) levering van aanvullende informatie;

c) technische keuring van het rollend materieel."

Verordening nr. 1371/2007

6 De punten 1 tot en met 5 en 7 tot en met 9 van de considerans van verordening nr. 1371/2007 luiden als volgt:

„(1) In het kader van het gemeenschappelijke vervoerbeleid is het belangrijk de gebruikersrechten voor reizigers in het treinverkeer te waarborgen en de kwaliteit en effectiviteit van de diensten voor reizigers in het treinverkeer te verbeteren, teneinde te helpen bij het vergroten van het aandeel van het spoorwegvervoer in verhouding tot andere vervoerswijzen.

(2) De mededeling van de Commissie ‚Strategie voor het consumentenbeleid 2002-2006' [PB C 137, blz. 2] beoogt het bereiken van een hoog niveau van consumentenbescherming op het gebied van vervoer overeenkomstig artikel 153, lid 2, [EG].

(3) Omdat de treinreiziger de zwakste partij bij het vervoercontract is, dienen de reizigersrechten in dit verband te worden gewaarborgd.

(4) De gebruikersrechten inzake spoorwegdiensten omvatten het ontvangen van informatie betreffende de dienst voor en gedurende de reis. Voor zover mogelijk dienen spoorwegondernemingen en verkopers van vervoerbewijzen die informatie van tevoren en zo spoedig mogelijk te verstrekken.

(5) Nadere vereisten in verband met de verstrekking van reisinformatie zullen worden opgenomen in de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI) als bedoeld in richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem [(PB L 110, blz. 27), zoals gewijzigd bij richtlijn 2007/32/EG van de Commissie van 1 juni 2007 (PB L 141, blz. 63)].

[...]

(7) De spoorwegondernemingen moeten samenwerken om de overstap van reizigers in het treinverkeer van de ene exploitant op de andere te vergemakkelijken door, telkens als dit mogelijk is, rechtstreekse vervoerbewijzen aan te bieden.

(8) Het verstrekken van informatie en vervoerbewijzen aan reizigers in het treinverkeer moet worden vergemakkelijkt door geautomatiseerde systemen aan te passen aan gemeenschappelijke specificaties.

(9) Het reisinformatiesysteem en het boekingssysteem moeten verder worden uitgevoerd overeenkomstig de TSI."

7 Artikel 8, lid 2, van verordening nr. 1371/2007 bepaalt:

„De spoorwegondernemingen verstrekken aan de reiziger tijdens de reis ten minste de informatie bedoeld in bijlage II, deel II."

8 Artikel 9, lid 1, van deze verordening bepaalt:

„De spoorwegondernemingen en verkopers van vervoerbewijzen bieden, voor zover beschikbaar, vervoerbewijzen, rechtstreekse vervoerbewijzen en boekingen aan."

9 Artikel 18, lid 1, van deze verordening preciseert:

„In geval van vertraging bij aankomst of vertrek worden de reizigers door de spoorwegonderneming of door de stationsbeheerder op de hoogte gehouden van de situatie en van de verwachte vertrektijd en de verwachte aankomsttijd, zodra die informatie beschikbaar is."

10 Bijlage II, deel II, van die verordening betreft de „Informatie tijdens de reis" en bepaalt dat de hierna volgende informatie dient te worden verstrekt:

„Diensten aan boord

Volgend station

Vertragingen

Belangrijkste aansluitende diensten

Beveiligings- en veiligheidskwesties".

Oostenrijkse regeling

11 § 54 van het Eisenbahngesetz (spoorwegwet) (BGBl. nr. 60/1957; hierna: „EisbG") luidt:

„De bepalingen van het zesde deel van deze wet beogen het economische en doelmatige gebruik van de spoorwegen in Oostenrijk te waarborgen,

1. door op de markt van het spoorwegvervoer gelijke kansen biedende en een goed functionerende mededinging tussen de spoorwegondernemingen tot stand te brengen op de hoofdspoorwegen en op de secundaire spoorwegen die met andere hoofd- of secundaire spoorwegen zijn verbonden;

2. door de toetreding van nieuwe spoorwegondernemingen tot de markt van het spoorwegvervoer te bevorderen;

3. door de toegang tot de spoorweginfrastructuur voor toegangsgerechtigden zeker te stellen;

4. door te voorzien in toezicht op de mededinging teneinde de toegangsgerechtigden te beschermen tegen misbruik van machtspositie."

12 § 58 van deze wet bepaalt:

„1. Ten behoeve van de toegang tot de spoorweginfrastructuur stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder aan toegangsgerechtigden op niet-discriminerende basis naast deze toegang de volgende diensten als minimumtoegangspakket ter beschikking:

1. het gebruik van aansluitingen en wissels op het spoorwegnet;

2. het treinbeheer, met inbegrip van [...] de overdracht en de beschikbaarstelling van informatie over treinbewegingen;

3. alle diensten van communicatie- en informatiesystemen, zonder welke de uitoefening van het toegangsrecht door toegangsgerechtigden vanuit juridisch, feitelijk en economisch oogpunt onmogelijk is.

[...]

4. Ten behoeve van de toegang tot de spoorweginfrastructuur kan de spoorweginfrastructuurbeheerder, zonder hiertoe evenwel verplicht te zijn, de toegangsgerechtigden de volgende ondersteunende diensten verlenen:

1. toegang tot het telecommunicatienetwerk die ruimer is dan die waarin lid 1, sub 3, voorziet;

2. beschikbaarstelling van aanvullende informatie;

3. technische controle van de spoorwegvoertuigen.

[...]"

13 § 81 van het EisbG bepaalt:

„1. Bij de vennootschap Schienen-Control GmbH wordt een Schienen-Control Kommission [controlecommissie spoorwegen] ingesteld.

2. De Schienen-Control Kommission oefent de haar in de delen 3, 5 tot en met 6-b en 9 van deze wet toegewezen bevoegdheden uit [...] en heeft als taak beroepen tegen beslissingen van de Schienen-Control GmbH te behandelen. [...]

3. De leiding van de Schienen-Control Kommission berust bij de Schienen-Control GmbH. In het kader van zijn activiteit voor de Schienen-Control Kommission is het personeel van de Schienen-Control GmbH gebonden aan de orders van de voorzitter of van de in het huishoudelijk reglement aangeduide leden."

14 § 82 van het EisbG luidt als volgt:

„1. De Schienen-Control Kommission bestaat uit een voorzitter en twee andere leden. Voor elk lid wordt een plaatsvervanger benoemd. De plaatsvervanger treedt in de plaats van een lid indien dit verhinderd is. De voorzitter en zijn plaatsvervanger, die tot de rechterlijke macht moeten behoren, worden benoemd door de Bundesminister für Justiz [bondsminister van Justitie]. De overige leden en hun plaatsvervangers, die deskundige op het desbetreffende verkeersgebied moeten zijn, worden op voordracht van de Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie [bondsminister van Transport, Innovatie en Technologie] door de bondsregering benoemd.

2. Kunnen geen deel uitmaken van de Schienen-Control Kommission:

1. leden van de bondsregering of van een deelstaatregering alsmede staatssecretarissen;

2. personen die een juridische of feitelijke band hebben met eenieder die een activiteit van de Schienen-Control Kommission uitoefent;

3. personen die niet verkiesbaar zijn voor de Nationalrat [nationaal parlement].

3. De leden van de Schienen-Control Kommission en hun plaatsvervangers worden benoemd voor een ambtstermijn van vijf jaar. Aan het einde van deze ambtstermijn dienen zij hun ambt uit te oefenen totdat in hun vervanging is voorzien. Zij kunnen worden herbenoemd. Indien een lid of een plaatsvervanger vóór het einde van zijn mandaat aftreedt, moet overeenkomstig lid 1 een nieuw lid of een nieuwe plaatsvervanger worden benoemd voor de resterende duur van het mandaat.

4. Het lidmaatschap of de status van plaatsvervanger vervalt:

1. door overlijden;

2. door afloop van de benoemingstermijn;

3. door afstand;

4. bij de vaststelling door alle overige leden dat het lid of de plaatsvervanger wegens zware lichamelijke of geestelijke tekortkoming niet geschikt is om zijn ambt op een behoorlijke wijze uit te oefenen;

5. bij de vaststelling door alle overige leden dat het lid of de plaatsvervanger zonder toereikende verontschuldiging geen gevolg heeft gegeven aan de uitnodigingen voor drie opeenvolgende vergaderingen;

6. voor de voorzitter en zijn plaatsvervanger, bij uittreding uit de rechterlijke macht.

5. De leden en de plaatsvervangers hebben overeenkomstig artikel 20, lid 3, van het B-VG [Bundes-Verfassungsgesetz (Oostenrijkse federale grondwet)] een discretieplicht."

15 § 83 van het EisbG bepaalt:

„De beslissingen van de Schienen-Control Kommission worden genomen met meerderheid van stemmen; onthouding bij stemming is niet toegestaan. Bij staking van stemmen geeft de stem van de voorzitter de doorslag. De Schienen-Control Kommission moet een huishoudelijk reglement aannemen waarin de dagelijkse leiding, met inbegrip van het nemen van procesrechtelijke beslissingen, aan sommige van haar leden kan worden opgedragen. De leden zijn tijdens de uitoefening van hun ambt onafhankelijk en niet gebonden door bevelen."

16 § 84 van het EisbG luidt:

„Behoudens andersluidende bepalingen in de onderhavige bondswet, dient de Schienen-Control Kommission het Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz [algemene wet inzake de administratieve rechtspleging], en met name ook de bepalingen daarvan betreffende de rechtspleging voor de unabhängige Verwaltungssenaten [onafhankelijke bestuurlijke kamers] toe te passen. De beslissingen van de Schienen-Control Kommission kunnen niet worden gewijzigd of vernietigd bij wege van een administratief besluit. Tegen deze beslissingen kan in rechte worden opgekomen bij het Verwaltungsgerichtshof [administratief hof]."

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

17 Westbahn Management verricht vanaf het dienstregelingstijdvak 2011/2012 passagiersvervoerdiensten per spoor op het traject Wenen (Oostenrijk) – Salzburg (Oostenrijk).

18 ÖBB-Infrastruktur heeft het grootste gedeelte van het Oostenrijkse spoorwegnet in beheer, waaronder ook de spoorlijn Wenen – Salzburg. Zij beschikt over de realtimegegevens van alle treinen die op het door haar beheerde spoorwegnet rijden. Deze realtimegegevens bestaan uit de actuele positie van de trein alsook uit de aankomst-, passeer- en vertrektijden voor het verdere verloop van het traject.

19 ÖBB-Infrastruktur verstrekt iedere spoorwegonderneming de realtimegegevens van de haar toebehorende treinen. Elke spoorwegonderneming kan de realtimegegevens van alle treinen die op het door ÖBB-Infrastruktur beheerde spoorwegnet rijden, opvragen via een met een wachtwoord beveiligd programma op de website van deze vennootschap, evenwel zonder dat de namen van de respectieve spoorwegondernemingen in die gegevens zijn opgenomen.

20 In verschillende grote stations kondigt ÖBB-Infrastruktur op informatieborden de actuele aankomst- en vertrektijden van de passagierstreinen aan.

21 Westbahn Management heeft ÖBB-Infrastruktur verzocht haar de realtimegegevens van andere spoorwegondernemingen beschikbaar te stellen, zodat zij haar reizigers zou kunnen informeren over de actuele vertrektijden van aansluitende treinen.

22 ÖBB-Infrastruktur heeft bij brief van 22 oktober 2010 dit verzoek afgewezen, op grond dat zij in principe alleen de bij de betrokken spoorwegonderneming behorende gegevens doorgaf. Zij gaf Westbahn Management het advies om met de andere spoorwegondernemingen een overeenkomst te sluiten waarbij deze zich ermee akkoord verklaren dat hun gegevens worden doorgegeven.

23 Tussen Westbahn Management en de andere spoorwegondernemingen kwam echter geen enkele zodanige overeenkomst tot stand. Met name ÖBB-Personenverkehr AG (hierna: „ÖBB-PV") heeft geweigerd een dergelijke overeenkomst te sluiten. Voor passagiersvervoer is ÖBB-PV de grootste onderneming op de betrokken Oostenrijkse markt. Zij is volledig in handen van ÖBB-Holding AG, die ook aandeelhouder van ÖBB-Infrastruktur is.

24 Westbahn Management stelt dat de niet-verstrekking van deze gegevens in strijd is met bijlage II, deel II, van verordening nr. 1371/2007 en eist toegang tot die informatie. Bijgevolg heeft zij een verzoek in die zin bij de Schienen-Control Kommission ingediend.

25 Aangezien de Schienen-Control Kommission van oordeel is dat de beslechting van het bij haar aanhangige geding afhangt van de uitlegging die aan het recht van de Unie wordt gegeven, heeft zij de behandeling van de zaak geschorst en het Hof om een prejudiciële beslissing verzocht over de volgende vragen:

„1) Dient artikel 8, lid 2, juncto bijlage II, deel II, van verordening [nr. 1371/2007] aldus te worden uitgelegd dat de informatie over de belangrijkste aansluitende diensten naast de in de dienstregeling vermelde vertrektijden ook de aankondiging van vertragingen en het uitvallen van die aansluitende treinen moet omvatten?

2) Indien de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord:

Dient artikel 5 juncto bijlage II van richtlijn [2001/14], in het licht van artikel 8, lid 2, juncto bijlage II, deel II, van verordening nr. 1371/2007, aldus te worden uitgelegd dat de infrastructuurbeheerder verplicht is de spoorwegonderneming zonder discriminatie realtimegegevens over de treinen van andere spoorwegondernemingen ter beschikking te stellen, voor zover het bij deze treinen gaat om de belangrijkste aansluitende diensten in de zin van bijlage II, deel II, bij verordening nr. 1371/2007?"

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Bevoegdheid van het Hof

26 Alvorens de voorgelegde vragen te beantwoorden moet worden nagegaan of de Schienen-Control Kommission een rechterlijke instantie is in de zin van artikel 267 VWEU, zoals de verwijzende rechter stelt, en dus of het Hof bevoegd is om de gestelde prejudiciële vragen te beantwoorden.

27 Volgens vaste rechtspraak houdt het Hof, ter beoordeling van de uitsluitend vanuit het Unierecht te beantwoorden vraag of het verwijzende orgaan een „rechterlijke instantie" is in de zin van artikel 267 VWEU, rekening met een aantal factoren, zoals de wettelijke grondslag van het orgaan, het permanente karakter, de verplichte rechtsmacht, het uitspraak doen na een procedure op tegenspraak, de toepassing door het orgaan van de regels van het recht, alsook de onafhankelijkheid van het orgaan (zie onder meer arresten van 14 juni 2007, Häupl, C-246/05, Jurispr. blz. I-4673, punt 16; 18 oktober 2007, Österreichischer Rundfunk, C-195/06, Jurispr. blz. I-8817, punt 19, en 10 december 2009, Umweltanwalt von Kärnten, C-205/08, Jurispr. blz. I-11525, punt 35).

28 In dit verband moet worden onderstreept dat de Schienen-Control Kommission, zoals de advocaat-generaal in punt 28 van zijn conclusie heeft opgemerkt, bij § 81, lid 1, van het EisbG als permanent orgaan is ingesteld. Uit de §§ 81 tot en met 84 van deze wet kan worden afgeleid dat de Schienen-Control Kommission beantwoordt aan de voorwaarden betreffende de wettelijke grondslag, de verplichte rechtsmacht, het permanente karakter, de toepassing van de regels van het recht en de onafhankelijkheid van een dergelijk orgaan.

29 Bovendien moet worden geconstateerd dat blijkens de verwijzingsbeslissing de algemene wet inzake de administratieve rechtspleging van toepassing is op de procedure voor de Schienen-Control Kommission, en dus is gewaarborgd dat de voor dit orgaan gevoerde procedure een procedure op tegenspraak is, aangezien partijen hun rechten en juridische belangen kunnen doen gelden en het op tegenspraak gevoerde debat aanleiding kan geven tot een terechtzitting waarvoor getuigen en deskundigen kunnen worden opgeroepen.

30 Voorts moet worden benadrukt dat de Schienen-Control Kommission volgens § 84 van het EisbG onder het algemene bestuurlijke procesrecht valt en dat haar beslissingen niet kunnen worden vernietigd bij administratief besluit maar wel ter toetsing aan het Verwaltungsgerichtshof kunnen worden voorgelegd.

31 Derhalve moet de Schienen-Control Kommission als een rechterlijke instantie in de zin van artikel 267 VWEU worden aangemerkt, zodat het Hof bevoegd is om de gestelde prejudiciële vragen te beantwoorden.

Eerste vraag

32 Met haar eerste vraag wenst de Schienen-Control Kommission in wezen te vernemen of artikel 8, lid 2, juncto bijlage II, deel II, van verordening nr. 1371/2007 aldus moet worden uitgelegd dat de informatie over de belangrijkste aansluitende diensten naast de normale vertrektijden ook de vertragingen en het uitvallen van die aansluitende treinen – en met name die van andere spoorwegondernemingen – moet omvatten.

33 Ter beantwoording van deze vraag dient eraan te worden herinnerd dat volgens vaste rechtspraak voor de uitlegging van Unierechtelijke bepalingen als die welke in casu aan de orde zijn, niet enkel rekening moet worden gehouden met de bewoordingen ervan, maar ook met de context en met de

doelstellingen die de regeling waarvan zij deel uitmaken, nastreeft (zie onder meer arresten van 26 juni 1990, Velker International Oil Company, C-185/89, Jurispr. blz. I-2561, punt 17, en 19 juli 2012, A, C-33/11, punt 27).

34 De door verordening nr. 1371/2007 nagestreefde doelstellingen worden genoemd in de considerans van deze verordening. Zo benadrukt punt 1 van de considerans van verordening nr. 1371/2007 dat het in het kader van het gemeenschappelijke vervoerbeleid belangrijk is de gebruikersrechten voor reizigers in het treinverkeer te waarborgen en de kwaliteit en effectiviteit van de diensten voor reizigers in het treinverkeer te verbeteren. Blijkens de punten 2 en 3 van de considerans van deze verordening moet een hoog niveau van consumentenbescherming worden bereikt en dient de treinreiziger, als zwakste partij bij het vervoercontract, te worden beschermd. Punt 4 van de considerans van die verordening verwijst naar het recht om zo spoedig mogelijk informatie over het verloop van de reis te ontvangen vóór en ná de aanvang van het traject. Bovendien onderstrepen de punten 5, 8 en 9 van de considerans van deze verordening tevens de doelstelling die erin bestaat de toegang tot informatie op grensoverschrijdend gebied te vergemakkelijken.

35 Artikel 8 van verordening nr. 1371/2007 dient tegen de achtergrond van deze doelstellingen te worden uitgelegd.

36 Artikel 8, lid 2, van deze verordening bepaalt dat de spoorwegondernemingen de reiziger tijdens de reis ten minste de in bijlage II, deel II, vermelde informatie verstrekken. Deze informatie betreft de diensten aan boord, het volgende station, de vertragingen, de belangrijkste aansluitende diensten en de beveiligings- en veiligheidskwesties.

37 Met het oog op de eerbiediging van de belangen van de reizigers en van de algemene doelstellingen die verordening nr. 1371/2007 nastreeft, zoals deze in punt 34 van het onderhavige arrest in herinnering zijn gebracht, dient de aan de reiziger verstrekte informatie nuttig voor hem te zijn.

38 De informatie betreffende de vertragingen of het uitvallen van aansluitende treinen waarvan de reiziger op de hoogte kon zijn door vóór zijn vertrek naar de informatieborden te kijken – voor zover die informatie op dat tijdstip bekend was – vormen in dit verband gegevens die eveneens aan de reiziger moeten worden meegedeeld wanneer deze vertragingen of uitval van treinen plaatsvinden ná zijn vertrek. In het tegenovergestelde geval zou de reiziger – in strijd met de doelstellingen van verordening nr. 1371/2007 – enkel op de hoogte zijn van de normale vertrektijden van de belangrijkste aansluitende treinen, maar niet van de wijzigingen die ná zijn vertrek hebben plaatsgevonden, en zou de hem meegedeelde informatie dus achterhaald zijn.

39 Derhalve zijn de spoorwegondernemingen krachtens artikel 8, lid 2, en bijlage II, deel II, van verordening nr. 1371/2007 verplicht om realtimegegevens over de belangrijkste aansluitende diensten te verstrekken.

40 Aangezien in bijlage II, deel II, van verordening nr. 1371/2007 het begrip „belangrijkste aansluitende diensten” is gebruikt, ziet de op de spoorwegonderneming rustende informatieplicht bovendien niet uitsluitend op haar eigen belangrijkste aansluitende diensten.

41 Bijgevolg moet deze verplichting aldus worden opgevat dat zij betrekking heeft op alle belangrijkste aansluitende diensten, met inbegrip van zowel de belangrijkste aansluitende diensten van de betrokken spoorwegonderneming zelf als die welke door andere spoorwegondernemingen worden verricht. Zoniet zou de door verordening nr. 1371/2007 beoogde doelstelling van verstrekking van informatie aan de reizigers niet worden bereikt.

42 Deze uitlegging wordt bevestigd door artikel 9, lid 1, van verordening nr. 1371/2007 waarin is bepaald dat de spoorwegondernemingen en verkopers van vervoerbewijzen, voor zover beschikbaar, vervoerbewijzen, rechtstreekse vervoerbewijzen en boekingen aanbieden. Punt 7 van de considerans

van deze verordening preciseert dat het aanbieden van rechtstreekse vervoerbewijzen de overstap van reizigers in het treinverkeer van de ene exploitant op de andere vergemakkelijkt. Indien de gegevens waartoe de reizigers toegang moeten hebben, eng werden opgevat, zou hun overstap worden belemmerd en de aldus nagestreefde doelstelling in gevaar worden gebracht, doordat de reizigers ertoe zouden worden aangezet om de voorkeur te geven aan de grote spoorondernemingen, die hun realtimegegevens kunnen verstrekken gedurende alle etappes van hun reis.

43 Gelet op een en ander moet op de eerste vraag worden geantwoord dat artikel 8, lid 2, juncto bijlage II, deel II, van verordening nr. 1371/2007 aldus moet worden uitgelegd dat de informatie over de belangrijkste aansluitende diensten, naast de normale vertrektijden, ook de vertragingen of het uitvallen van deze aansluitende treindiensten dient te omvatten, ongeacht de spoorwegonderneming die deze diensten verstrekt.

Tweede vraag

44 Ter beantwoording van deze vraag, die de verplichtingen van de infrastructuurbeheerder betreft, moet worden vastgesteld dat de spoorwegondernemingen volgens artikel 5 van richtlijn 2001/14 op een niet-discriminerende basis recht hebben op het minimumtoegangspakket en op de toegang via het spoor tot voorzieningen, zoals omschreven in bijlage II bij deze richtlijn.

45 Zoals de advocaat-generaal in punt 51 van zijn conclusie heeft aangegeven, dient bijlage II, punt 1, sub d, van richtlijn 2001/14, waarin is bepaald dat dit pakket onder meer de overdracht en de levering van gegevens over treinbewegingen omvat, in samenhang te worden gelezen met bijlage II, punt 1, sub e, van deze richtlijn, waarin spoorwegondernemingen aanspraak wordt verleend op alle overige gegevens die nodig zijn om de dienst waarvoor capaciteit is toegewezen, tot stand te brengen of te exploiteren.

46 Dienaangaande zij eraan herinnerd dat, zoals in punt 41 van het onderhavige arrest is uiteengezet, de realtimegegevens betreffende de belangrijkste aansluitende diensten – en met name die betreffende andere spoorwegondernemingen – voor elke spoorwegonderneming noodzakelijk zijn teneinde de verplichtingen die krachtens verordening nr. 1371/2007 op haar rusten, te kunnen nakomen.

47 Bovendien moet worden vastgesteld dat ter bereiking van een billijke concurrentie op de markt van het spoorwegvervoer van reizigers ervoor moet worden gezorgd dat alle spoorwegondernemingen in staat zijn de reizigers diensten van vergelijkbare kwaliteit aan te bieden. Indien een spoorwegonderneming, zoals in de punten 40 en 41 van het onderhavige arrest is beklemtoond, enkel informatie over haar eigen aansluitende diensten kon verstrekken, zou een onderneming die over een groter spoorwegnet beschikt haar reizigers beter kunnen informeren dan een onderneming die slechts een beperkt aantal lijnen exploiteert, hetgeen zou indruisen tegen de in punt 1 van de considerans van richtlijn 2001/14 geformuleerde doelstelling van de totstandbrenging van een sterkere integratie van de spoorwegsector enerzijds, en tegen de verplichting tot het verstrekken van informatie aan de reizigers anderzijds.

48 Het recht van toegang tot de spoorweginfrastructuur kan dus enkel daadwerkelijk worden uitgeoefend indien de spoorwegondernemingen van de infrastructuurbeheerder realtimegegevens kunnen verkrijgen betreffende de belangrijkste aansluitende diensten van andere spoorwegondernemingen, teneinde overeenkomstig artikel 5 en bijlage II, punt 1, sub e, van richtlijn 2001/14 de dienst waarvoor capaciteit is toegewezen, tot stand te kunnen brengen.

49 Anders dan ÖBB-Infrastruktur betoogt, kan deze informatie, die in diverse stations op informatieborden wordt weergegeven, niet worden beschouwd als vertrouwelijke of gevoelige informatie die niet mag worden onthuld aan de verschillende betrokken spoorwegondernemingen.

50 Bijgevolg moet op de tweede vraag worden geantwoord dat artikel 8, lid 2, juncto bijlage II, deel II, van verordening nr. 1371/2007 en artikel 5 juncto bijlage II van richtlijn 2001/14 aldus dienen te worden uitgelegd dat de infrastructuurbeheerder de spoorwegondernemingen zonder discriminatie de realtimegegevens betreffende de treinen van andere spoorwegondernemingen ter beschikking moet stellen, wanneer het bij deze treinen gaat om de belangrijkste aansluitende diensten in de zin van bijlage II, deel II, van verordening nr. 1371/2007.

Kosten

51 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Eerste kamer) verklaart voor recht:

1) **Artikel 8, lid 2, juncto bijlage II, deel II, van verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, moet aldus worden uitgelegd dat de informatie over de belangrijkste aansluitende diensten, naast de normale vertrektijden, ook de vertragingen of het uitvallen van deze aansluitende treinen dient te omvatten, ongeacht de spoorwegonderneming die deze diensten verstrekt.**

2) **Artikel 8, lid 2, juncto bijlage II, deel II, van verordening nr. 1371/2007 en artikel 5 juncto bijlage II van richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering, dienen aldus te worden uitgelegd dat de infrastructuurbeheerder de spoorwegondernemingen zonder discriminatie de realtimegegevens betreffende de treinen van andere spoorwegondernemingen ter beschikking moet stellen, wanneer het bij deze treinen gaat om de belangrijkste aansluitende diensten in de zin van bijlage II, deel II, van verordening nr. 1371/2007.**

ondertekeningen