Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)

της 22ας Νοεμβρίου 2012*

«Μεταφορές — Σιδηροδρομικές μεταφορές — Υποχρέωση του διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής να παρέχει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σε πραγματικό χρόνο, όλες τις πληροφορίες σχετικά με την κυκλοφορία των συρμών και, ιδίως, σχετικά με τυχόν καθυστερήσεις των συρμών που εκτελούν σιδηροδρομικά δρομολόγια ανταποκρίσεως»

Στην υπόθεση C-136/11,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε η Schienen-Control Kommission (Αυστρία) με απόφαση της 11ης Μαρτίου 2011, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 18 Μαρτίου 2011, στο πλαίσιο της δίκης

Westbahn Management GmbH

κατά

ÖBB-Infrastruktur AG,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Tizzano, πρόεδρο τμήματος, A. Borg Barthet (εισηγητή), J.-J. Kasel, M. Safjan και M. Berger, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: N. Jääskinen

γραμματέας: M.-A. Gaudissart, προϊστάμενος μονάδας,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 21ης Μαρτίου 2012,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η Westbahn Management GmbH, εκπροσωπούμενη από τους D. Böhmdorfer και R. Schender, Rechtsanwälte,

— η ÖBB-Infrastruktur AG, εκπροσωπούμενη από τους G. Ganzger, A. Egger και G. Lansky, Rechtsanwälte,

— η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον M. Szpunar,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους G. Braun και H. Støvlbæk,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 7ης Ιουνίου 2012,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το παράρτημα ΙΙ, μέρος ΙΙ, του κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών (ΕΕ L 315, σ. 14), καθώς και του άρθρου 5, σε συνδυασμό με το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ L 75, σ. 29, και διορθωτικό, ΕΕ 2004, L 220, σ. 16), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004 (ΕΕ L 164, σ. 44, στο εξής: οδηγία 2001/14).

2 Η ως άνω αίτηση προδικαστικής αποφάσεως υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Westbahn Management GmbH (στο εξής: Westbahn Management) και της ÖBB-Infrastruktur AG (στο εξής: ÖBB-Infrastruktur), με αντικείμενο την άρνηση της τελευταίας να θέτει στη διάθεση της Westbahn Management τα σε πραγματικό χρόνο στοιχεία τα σχετικά με δρομολόγια άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τα οποία θα επέτρεπαν στη Westbahn Management να ενημερώνει τους επιβάτες της σχετικά με τις πραγματικές ώρες αναχωρήσεως των συρμών που εκτελούν σιδηροδρομικά δρομολόγια ανταποκρίσεως.

Το νομικό πλαίσιο

Η νομοθεσία της Ένωσης

Η οδηγία 2001/14

3 Κατά την αιτιολογική σκέψη 1 της οδηγίας 2001/14:

«Η μεγαλύτερη ενοποίηση του σιδηροδρομικού τομέα της Κοινότητας αποτελεί σημαντικό στοιχείο της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς και της πορείας προς την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας.»

4 Το άρθρο 5 της οδηγίας 2001/14, που τιτλοφορείται «Υπηρεσίες», προβλέπει τα εξής:

«1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν, χωρίς διακρίσεις, δικαίωμα πρόσβασης στην ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών, που περιγράφονται στο παράρτημα ΙΙ. Οι υπηρεσίες που περιγράφονται στο παράρτημα ΙΙ, σημείο 2, παρέχονται χωρίς διακρίσεις, ενώ οι αιτήσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μπορούν να απορρίπτονται μόνον εφόσον υφίστανται βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές υπό τους όρους της αγοράς. Εάν οι υπηρεσίες δεν παρέχονται από ένα διαχειριστή υποδομής, ο πάροχος της "κύριας υποδομής" καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια για να διευκολύνει την παροχή των υπηρεσιών αυτών.

2. Όταν ο διαχειριστής υποδομής παρέχει οποιοδήποτε μέρος του φάσματος υπηρεσιών που περιγράφονται στο παράρτημα ΙΙ, σημείο 3, ως πρόσθετες υπηρεσίες, τότε τις παρέχει κατόπιν αιτήματος σε [κάθε] σιδηροδρομική επιχείρηση.

3. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να ζητούν ευρύτερο φάσμα των, απαριθμούμενων στο παράρτημα ΙΙ, σημείο 4, βοηθητικών υπηρεσιών, από τον διαχειριστή υποδομής ή από άλλους προμηθευτές. Ο διαχειριστής υποδομής δεν υποχρεούται να παράσχει τις υπηρεσίες αυτές.»

5 Το παράρτημα ΙΙ της εν λόγω οδηγίας, που τιτλοφορείται «Υπηρεσίες που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις», ορίζει:

«1. Η ελάχιστη δέσμη πρόσβασης περιλαμβάνει:

α) διεκπεραίωση αιτήσεων χωρητικότητας υποδομής·

β) δικαίωμα χρήσης της παρεχόμενης χωρητικότητας·

γ) χρήση σημείων και κόμβων της τροχιάς·

δ) έλεγχο συρμών, συμπεριλαμβανομένης της σηματοδότησης, της ρύθμισης, της αποστολής καθώς και της επικοινωνίας και της παροχής πληροφοριών για την κίνηση συρμών·

ε) κάθε άλλη πληροφορία που απαιτείται για να υλοποιηθεί ή να λειτουργήσει η υπηρεσία για την οποία έχει παρασχεθεί χωρητικότητα.

2. Η τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών και η παροχή υπηρεσιών περιλαμβάνει:

α) τη χρησιμοποίηση εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού για το ρεύμα έλξης, όπου συντρέχει η περίπτωση·

β) εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού·

γ) επιβατικούς σταθμούς, τα κτίριά τους και λοιπές εγκαταστάσεις·

δ) τερματικούς σταθμούς μεταφοράς φορτίου·

ε) σταθμούς διαλογής·

στ) εγκαταστάσεις σχηματισμού συρμών·

ζ) αμαξοστάσια φύλαξης·

η) εγκαταστάσεις συντήρησης και άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις.

3. Οι πρόσθετες υπηρεσίες μπορούν να περιλαμβάνουν:

α) ρεύμα έλξης·

β) προθέρμανση επιβατικών συρμών·

γ) παροχή καυσίμου, διαλογή συρμού και όλες τις άλλες υπηρεσίες που παρέχονται στις προαναφερόμενες εγκαταστάσεις υπηρεσιών πρόσβασης·

δ) εξατομικευμένες συμβάσεις για:

— έλεγχο της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων,

— βοήθεια στη λειτουργία μη συνήθων συρμών.

4. Οι βοηθητικές υπηρεσίες μπορούν να περιλαμβάνουν:

α) πρόσβαση σε τηλεπικοινωνιακό δίκτυο·

β) παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών·

γ) τεχνική επιθεώρηση του τροχαίου υλικού.»

Ο κανονισμός 1371/2007

6 Κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 5 και 7 έως 9 του κανονισμού 1371/2007:

«(1) Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, είναι σημαντικό να διασφαλίζονται τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών όπως και να βελτιωθεί η ποιότητα και η αποτελεσματικότητα των παρεχομένων υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών, ούτως ώστε να προωθηθεί η αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς.

(2) Με την ανακοίνωση της Επιτροπής "Στρατηγική για την πολιτική υπέρ των καταναλωτών 2002-2006" [ΕΕ C 137, σ. 2] τίθεται ο στόχος να επιτευχθεί υψηλό επίπεδο προστασίας του καταναλωτή στο πεδίο των μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 153, παράγραφος 2, [ΕΚ].

(3) Δεδομένου ότι ο επιβάτης σιδηροδρόμου είναι το ασθενέστερο μέρος της σύμβασης μεταφοράς, θα πρέπει να διασφαλίζονται τα συναφή δικαιώματά του.

(4) Τα δικαιώματα των χρηστών σιδηροδρομικών υπηρεσιών περιλαμβάνουν τη λήψη πληροφοριών σχετικά με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, τόσο πριν από το ταξίδι όσο και κατά τη διάρκειά του. Όταν αυτό είναι δυνατόν, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι πωλητές εισιτηρίων θα πρέπει να παρέχουν τις πληροφορίες αυτές εκ των προτέρων και το ταχύτερο δυνατόν.

(5) Λεπτομερέστερες απαιτήσεις για την παροχή ταξιδιωτικών πληροφοριών θα καθορισθούν με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού συστήματος σιδηροδρόμων [(ΕΕ L 110, σ. 27), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2007/32/ΕΚ της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2007 (ΕΕ L141, σ. 63)].

[...]

(7) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να συνεργάζονται, ώστε να διευκολύνουν τη μετάβαση των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών από φορέα εκμετάλλευσης σε άλλον με έκδοση εισιτηρίων απευθείας μεταφοράς, οποτεδήποτε υπάρχει δυνατότητα.

(8) Η παροχή πληροφοριών και εισιτηρίων για επιβάτες σιδηροδρομικών γραμμών θα πρέπει να διευκολυνθεί με την προσαρμογή των ηλεκτρονικών συστημάτων σε κοινό πρότυπο.

(9) Η περαιτέρω υλοποίηση των συστημάτων ταξιδιωτικών πληροφοριών και κρατήσεων θα πρέπει να γίνει σύμφωνα με τις ΤΠΔ.»

7 Το άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 1371/2007 έχει ως εξής:

«Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στον επιβάτη, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, τουλάχιστον τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙ, μέρος ΙΙ.»

8 Το άρθρο 9, παράγραφος 1, του ως άνω κανονισμού ορίζει:

«Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι πωλητές εισιτηρίων παρέχουν, αναλόγως της διαθεσιμότητας, εισιτήρια, εισιτήρια απευθείας μεταφοράς και κρατήσεις.»

9 Το άρθρο 18, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Σε περίπτωση καθυστέρησης στην άφιξη ή στην αναχώρηση, οι επιβάτες τηρούνται ενήμεροι σχετικά με την κατάσταση και σχετικά με την εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης και την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή από τον υπεύθυνο σταθμού αμέσως μόλις υπάρξει σχετική πληροφορία.»

10 Το παράρτημα ΙΙ, μέρος ΙΙ, του ίδιου κανονισμού, που αφορά τις «Πληροφορίες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού», προβλέπει την παροχή των ακολούθων πληροφοριών:

«Υπηρεσίες επί της αμαξοστοιχίας

Επόμενος σταθμός

Καθυστερήσεις

Κύριες ανταποκρίσεις

Θέματα ασφάλειας και προστασίας».

Η αυστριακή νομοθεσία

11 Το άρθρο 54 του νόμου περί σιδηροδρόμων (Eisenbahngesetz, *BGBl.* 60/1957, στο εξής: EisbG) ορίζει:

«Οι διατάξεις του έκτου μέρους του παρόντος νόμου αποσκοπούν στη διασφάλιση της οικονομικής και αποτελεσματικής χρήσεως των σιδηροδρομικών γραμμών στην Αυστρία με τους εξής τρόπους:

1. εγκαθιδρύοντας, εντός της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών, ισότιμο και λειτουργικό ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών στις κύριες σιδηροδρομικές γραμμές και στις δευτερεύουσες σιδηροδρομικές γραμμές που συνδέονται με άλλες κύριες ή δευτερεύουσες σιδηροδρομικές γραμμές·

2. ενθαρρύνοντας την είσοδο νέων επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών·

3. εξασφαλίζοντας στους δικαιούχους προσβάσεως την παροχή προσβάσεως στη σιδηροδρομική υποδομή, και

4. ελέγχοντας την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού προκειμένου να προστατευθούν οι δικαιούχοι προσβάσεως στο σιδηροδρομικό δίκτυο από κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως.»

12 Το άρθρο 58 του ως άνω νόμου έχει ως εξής:

«1. Η επιχείρηση διαχειρίσεως σιδηροδρομικής υποδομής υποχρεούται, αποκλειομένης κάθε διακρίσεως εις βάρος του δικαιούχου προσβάσεως, στο πλαίσιο της παροχής προσβάσεως στην υποδομή των σιδηροδρομικών δικτύων, πέραν από την πρόσβαση αυτή καθεαυτή να παρέχει τις ακόλουθες υπηρεσίες ως ελάχιστη δέσμη προσβάσεως:

1. χρήση σημείων και κόμβων της τροχιάς·

2. ρύθμιση της κυκλοφορίας των συρμών, συμπεριλαμβανομένης […] της επικοινωνίας και της παροχής πληροφοριών σχετικών με την κίνηση των συρμών·

3. υπηρεσίες των συστημάτων επικοινωνίας και πληροφόρησης, χωρίς τις οποίες η άσκηση των δικαιωμάτων προσβάσεως από τους δικαιούχους προσβάσεως είναι αδύνατη για νομικούς, πραγματικούς και οικονομικούς λόγους.

[…]

4. Η επιχείρηση σιδηροδρομικής υποδομής μπορεί να παρέχει στους δικαιούχους προσβάσεως με σκοπό την πρόσβαση στο δίκτυο σιδηροδρομικών γραμμών τις ακόλουθες παρεπόμενες υπηρεσίες, χωρίς, όμως, να υπέχει σχετική υποχρέωση:

1. πρόσβαση στο δίκτυο τηλεπικοινωνιών πέραν αυτής που προβλέπει η παράγραφος 1, σημείο 3·

2. παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών·

3. τεχνική επιθεώρηση του τροχαίου υλικού.

[...]»

13 Το άρθρο 81 του EisbG προβλέπει τα εξής:

«1. Προσαρτάται στη Schienen-Control GmbH φορέας υπό την επωνυμία Schienen-Control Kommission [επιτροπή ελέγχου στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών].

2. Η Schienen-Control Kommission ασκεί τις αρμοδιότητες που της έχουν ανατεθεί με τα τμήματα 3, 5 έως 6b και 9 του παρόντος νόμου [...] και αποφαίνεται επί των ενστάσεων που στρέφονται κατά των αποφάσεων της Schienen-Control GmbH. [...]

3. Τη διαχείριση της Schienen-Control Kommission ασκεί η Schienen-Control GmbH. Στο πλαίσιο της δραστηριότητάς της για τη Schienen-Control Kommission το προσωπικό της Schienen-Control GmbH δεσμεύεται από τις οδηγίες του προέδρου ή του μέλους που ορίζει ο εσωτερικός κανονισμός.»

14 Κατά το άρθρο 82 του EisbG:

«1. Η Schienen-Control Kommission αποτελείται από τον πρόεδρο και δύο ακόμα μέλη. Για κάθε μέλος ορίζεται αναπληρωματικό μέλος. Το αναπληρωματικό μέλος αναπληρώνει το μέλος σε περίπτωση κωλύματός του. Ο πρόεδρος και ο αναπληρωτής του, οι οποίοι πρέπει να είναι δικαστικοί λειτουργοί, διορίζονται από τον Bundesminister für Justiz [Ομοσπονδιακό Υπουργό Δικαιοσύνης]. Τα υπόλοιπα μέλη και οι αναπληρωτές τους, που πρέπει να είναι εξειδικευμένα πρόσωπα από τον τομέα μεταφορών, διορίζονται μετά από πρόταση του Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie [Ομοσπονδιακού Υπουργού Μεταφορών, Καινοτομίας και Τεχνολογίας] από την Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση.

2. Μέλη της Schienen-Control Kommission δεν μπορούν να είναι:

1. Μέλη της Ομοσπονδιακής Κυβερνήσεως ή μίας τοπικής κυβερνήσεως καθώς και οι υφυπουργοί·

2. Πρόσωπα, τα οποία έχουν στενούς νομικούς ή πραγματικούς δεσμούς με πρόσωπα ασκούντα καθήκοντα στη Schienen-Control Kommission·

3. Πρόσωπα, τα οποία δεν έχουν το δικαίωμα να εκλεγούν μέλη του Nationalrat [Εθνικού Συμβουλίου].

3. Τα μέλη της Schienen-Control Kommission και οι αναπληρωτές τους διορίζονται για θητεία πέντε ετών. Μετά τη λήξη της θητείας τους υποχρεούνται να ασκούν τα καθήκοντά τους μέχρι την εκ νέου στελέχωση της επιτροπής. Επιτρέπεται ο επαναδιορισμός. Αν ένα μέλος ή ο αναπληρωτής του αποχωρήσει πριν τη λήξη της θητείας, τότε κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1 πρέπει να διοριστεί νέο μέλος ή αναπληρωματικό μέλος για το υπόλοιπο της θητείας του αποχωρήσαντος.

4. Η συμμετοχή μέλους ή αναπληρωτή του παύει:

1. λόγω θανάτου·

2. λόγω λήξεως της θητείας·

3. λόγω παραιτήσεως·

4. κατόπιν διαπιστώσεως όλων των υπολοίπων μελών ότι το μέλος ή ο αναπληρωτής του απώλεσε, λόγω σοβαρής σωματικής ή πνευματικής ασθένειας, την ικανότητα για την ομαλή άσκηση των καθηκόντων του·

5. κατόπιν διαπιστώσεως όλων των υπολοίπων μελών ότι το μέλος ή ο αναπληρωτής του δεν προσήλθε, καίτοι προσκληθείς, σε τρεις συνεχόμενες συνεδριάσεις χωρίς επαρκή αιτιολογία·

6. όσον αφορά τον πρόεδρο και τον αναπληρωτή του, λόγω αποχωρήσεως από το δικαστικό λειτούργημα.

5. Τα μέλη και τα αναπληρωματικά μέλη υποχρεούνται σε εχεμύθεια, κατά το άρθρο 20, παράγραφος 3, του Αυστριακού Ομοσπονδιακού Συνταγματικού Νόμου (Bundes-Verfassungsgesetz).»

15 Το άρθρο 83 του EisbG ορίζει:

«Οι αποφάσεις της Schienen-Control Kommission λαμβάνονται με πλειοψηφία. Δεν επιτρέπεται αποχή. Σε περίπτωση ισοψηφίας η ψήφος του Προέδρου είναι αποφασιστική. Η Schienen-Control Kommission πρέπει να εγκρίνει τον εσωτερικό της κανονισμό ο οποίος μπορεί να προβλέπει την ανάθεση σε ορισμένα μέλη της της διαχειρίσεως των τρεχουσών υποθέσεων, συμπεριλαμβανομένης της εκδόσεως διαδικαστικής φύσεως αποφάσεων. Τα μέλη κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους είναι ανεξάρτητα και δεν δεσμεύονται από εντολές.»

16 Το άρθρο 84 του EisbG έχει ως εξής:

«Εφόσον δεν ορίζεται άλλως στον παρόντα νόμο, η Schienen-Control Kommission πρέπει να εφαρμόζει τον γενικό νόμο περί διοικητικής δικονομίας [Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz], ιδιαίτερα τις διατάξεις του για τη διαδικασία ενώπιον ανεξάρτητων διοικητικών τμημάτων. Οι αποφάσεις της Schienen-Control Kommission δεν υπόκεινται σε ακύρωση ή τροποποίηση κατά τη διοικητική διαδικασία. Επιτρέπεται η άσκηση προσφυγής στο Verwaltungsgerichtshof (ανώτατο διοικητικό δικαστήριο).»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

17 Η Westbahn Management παρέχει, από την περίοδο δρομολογίων 2011/2012, υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στη διαδρομή Βιέννη (Αυστρία) – Σάλτσμπουργκ (Αυστρία).

18 Η ÖBB-Infrastruktur διαχειρίζεται το μεγαλύτερο τμήμα του αυστριακού σιδηροδρομικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένης της διαδρομής Βιέννη – Σάλτσμπουργκ. Η εν λόγω εταιρία έχει στη διάθεσή της τα σε πραγματικό χρόνο στοιχεία τα σχετικά με όλα τα τρένα τα οποία κινούνται στο σιδηροδρομικό δίκτυο που αυτή διαχειρίζεται. Αυτά τα στοιχεία περιλαμβάνουν την ακριβή θέση του συρμού, ανά πάσα στιγμή, καθώς και τον χρόνο της αφίξεως, διελεύσεως και αναχωρήσεως, όσον αφορά το υπολειπόμενο δρομολόγιο των τρένων αυτών.

19 Η ÖBB-Infrastruktur διαβιβάζει σε κάθε επιμέρους σιδηροδρομική επιχείρηση τα σε πραγματικό χρόνο στοιχεία τα σχετικά με τους δικούς της συρμούς. Τα σε πραγματικό χρόνο στοιχεία τα σχετικά με όλους τους συρμούς, οι οποίοι κινούνται στο σιδηροδρομικό δίκτυο που διαχειρίζεται η ως άνω εταιρία, είναι προσβάσιμα για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις –ωστόσο χωρίς αναφορά της εκάστοτε σιδηροδρομικής επιχειρήσεως– σε ένα πρόγραμμα με κωδικό προσβάσεως στην ιστοσελίδα της ÖBB-Infrastruktur.

20 Σε μερικούς μεγαλύτερους σταθμούς, η ÖBB-Infrastruktur αναγγέλλει τις πραγματικές ώρες αναχωρήσεως και αφίξεως των επιβατικών συρμών σε οθόνες.

21 Η Westbahn Management ζήτησε από την ÖBB-Infrastruktur να της παράσχει στοιχεία, σε πραγματικό χρόνο, σχετικά με άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ώστε να μπορεί η Westbahn Management να ενημερώνει τους επιβάτες της για τις πραγματικές ώρες αναχωρήσεως των συρμών που εκτελούν σιδηροδρομικά δρομολόγια ανταποκρίσεως.

22 Με επιστολή της 22ας Οκτωβρίου 2010 η ÖBB-Infrastruktur απέρριψε το αίτημα αυτό για τον λόγο ότι αυτή διαβιβάζει, κατ' αρχήν, μόνον τα στοιχεία που αφορούν την εκάστοτε σιδηροδρομική επιχείρηση. Η ÖBB-Infrastruktur συμβούλευσε τη Westbahn Management να συνάψει με τις λοιπές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις συμφωνία με την οποία η κάθε επιχείρηση να δηλώνει τη συγκατάθεσή της για τη διαβίβαση των στοιχείων που την αφορούν.

23 Δεν συνήφθη όμως καμία τέτοια συμφωνία μεταξύ της Westbahn Management και οποιασδήποτε άλλης σιδηροδρομικής επιχειρήσεως. Ιδιαίτερα η ÖBB-Personenverkehr AG (στο εξής: ÖBB-PV) απέρριψε τη σύναψη μιας τέτοιας συμφωνίας. Στον τομέα της μεταφοράς επιβατών, η ÖBB-PV είναι η κυριότερη επιχείρηση της οικείας αυστριακής αγοράς. Η ÖBB-PV ανήκει στην ÖBB-Holding AG, η οποία είναι, επίσης, μέτοχος της ÖBB-Infrastruktur.

24 Η Westbahn Management εκτιμά ότι η μη διαβίβαση των ως άνω στοιχείων είναι αντίθετη προς το παράρτημα II, μέρος II, του κανονισμού 1371/2007 και απαιτεί να της παρασχεθεί πρόσβαση στις πληροφορίες αυτές. Συναφώς, η Westbahn Management άσκησε, κατά συνέπεια, προσφυγή ενώπιον της Schienen-Control Kommission.

25 Κρίνοντας ότι η έκβαση της ένδικης διαφοράς της οποίας έχει επιληφθεί εξαρτάται από την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, η Schienen-Control Kommission αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει το άρθρο 8, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το παράρτημα II, μέρος II, του κανονισμού [1371/2007] την έννοια ότι οι πληροφορίες οι σχετικές με τις κύριες ανταποκρίσεις πρέπει να περιλαμβάνουν εκτός από την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως και την ανακοίνωση καθυστερήσεων ή ματαιώσεων των αντίστοιχων σιδηροδρομικών δρομολογίων ανταποκρίσεως;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα:

Έχει το άρθρο 5, σε συνδυασμό με το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας [2001/14], λαμβανομένου επίσης υπόψη του άρθρου 8, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το παράρτημα ΙΙ, μέρος ΙΙ, του κανονισμού 1371/2007, την έννοια ότι ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής υποχρεούται να θέτει στη διάθεση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων αδιακρίτως τα σε πραγματικό χρόνο στοιχεία τα σχετικά με δρομολόγια άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, εφόσον πρόκειται για δρομολόγια των κύριων ανταποκρίσεων υπό την έννοια του παραρτήματος ΙΙ, μέρος ΙΙ, του κανονισμού 1371/2007;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί της αρμοδιότητας του Δικαστηρίου

26 Πριν δοθεί απάντηση στα υποβληθέντα ερωτήματα, πρέπει να εξακριβωθεί αν, όπως υποστηρίχθηκε στην απόφαση περί παραπομπής, η Schienen-Control Kommission αποτελεί δικαστήριο κατά την έννοια του άρθρου 267 ΣΛΕΕ και, επομένως, αν το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να απαντήσει στα υποβληθέντα προδικαστικά ερωτήματα.

27 Κατά πάγια νομολογία, το Δικαστήριο, προκειμένου να εκτιμήσει αν το αιτούν όργανο είναι δικαστήριο κατά την έννοια του άρθρου 267 ΣΛΕΕ –ζήτημα που εμπίπτει αποκλειστικά στο δίκαιο της Ένωσης–, λαμβάνει υπόψη μια σειρά στοιχείων, όπως είναι η ίδρυση του οργάνου αυτού με νόμο, η μονιμότητά του, ο δεσμευτικός χαρακτήρας της δικαιοδοσίας του, ο κατ' αντιμωλία χαρακτήρας της ενώπιόν του διαδικασίας, η εκ μέρους του οργάνου αυτού εφαρμογή των κανόνων δικαίου, καθώς και η ανεξαρτησία του (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 14ης Ιουνίου 2007, C-246/05, Häupl, Συλλογή 2007, σ. I-4673, σκέψη 16· της 18ης Οκτωβρίου 2007, C-195/06, Österreichischer Rundfunk, Συλλογή 2007, σ. I-8817, σκέψη 19, καθώς και της 10ης Δεκεμβρίου 2009, C-205/08, Umweltanwalt von Kärnten, Συλλογή 2009, σ. I-11525, σκέψη 35).

28 Συναφώς, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 28 των προτάσεών του, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η Schienen-Control Kommission ιδρύθηκε ως μόνιμο όργανο δυνάμει του άρθρου 81, παράγραφος 1, του EisbG. Από τα άρθρα 81 έως 84 του νόμου αυτού προκύπτει ότι η Schienen-Control Kommission πληροί τα σχετικά με το αιτούν όργανο κριτήρια που αφορούν την ίδρυσή του με νόμο, τη μονιμότητά του, τον δεσμευτικό χαρακτήρα της δικαιοδοσίας του, την εκ μέρους του εφαρμογή των κανόνων δικαίου και την ανεξαρτησία του.

29 Εξάλλου, επιβάλλεται, αφενός, η διαπίστωση ότι, κατά την απόφαση περί παραπομπής, ο γενικός νόμος περί διοικητικής δικονομίας εφαρμόζεται επί της ενώπιον της Schienen-Control Kommission διαδικασίας και διασφαλίζει, ως εκ τούτου, τον κατ' αντιμωλία χαρακτήρα της ενώπιόν της διαδικασίας, λαμβανομένου υπόψη ότι οι διάδικοι έχουν τη δυνατότητα να προασπίσουν τα δικαιώματά τους καθώς και τα έννομα συμφέροντά τους και ότι η κατ' αντιμωλία προβολή των επιχειρημάτων μπορεί να γίνει στο πλαίσιο προφορικής διαδικασίας στην οποία είναι δυνατό να μετέχουν μάρτυρες και πραγματογνώμονες.

30 Αφετέρου, πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι, κατά το άρθρο 84 του EisbG, η λειτουργία της Schienen-Control Kommission διέπεται από το γενικό διοικητικό δικονομικό δίκαιο, ότι οι αποφάσεις της δεν μπορούν να ακυρωθούν με διοικητικές αποφάσεις, αλλά ότι οι εν λόγω αποφάσεις είναι δεκτικές προσφυγής ενώπιον του Verwaltungsgerichtshof.

31 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η Schienen-Control Kommission πρέπει να θεωρηθεί ως δικαστήριο κατά την έννοια του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, οπότε το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να απαντήσει στα υποβληθέντα προδικαστικά ερωτήματα.

Επί του πρώτου ερωτήματος

32 Με το πρώτο ερώτημά της, η Schienen-Control Kommission ερωτά, κατ' ουσίαν, αν το άρθρο 8, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το παράρτημα II, μέρος II, του κανονισμού 1371/2007 έχει την έννοια ότι οι πληροφορίες οι σχετικές με τις κύριες ανταποκρίσεις πρέπει να περιλαμβάνουν εκτός από την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως και την ανακοίνωση καθυστερήσεων ή ματαιώσεων των αντίστοιχων σιδηροδρομικών δρομολογίων ανταποκρίσεως, και ιδίως των αντίστοιχων δρομολογίων ανταποκρίσεως άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

33 Προκειμένου να δοθεί απάντηση στο ερώτημα αυτό, πρέπει να υπομνηστεί ότι, κατά πάγια νομολογία, για την ερμηνεία διατάξεων του δικαίου της Ένωσης, όπως οι επίμαχες εν προκειμένω, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα τους, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελούν μέρος (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 26ης Ιουνίου 1990, C-185/89, Velker International Oil Company, Συλλογή 1990, σ. I-2561, σκέψη 17, και της 19ης Ιουλίου 2012, C-33/11, A, σκέψη 27).

34 Οι επιδιωκόμενοι με τον κανονισμό 1371/2007 σκοποί μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις του. Έτσι, η αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 1371/2007 υπογραμμίζει ότι, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, είναι σημαντικό να διασφαλίζονται τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών όπως και να βελτιωθεί η ποιότητα και η αποτελεσματικότητα των παρεχομένων υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών. Από τις αιτιολογικές σκέψεις 2 και 3 του ως άνω κανονισμού προκύπτει ότι πρέπει να επιτευχθεί υψηλό επίπεδο προστασίας των καταναλωτών και ότι ο επιβάτης, ως το ασθενέστερο μέρος της σύμβασης μεταφοράς, πρέπει να τυγχάνει προστασίας. Η αιτιολογική σκέψη 4 του εν λόγω κανονισμού αναφέρεται στο δικαίωμα λήψεως πληροφοριών σχετικά με το ταξίδι τόσο πριν όσο και μετά την έναρξη του δρομολογίου, τούτο δε το ταχύτερο δυνατόν. Επιπλέον, οι αιτιολογικές σκέψεις 5, 8 και 9 του εν λόγω κανονισμού δίνουν, επίσης, έμφαση στον σκοπό που συνίσταται στο να διευκολύνεται η πρόσβαση στις σχετικές πληροφορίες σε διασυνοριακό επίπεδο.

35 Ακριβώς υπό το πρίσμα των ως άνω σκοπών πρέπει να ερμηνευθεί το άρθρο 8 του κανονισμού 1371/2007.

36 Το άρθρο 8, παράγραφος 2, του ως άνω κανονισμού ορίζει ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στον επιβάτη, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, τουλάχιστον τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα II, μέρος II, του εν λόγω κανονισμού. Οι πληροφορίες αυτές αφορούν τις υπηρεσίες επί της αμαξοστοιχίας, τον επόμενο σταθμό, τις καθυστερήσεις, τις κύριες ανταποκρίσεις καθώς και θέματα ασφάλειας και προστασίας.

37 Προς διασφάλιση των συμφερόντων των επιβατών καθώς και προς επίτευξη των γενικών σκοπών, τους οποίους επιδιώκει ο κανονισμός 1371/2007 και οι οποίοι υπομνήσθηκαν στη σκέψη 34 της παρούσας αποφάσεως, οι πληροφορίες που παρέχονται στον επιβάτη πρέπει να είναι χρήσιμες για αυτόν.

38 Συναφώς, οι πληροφορίες σχετικά με τις καθυστερήσεις ή τις ματαιώσεις σιδηροδρομικών δρομολογίων ανταποκρίσεως, πληροφορίες των οποίων ο επιβάτης θα μπορούσε να λάβει γνώση ανατρέχοντας στους πίνακες ανακοινώσεων πριν από την αναχώρησή του, εάν υποτεθεί ότι αυτές ήσαν γνωστές κατά το χρονικό εκείνο σημείο, αποτελούν στοιχεία τα οποία πρέπει επίσης να γνωστοποιούνται στον επιβάτη και όταν οι εν λόγω καθυστερήσεις ή οι εν λόγω ματαιώσεις σιδηροδρομικών δρομολογίων επέρχονται μετά την αναχώρηση του επιβάτη αυτού. Σε αντίθετη περίπτωση, ο επιβάτης θα ενημερωνόταν μόνον, κατ' αντίθεση προς τους επιδιωκόμενους με τον κανονισμό 1371/2007 σκοπούς, για τις προγραμματισμένες ώρες αναχωρήσεως των κύριων σιδηροδρομικών δρομολογίων ανταποκρίσεως αλλά ουδόλως θα ενημερωνόταν για τις μεταβολές που επήλθαν μετά την αναχώρηση του δρομολογίου στο οποίο αυτός επέβαινε, λαμβανομένου υπόψη ότι οι γνωστοποιηθείσες σ' αυτόν πληροφορίες θα έχουν καταστεί, ως εκ τούτου, παρωχημένες.

39 Επομένως, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υπέχουν την υποχρέωση, δυνάμει του άρθρου 8, παράγραφος 2, και του παραρτήματος ΙΙ, μέρος ΙΙ, του κανονισμού 1371/2007, να παρέχουν, σε πραγματικό χρόνο, πληροφορίες σχετικά με τις κύριες ανταποκρίσεις.

40 Επιπλέον, το παράρτημα ΙΙ, μέρος ΙΙ, του κανονισμού 1371/2007 μνημονεύει τις «κύριες ανταποκρίσεις», λαμβανομένου υπόψη ότι η έκφραση αυτή δεν σημαίνει ότι η υποχρέωση ενημερώσεως, την οποία υπέχει η σιδηροδρομική επιχείρηση, περιορίζεται στο να αφορά μόνον τις κύριες ανταποκρίσεις τις οποίες διαχειρίζεται η ίδια σιδηροδρομική επιχείρηση.

41 Κατά συνέπεια, η ως άνω υποχρέωση πρέπει να νοηθεί ως αφορώσα όλες τις κύριες ανταποκρίσεις, συμπεριλαμβανομένων των κύριων ανταποκρίσεων τις οποίες διαχειρίζεται η οικεία σιδηροδρομική επιχείρηση καθώς και των κύριων ανταποκρίσεων τις οποίες διαχειρίζονται οι άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Σε αντίθετη περίπτωση, δεν θα ήταν δυνατό να επιτευχθεί ο επιδιωκόμενος με τον κανονισμό 1371/2007 σκοπός της ενημερώσεως των επιβατών.

42 Η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται από το άρθρο 9, παράγραφος 1, του κανονισμού 1371/2007, που προβλέπει ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι πωλητές εισιτηρίων παρέχουν, αναλόγως της διαθεσιμότητας, εισιτήρια, εισιτήρια απευθείας μεταφοράς και κρατήσεις. Η αιτιολογική σκέψη 7 του κανονισμού αυτού αποσαφηνίζει ότι η έκδοση εισιτηρίων απευθείας μεταφοράς διευκολύνει τη μετάβαση των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών από φορέα εκμετάλλευσης σε άλλον. Εάν γινόταν δεκτή μια περιοριστική ερμηνεία των πληροφοριών, στις οποίες οι επιβάτες πρέπει να έχουν πρόσβαση, τούτο θα παρεμπόδιζε την ως άνω μετάβαση των επιβατών από φορέα εκμετάλλευσης σε άλλον και θα έθετε υπό αμφισβήτηση τον ως άνω επιδιωκόμενο σκοπό, προτρέποντας τους επιβάτες να προτιμούν τις μεγάλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες θα ήσαν σε θέση να τους παράσχουν, σε πραγματικό χρόνο, πληροφορίες σχετικά με όλα τα στάδια του ταξιδιού τους.

43 Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 8, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το παράρτημα ΙΙ, μέρος ΙΙ, του κανονισμού 1371/2007 έχει την έννοια ότι οι πληροφορίες οι σχετικές με τις κύριες ανταποκρίσεις πρέπει να περιλαμβάνουν εκτός από την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως και την ανακοίνωση καθυστερήσεων ή ματαιώσεων των αντίστοιχων σιδηροδρομικών δρομολογίων ανταποκρίσεως, όποια και αν είναι η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τα εν λόγω σιδηροδρομικά δρομολόγια ανταποκρίσεως.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

44 Προκειμένου να δοθεί απάντηση στο ερώτημα αυτό, που αφορά τις υποχρεώσεις του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το άρθρο 5 της οδηγίας 2001/14 ορίζει ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν, χωρίς διακρίσεις, δικαίωμα πρόσβασης στην ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών, που περιγράφονται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας αυτής.

45 Το παράρτημα ΙΙ, σημείο 1, στοιχείο δ′, της οδηγίας 2001/14, που προβλέπει ότι στις υπηρεσίες της ως άνω ελάχιστης δέσμης πρόσβασης συμπεριλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η επικοινωνία και η παροχή πληροφοριών για την κίνηση συρμών, πρέπει να ερμηνεύεται, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 51 των προτάσεών του, σε συνδυασμό με το παράρτημα ΙΙ, σημείο 1, στοιχείο ε′, της ίδιας οδηγίας, που παρέχει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις το δικαίωμα να λαμβάνουν κάθε άλλη πληροφορία που απαιτείται για να υλοποιηθεί ή να λειτουργήσει η υπηρεσία για την οποία έχει παρασχεθεί χωρητικότητα.

46 Συναφώς, πρέπει να υπομνηστεί ότι, όπως εκτέθηκε στη σκέψη 41 της παρούσας αποφάσεως, οι σε πραγματικό χρόνο πληροφορίες οι σχετικές με τις κύριες ανταποκρίσεις και, ιδίως, οι σχετικές με τα δρομολόγια κύριων ανταποκρίσεων των άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων είναι αναγκαίες σε κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση προκειμένου αυτή να είναι σε θέση να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που υπέχει από τον κανονισμό 1371/2007.

47 Επιπλέον, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, προκειμένου να κατοχυρωθεί η ύπαρξη θεμιτού ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών των επιβατών, πρέπει να διασφαλισθεί ότι όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι σε θέση να παρέχουν στους εν λόγω επιβάτες συγκρίσιμη ποιότητα υπηρεσιών. Όπως υπογραμμίστηκε στις σκέψεις 40 και 41 της παρούσας αποφάσεως, αν μια σιδηροδρομική επιχείρηση μπορούσε να παρέχει μόνον πληροφορίες σχετικά με τα δρομολόγια ανταποκρίσεων που η ίδια διαχειρίζεται, τότε μια άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση, η οποία θα διέθετε ευρύτερο δίκτυο, θα μπορούσε να παρέχει στους επιβάτες της πληρέστερη ενημέρωση από αυτήν που θα μπορούσε να παρέχει μια επιχείρηση που εκμεταλλεύεται περιορισμένο αριθμό σιδηροδρομικών γραμμών, πράγμα το οποίο θα ερχόταν σε αντίθεση, αφενός, προς τον σκοπό της μεγαλύτερης δυνατής ενοποιήσεως του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, ο οποίος μνημονεύεται στην αιτιολογική σκέψη 1 της οδηγίας 2001/14, και, αφετέρου, προς την υποχρέωση ενημερώσεως των επιβατών.

48 Επομένως, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, προκειμένου να ασκήσουν το δικαίωμα προσβάσεως στη σιδηροδρομική υποδομή, πρέπει να λαμβάνουν, από τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, τις σε πραγματικό χρόνο πληροφορίες τις σχετικές με τα δρομολόγια κύριων ανταποκρίσεων τα οποία εκτελούνται από άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ώστε να καταστεί δυνατό, σύμφωνα με το άρθρο 5, σε συνδυασμό με το παράρτημα II, σημείο 1, στοιχείο ε', της οδηγίας 2001/14, να λειτουργήσει η υπηρεσία για την οποία έχει παρασχεθεί χωρητικότητα.

49 Εξάλλου, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η ÖBB-Infrastruktur, οι ως άνω πληροφορίες, οι οποίες είναι διαθέσιμες στους πίνακες ανακοινώσεων διαφόρων σιδηροδρομικών σταθμών, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως έχουσες ευαίσθητο ή εμπιστευτικό χαρακτήρα που να παρεμποδίζει την κοινολόγησή τους στις διάφορες ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

50 Κατά συνέπεια, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 8, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το παράρτημα II, μέρος II, του κανονισμού 1371/2007, καθώς και το άρθρο 5, σε συνδυασμό με το παράρτημα II της οδηγίας 2001/14, έχουν την έννοια ότι ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής υποχρεούται να θέτει στη διάθεση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων αδιακρίτως τα σε πραγματικό χρόνο στοιχεία τα σχετικά με δρομολόγια τα οποία αποτελούν αντικείμενο εκμεταλλεύσεως εκ μέρους άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, εφόσον πρόκειται για δρομολόγια των κύριων ανταποκρίσεων υπό την έννοια του παραρτήματος II, μέρος II, του κανονισμού 1371/2007.

Επί των δικαστικών εξόδων

51 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφαίνεται:

1) Το άρθρο 8, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το παράρτημα II, μέρος II, του κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, έχει την έννοια ότι οι πληροφορίες οι σχετικές με τις κύριες ανταποκρίσεις

πρέπει να περιλαμβάνουν εκτός από την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως και την ανακοίνωση καθυστερήσεων ή ματαιώσεων των αντίστοιχων σιδηροδρομικών δρομολογίων ανταποκρίσεως, όποια και αν είναι η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τα εν λόγω σιδηροδρομικά δρομολόγια ανταποκρίσεως.

2) **Το άρθρο 8, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το παράρτημα ΙΙ, μέρος ΙΙ, του κανονισμού 1371/2007, καθώς και το άρθρο 5, σε συνδυασμό με το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, έχουν την έννοια ότι ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής υποχρεούται να θέτει στη διάθεση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων αδιακρίτως τα σε πραγματικό χρόνο στοιχεία τα σχετικά με δρομολόγια τα οποία αποτελούν αντικείμενο εκμεταλλεύσεως εκ μέρους άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, εφόσον πρόκειται για δρομολόγια των κύριων ανταποκρίσεων υπό την έννοια του παραρτήματος ΙΙ, μέρος ΙΙ, του κανονισμού 1371/2007.**

(υπογραφές)