Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)

de 22 de noviembre de 2012*

«Transporte — Transporte ferroviario — Obligación del administrador de infraestructuras de proporcionar a las empresas ferroviarias en tiempo real todas las informaciones sobre la circulación de los trenes, y en especial las relativas a los eventuales retrasos de los trenes que permiten efectuar los enlaces»

En el asunto C-136/11,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la Schienen-Control Kommission (Austria), mediante resolución de 11 de marzo de 2011, recibida en el Tribunal de Justicia el 18 de marzo de 2011, en el procedimiento entre

Westbahn Management GmbH

y

ÖBB-Infrastruktur AG,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por el Sr. A. Tizzano, Presidente de Sala, y los Sres. A. Borg Barthet (Ponente), J-J. Kasel y M. Safjan y la Sra. M. Berger, Jueces;

Abogado General: Sr. N. Jääskinen;

Secretario: Sr. M.-A. Gaudissart, jefe de unidad;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 21 de marzo de 2012;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre de Westbahn Management GmbH, por los Sres. D. Böhmdorfer y R. Schender, Rechtsanwälte;

— en nombre de ÖBB Infrastruktur AG, por los Sres. G. Ganzger, A. Egger y G. Lansky, Rechtsanwälte;

— en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. M. Szpunar, en calidad de agente;

— en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. G. Braun y H. Støvlbæk, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 7 de junio de 2012;

* Lengua de procedimiento: alemán.

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 8, apartado 2, en relación con el anexo II, parte II, del Reglamento (CE) nº 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO L 315, p. 14), y del artículo 5, en relación con el anexo II, de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización (DO L 75, p. 29), según su modificación por la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004 (DO L 164, p. 44; corrección de errores en DO 2007, L 204, p. 29 y DO 2004, L 220, p. 16; en lo sucesivo, «Directiva 2001/14»).

2 Esa petición se ha presentado en el marco de un litigio entre Westbahn Management GmbH (en lo sucesivo, «Westbahn Management») y ÖBB-Infrastruktur AG (en lo sucesivo, «ÖBB-Infrastruktur»), acerca de la negativa de esta última a proporcionar a Westbahn Management los datos en tiempo real de otras empresas ferroviarias que le permitirían informar a sus viajeros de los horarios de salida efectivos de los trenes de enlaces.

Marco jurídico

Normativa de la Unión

Directiva 2001/14

3 Conforme al primer considerando de la Directiva 2001/14:

«Una mayor integración del sector ferroviario de la Comunidad constituye un elemento esencial para la realización del mercado interior y contribuye a la movilidad sostenible.»

4 El artículo 5 de la Directiva 2001/14, titulado «Servicios», prevé:

«1. Las empresas ferroviarias tendrán derecho a recibir de modo no discriminatorio el paquete de acceso mínimo y de acceso por la vía a la infraestructura de servicios descrito en el anexo II. La prestación de los servicios del punto 2 del anexo II se hará de modo no discriminatorio y solamente se podrán rechazar las demandas de empresas ferroviarias si existen alternativas viables en condiciones de mercado. Cuando no todos los servicios sean ofrecidos por un solo administrador de infraestructuras, el proveedor de la "infraestructura principal" hará todos los esfuerzos razonables para facilitar la prestación de dichos servicios.

2. Si el administrador de infraestructuras ofrece cualesquiera servicios de los que figuran en el punto 3 del anexo II como servicios complementarios, deberá prestarlos a cualquier empresa ferroviaria que los solicite.

3. Las empresas ferroviarias podrán solicitar otros servicios auxiliares, que se enumeran en el punto 4 del anexo II, al administrador de infraestructuras u otros proveedores. El administrador de infraestructuras no estará obligado a prestar dichos servicios.»

5 El anexo II de esa Directiva, titulado «Servicios que deberán prestarse a las empresas ferroviarias», establece:

«1. El paquete de acceso mínimo comprende:

a) tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura;

b) derecho a utilizar la capacidad concedida;

c) utilización de las bifurcaciones y desvíos de la red;

d) control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria;

e) cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.

2. Los accesos de vía a las instalaciones y suministro de servicios comprenden:

a) utilización de las instalaciones de electrificación para la tracción, cuando esté disponible;

b) las instalaciones de aprovisionamiento de combustible;

c) las estaciones de viajeros, así como sus edificios e instalaciones conexas;

d) las terminales de carga;

e) las estaciones de clasificación;

f) las instalaciones de formación de trenes;

g) las vías de apartado;

h) las instalaciones de mantenimiento y otras instalaciones técnicas.

3. Pueden ser servicios complementarios los siguientes:

a) corriente de tracción;

b) precalentamiento de trenes de viajeros;

c) suministro de combustible, servicio de maniobras y cualquier otro servicio suministrado en las instalaciones de los servicios de acceso mencionados anteriormente;

d) contratos personalizados para:

— control del transporte de mercancías peligrosas,

— asistencia a la circulación de convoyes especiales.

4. Pueden ser servicios auxiliares los siguientes:

a) acceso a la red de telecomunicación;

b) suministro de información complementaria;

c) inspección técnica del material rodante.»

Reglamento nº 1371/2007

6 A tenor de los considerandos 1 a 5 y 7 a 9 del Reglamento nº 1371/2007:

«1) En el contexto de la política común de transportes, es importante garantizar los derechos de los viajeros de ferrocarril, además de aumentar la calidad y la eficacia de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril con el fin de incrementar la cuota correspondiente al transporte ferroviario en relación con los demás medios de transporte.

2) La Comunicación de la Comisión "Estrategia en materia de política de los consumidores 2002-2006" [DO 2002, C 137, p. 2] establece el objetivo de conseguir un elevado nivel de protección de los consumidores en el sector de los transportes de conformidad con el artículo 153 [CE], apartado 2.

3) El viajero de ferrocarril es la parte más débil del contrato de transporte, motivo por el que deben defenderse sus derechos en ese contexto.

4) Los derechos de los usuarios de servicios de ferrocarril incluyen la obtención de información sobre el servicio, antes y durante el viaje. Siempre que sea factible las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes deben facilitar esta información con antelación y lo antes posible.

5) Se establecerán disposiciones más detalladas para la oferta de información sobre el viaje en las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) a que se refiere el capítulo II de la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario convencional [(DO L 110, p. 1), en su versión modificada por la Directiva 2007/32/CE de la Comisión, de 1 de junio de 2007 (DO L 141, p. 63)].

[...]

7) Las empresas ferroviarias deben cooperar para facilitar la transferencia de los viajeros de ferrocarril de un operador a otro ofreciendo, cuando sea posible, billetes directos.

8) El suministro de la información y de billetes a los viajeros de ferrocarril debe facilitarse adaptando los sistemas informáticos a una especificación común.

9) La implantación de los sistemas de información y reserva de viajes debe realizarse de acuerdo con las ETI.»

7 El artículo 8, apartado 2, del Reglamento nº 1371/2007 dispone:

«Las empresas ferroviarias facilitarán a los viajeros durante el viaje, como mínimo, la información que se indica en el anexo II, parte II.»

8 El artículo 9, apartado 1, de ese Reglamento establece:

«Las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes deberán ofrecer, en caso de disponibilidad, billetes, billetes directos y reservas.»

9 El artículo 18, apartado 1, del mismo Reglamento prevé:

«En caso de retraso de la salida o de la llegada, la empresa ferroviaria o el administrador de estación mantendrán informados a los viajeros de la situación y de la hora estimada de salida y de llegada en cuanto esa información esté disponible.»

10 La parte II del anexo II del referido Reglamento, relativa a la «Información durante el viaje», prevé la comunicación de las siguientes informaciones:

«Servicios a bordo

Estación siguiente

Retrasos

Principales servicios de enlace

Cuestiones de seguridad».

La normativa austriaca

11 El artículo 54 de la Eisenbahngesetz (Ley de ferrocarriles, BGBl. 60/1957; en lo sucesivo, «EisbG») dispone:

«Las disposiciones de la parte sexta de la presente Ley pretenden asegurar el uso eficiente y económico de las líneas de ferrocarril en Austria,

1. estableciendo, en el mercado del transporte ferroviario, una competencia equitativa y funcional entre las empresas de transporte ferroviario en las líneas ferroviarias principales y en las secundarias que enlazan con otras líneas principales o secundarias;

2. fomentando la entrada de nuevas empresas de transporte en el mercado del transporte ferroviario;

3. garantizando el acceso de los beneficiarios a las infraestructuras ferroviarias y

4. estableciendo un control de la competencia con vistas a la protección de los beneficiarios del derecho de acceso a la red ferroviaria frente a los abusos de posición dominante.»

12 El artículo 58 de esa Ley establece:

«1. La empresa administradora de infraestructuras ferroviarias pondrá a disposición de los beneficiarios del derecho de acceso, de modo no discriminatorio, a los efectos del acceso a la infraestructura ferroviaria, además de éste, los siguientes servicios como paquete de acceso mínimo:

1. la utilización de las bifurcaciones y desvíos de la red;

2. el control del tren, incluida [...] la comunicación y el suministro de información sobre circulación ferroviaria;

3. aquellas prestaciones de los sistemas de comunicación e información sin las que, por causas jurídicas, fácticas o económicas, no sea posible el ejercicio de sus derechos por parte de los beneficiarios del derecho de acceso.

[...]

4. La empresa administradora de infraestructuras ferroviarias podrá poner a disposición de los beneficiarios del derecho de acceso, sin estar obligada a ello, los siguientes servicios auxiliares a los efectos del acceso a la infraestructura ferroviaria:

1. un acceso a la red de telecomunicación más amplio que el previsto en el apartado 1, número 3;

2. suministro de información complementaria;

3. la inspección técnica del material rodante.

[...]»

13 El artículo 81 de la EisbG prevé:

«1. Se constituye, en el seno de la sociedad Schienen-Control GmbH, una Schienen-Control Kommission [Comisión de control ferroviario].

2. La Schienen-Control Kommission ejercerá las competencias que le atribuyen las partes 3, 5 a 6b y 9 de la presente Ley […], y resolverá los recursos contra las decisiones de Schienen-Control GmbH [...]

3. La administración de la Schienen-Control Kommission corresponderá a Schienen-Control GmbH. En el marco de su actividad ejercida para la Schienen-Control Kommission el personal de Schienen-Control GmbH deberá cumplir las instrucciones del presidente o del miembro designado en el reglamento interno.»

14 A tenor del artículo 82 de la EisbG:

«1. La Schienen-Control Kommission estará integrada por el presidente y otros dos miembros titulares. Por cada miembro titular se designará un suplente. En caso de impedimento de un miembro titular, el suplente actuará en su lugar. El presidente y su suplente, que habrán de pertenecer a la carrera judicial, serán nombrados por el Bundesminister für Justiz (Ministro Federal de Justicia). Los demás miembros titulares y sus suplentes, que deberán ser profesionales de los respectivos sectores del transporte, serán nombrados por el Gobierno Federal a propuesta del Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (Ministro Federal de Transporte, Innovación y Tecnología).

2. No podrán pertenecer a la Schienen-Control Kommission:

1. los miembros del Gobierno Federal o de un Gobierno regional, ni los Secretarios de Estado;

2. las personas que se encuentren en estrecha relación jurídica o de hecho con quienes ejerzan una actividad en la Schienen-Control Kommission;

3. les personas que no sean elegibles al Nationalrat (Parlamento nacional).

3. Los miembros de la Schienen-Control Kommission y sus suplentes serán nombrados para un mandato de cinco años. Al término de su mandato, continuarán ejerciendo el cargo hasta su provisión. El mandato será renovable. En caso de cese en sus funciones de un miembro titular o suplente antes de concluir el mandato, se nombrará un nuevo miembro titular o suplente para el tiempo restante del mandato, conforme al apartado 1.

4. El miembro titular o suplente perderá su condición:

1. por fallecimiento;

2. al término de su mandato;

3. por renuncia;

4. cuando todos los demás miembros declaren que está incapacitado para ejercer adecuadamente su cargo, debido a una dolencia física o psíquica grave;

5. cuando todos los demás miembros declaren que no ha asistido a tres sesiones consecutivas, a las que había sido convocado, sin justificación suficiente;

6. en el caso del presidente o de su suplente, por causar baja en la carrera judicial.

5. Los miembros titulares y sus suplentes estarán sujetos al deber de confidencialidad con arreglo al artículo 20, apartado 3, de la Constitución federal (Bundes-Verfassungsgesetz)».

15 El artículo 83 de la EisbG dispone:

«Las decisiones de la Schienen-Control Kommission se adoptarán por mayoría de votos. No se admitirá la abstención. En caso de igualdad de votos, el voto del presidente tendrá valor dirimente. La Schienen-Control Kommission se dotará de un reglamento interno, que podrá atribuir a algunos de sus miembros la gestión de los asuntos ordinarios, incluida la adopción de decisiones procedimentales. Los miembros serán independientes en el ejercicio de sus funciones y no estarán vinculados por ninguna instrucción.»

16 El artículo 84 de la EisbG establece:

«Salvo disposición contraria de esta Ley, la Schienen-Control Kommission aplicará la Ley de procedimiento administrativo general [Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz], en particular las disposiciones relativas al procedimiento ante los tribunales administrativos independientes. Las decisiones de la Schienen-Control Kommission no podrán ser anuladas ni modificadas en vía administrativa. Podrán ser recurridas ante el Verwaltungsgerichsthof (Tribunal Supremo de lo contencioso-administrativo).»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

17 Westbahn Management presta desde el período de vigencia del horario de servicio 2011/2012 servicios de transporte de viajeros por ferrocarril en la línea que une Viena y Salzburgo (Austria).

18 ÖBB-Infrastruktur gestiona la mayor parte de la red ferroviaria austriaca, incluida la línea que une Viena y Salzburgo. Dispone de datos en tiempo real de todos los trenes que circulan por la red ferroviaria que gestiona. Estos datos comprenden la posición del tren en un momento determinado, así como las horas de llegada, paso y salida en el tramo siguiente de su recorrido.

19 ÖBB-Infrastruktur comunica a las diferentes empresas ferroviarias los datos en tiempo real relativos a sus trenes respectivos. Gracias a un programa protegido por una contraseña, cada empresa ferroviaria puede consultar en el sitio Internet de ÖBB-Infrastruktur los datos en tiempo real de todos los trenes que circulan en la red ferroviaria gestionada por esa última sociedad, sin que, no obstante, esos datos mencionen a las diferentes empresas ferroviarias.

20 En varias estaciones importantes ÖBB-Infrastruktur muestra en pantallas las horas de salida y de llegada efectivas de los trenes de viajeros.

21 Westbahn Management solicitó a ÖBB-Infrastruktur que pusiera a su disposición los datos en tiempo real de otras empresas ferroviarias a fin de poder informar a sus viajeros sobre las horas de salida efectiva de los trenes de enlace.

22 ÖBB-Infrastruktur denegó esa solicitud en un escrito de 22 de octubre de 2010, exponiendo como motivo que en principio sólo comunicaba los datos relacionados con la empresa ferroviaria interesada. Aconsejó a Westbahn Management que concluyera un acuerdo con las demás empresas ferroviarias por el que éstas aceptaran comunicar sus propios datos.

23 Sin embargo, no se concluyó acuerdo alguno de esa clase entre Westbahn Management y ninguna otra empresa ferroviaria. En particular, ÖBB-Personenverkehr AG (en lo sucesivo, «ÖBB-PV») se negó a concluir un acuerdo de esa naturaleza. ÖBB-PV es la principal empresa del mercado austriaco de transporte de viajeros. Pertenece a ÖBB-Holding AG, que es también accionista de ÖBB-Infrastruktur.

24 Westbahn Management considera que la falta de comunicación de esos datos es contraria al anexo II, parte II, del Reglamento nº 1371/2007 y exige poder acceder a esas informaciones. Por consiguiente, presentó una reclamación ante la Schienen-Control Kommission.

25 Considerando que la resolución del litigio del que conoce depende de la interpretación del Derecho de la Unión, la Schienen-Control Kommission decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 8, apartado 2, en relación con el anexo II, parte II, del Reglamento [nº 1371/2007], en el sentido de que la información sobre los principales servicios de enlace, además de las horas de salida programadas, debe comprender también la comunicación de retrasos o cancelaciones de dichos trenes de enlace?

2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión:

¿Debe interpretarse el artículo 5, en relación con el anexo II, de la Directiva [2001/14], a la luz del artículo 8, apartado 2, en relación con el anexo II, parte II, del Reglamento nº 1371/2007, en el sentido de que el administrador de infraestructuras está obligado a poner a disposición de las empresas ferroviarias de forma no discriminatoria los datos en tiempo real de los trenes de otras empresas ferroviarias, siempre que dichos trenes sean los principales servicios de enlace en el sentido del anexo II, parte II, del Reglamento nº 1371/2007?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la competencia del Tribunal de Justicia

26 Antes de responder a las cuestiones planteadas es preciso comprobar, si, como se afirma en la resolución de remisión, la Schienen-Control Kommission es un órgano jurisdiccional en el sentido del artículo 267 TFUE, y si por tanto el Tribunal de Justicia es competente para responder a las cuestiones prejudiciales planteadas.

27 Según una reiterada jurisprudencia, para apreciar si el órgano remitente posee el carácter de órgano jurisdiccional en el sentido del artículo 267 TFUE, cuestión que depende únicamente del Derecho de la Unión, el Tribunal de Justicia deberá tener en cuenta un conjunto de elementos, como son el origen legal del órgano, su permanencia, el carácter obligatorio de su jurisdicción, el carácter contradictorio

del procedimiento, la aplicación por parte del órgano de normas jurídicas, así como su independencia (véanse en especial las sentencias de 14 de junio de 2007, Häupl, C-246/05, Rec. p. I-4673, apartado 16; de 18 de octubre de 2007, Österreichischer Rundfunk, C-195/06, Rec. p. I-8817, apartado 19, y de 10 de diciembre de 2009, Umweltanwalt von Kärnten, C-205/08, Rec. p. I-11525, apartado 35).

28 Acerca de ello, hay que señalar, como expuso el Abogado General en el punto 28 de sus conclusiones, que la Schienen-Control Kommission fue creada como un órgano permanente por el artículo 81, apartado 1, de la EisbG. Los artículos 81 a 84 de esa Ley ponen de manifiesto que la Schienen-Control Kommission responde a los criterios referidos al origen legal, al carácter obligatorio y permanente del órgano, a la aplicación de normas jurídicas y a la independencia de un órgano de esa clase.

29 Además, se debe observar, por un lado, que, según la resolución de remisión, la Ley de procedimiento administrativo general se aplica al procedimiento ante la Schienen-Control Kommission y garantiza por tanto el carácter contradictorio del procedimiento ante ella, dado que las partes tienen la posibilidad de defender sus derechos e intereses jurídicos y el debate contradictorio puede dar lugar a una audiencia en la que pueden intervenir testigos y peritos.

30 Por otro lado, también hay que destacar que, según el artículo 84 de la EisbG, la Schienen-Control Kommission se rige por el Derecho administrativo general sobre procedimiento, y que sus decisiones no pueden ser anuladas en vía administrativa, pero son recurribles ante el Verwaltungsgerichtshof.

31 De lo antes expuesto resulta que la Schienen-Control Kommission debe ser considerada un órgano jurisdiccional en el sentido del artículo 267 TFUE, por lo que el Tribunal de Justicia es competente para responder a las cuestiones prejudiciales planteadas.

Primera cuestión

32 Con su primera cuestión, la Schienen-Control Kommission pregunta en sustancia si el artículo 8, apartado 2, en relación con el anexo II, parte II, del Reglamento nº 1371/2007 debe interpretarse en el sentido de que las informaciones relativas a los principales enlaces deben comprender, además de las horas de salida normales, también los retrasos o las cancelaciones de esos enlaces, y en especial los concernientes a otras empresas ferroviarias.

33 Para responder a esta cuestión es oportuno recordar que, según reiterada jurisprudencia, para interpretar disposiciones del Derecho de la Unión como las aquí discutidas debe tenerse en cuenta no sólo su tenor literal, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forman parte (véanse, en particular las sentencias de 26 de junio de 1990, Velker International Oil Company, C-185/89, Rec. p. I-2561, apartado 17, y de 19 de julio de 2012, A, C-33/11, apartado 27).

34 Los objetivos pretendidos por el Reglamento nº 1371/2007 se mencionan en sus considerandos. De esa forma, el primer considerando de dicho Reglamento pone de relieve que en el contexto de la política común de transportes es importante garantizar los derechos de los viajeros de ferrocarril y aumentar la calidad y la eficacia de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril. De los considerandos segundo y tercero del mismo Reglamento resulta que debe conseguirse un elevado nivel de protección de los consumidores y que deben defenderse los derechos del viajero de ferrocarril por ser la parte más débil del contrato de transporte. El cuarto considerando del citado Reglamento se refiere al derecho a obtener información sobre el servicio, antes y durante el viaje, y ello lo antes posible. Además, los considerandos quinto, octavo y noveno del Reglamento ponen también de manifiesto la finalidad de facilitar el acceso a las informaciones de que se trata en el plano transfronterizo.

35 A la luz de esos objetivos debe interpretarse el artículo 8 del Reglamento nº 1371/2007.

36 El artículo 8, apartado 2, de ese Reglamento dispone que las empresas ferroviarias facilitarán a los viajeros durante el viaje, como mínimo, la información que se indica en el anexo II, parte II, del propio Reglamento. Esas informaciones se refieren a los servicios a bordo, la estación siguiente, los retrasos, los principales servicios de enlace y las cuestiones de seguridad.

37 Para que se respeten los intereses de los viajeros y los objetivos generales perseguidos por el Reglamento nº 1371/2007, recordados en el apartado 34 de la presente sentencia, las informaciones facilitadas al viajero deben ser útiles para éste.

38 En ese aspecto, las informaciones sobre los retrasos o las cancelaciones de enlaces de las que el viajero hubiera podido tener conocimiento consultando los tablones de avisos antes de comenzar su viaje, suponiendo que hubieran sido conocidas en ese momento, constituyen datos que también deben ser comunicados al viajero cuando esos retrasos o esas cancelaciones de trenes se producen después de comenzar su viaje. De no ser así, en contra de los objetivos perseguidos por el Reglamento nº 1371/2007, el viajero sólo estaría informado del horario programado de los principales enlaces, pero no en absoluto de los cambios sobrevenidos tras el comienzo de su viaje, de modo que las informaciones que se le hubieran comunicado habrían devenido obsoletas.

39 Por tanto, las empresas ferroviarias están obligadas, en virtud del artículo 8, apartado 2, y del anexo II, parte II, del Reglamento nº 1371/2007, a proporcionar en tiempo real las informaciones sobre los principales enlaces.

40 Además, el anexo II, parte II, del Reglamento nº 1371/2007 menciona los «principales servicios de enlace», expresión que no limita la obligación de información a cargo de la empresa ferroviaria únicamente a sus propios enlaces principales.

41 Por tanto, esa obligación debe entenderse referida a todos los principales enlaces, abarcando tanto los principales enlaces de la empresa ferroviaria interesada como los propios de las otras empresas ferroviarias. De no ser así, no podría lograrse el objetivo de información de los viajeros perseguido por el Reglamento nº 1371/2007.

42 Esa interpretación se confirma por el artículo 9, apartado 1, del Reglamento nº 1371/2007, que establece que las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes deberán ofrecer, en caso de disponibilidad, billetes, billetes directos y reservas. El séptimo considerando de ese Reglamento puntualiza que la oferta de billetes directos facilita la transferencia de los viajeros de ferrocarril de un operador a otro. Una interpretación restrictiva de las informaciones a las que deben tener acceso los viajeros dificultaría la transferencia de éstos y obstaculizaría el objetivo así pretendido, al incitar a los viajeros a preferir a las grandes empresas ferroviarias que estuvieran en condiciones de ofrecerles en tiempo real informaciones sobre todas las etapas de su viaje.

43 Por todas las consideraciones precedentes se ha de responder a la primera cuestión que el artículo 8, apartado 2, en relación con el anexo II, parte II, del Reglamento nº 1371/2007 debe interpretarse en el sentido de que las informaciones relativas a los principales enlaces deben comprender, además de las horas de salida normales, también los retrasos o las cancelaciones de esos enlaces, con independencia de la empresa ferroviaria que los efectúa.

Sobre la segunda cuestión

44 Para responder a esta cuestión, referida a las obligaciones del administrador de infraestructuras, es preciso constatar que el artículo 5 de la Directiva 2001/14 dispone que las empresas ferroviarias tendrán derecho a recibir de modo no discriminatorio el paquete de acceso mínimo y el acceso por la vía a la infraestructura de servicios descrito en el anexo II de la propia Directiva.

45 Como expuso el Abogado General en el punto 51 de sus conclusiones, la letra d) del punto 1 del anexo II de la Directiva 2001/14, que prevé que esos servicios comprenden en particular la comunicación y el suministro de información sobre circulación ferroviaria, debe interpretarse en conjunción con la letra e) del punto 1 del anexo II de la misma Directiva, que reconoce el derecho de las empresas ferroviarias a obtener cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.

46 Es oportuno recordar, según se ha expuesto en el apartado 41 de la presente sentencia, que las informaciones en tiempo real sobre los principales enlaces y, en especial, las concernientes a otras empresas ferroviarias son necesarias para que toda empresa ferroviaria esté en condiciones de cumplir las obligaciones que le incumben en virtud del Reglamento nº 1371/2007.

47 Además, hay que observar que, para asegurar una competencia equitativa en el mercado del transporte ferroviario de viajeros, es preciso garantizar que todas las empresas ferroviarias estén en condiciones de ofrecer a los viajeros una calidad de servicio comparable. Como se ha puesto de relieve en los apartados 40 y 41 de la presente sentencia, si una empresa ferroviaria no pudiera facilitar más que informaciones relativas a sus propios enlaces, una empresa que dispusiera de una red más amplia podría ofrecer a sus viajeros una información más completa que la que podría proporcionar una empresa que explotara un número limitado de líneas, lo que se opondría al objetivo de lograr una mayor integración del sector ferroviario, que se enuncia en el primer considerando de la Directiva 2001/14, así como a la obligación de información a los viajeros.

48 En consecuencia, a efectos del ejercicio del derecho al acceso a la infraestructura ferroviaria, las empresas ferroviarias tienen derecho a obtener del administrador de infraestructuras informaciones en tiempo real sobre los principales enlaces efectuados por otras empresas ferroviarias, a fin de que, conforme al artículo 5, en relación con el anexo II, punto 1, letra e), de la Directiva 2001/14, las empresas ferroviarias puedan explotar el servicio para el que se les ha concedido capacidad.

49 Por otro lado, en contra de lo que mantiene ÖBB-Infrastruktur, no puede considerarse que esas informaciones, que están disponibles en los tablones de avisos de las diferentes estaciones, tengan una naturaleza confidencial o sensible que impida su divulgación a las diferentes empresas ferroviarias interesadas.

50 Por consiguiente, se ha de responder a la segunda cuestión que el artículo 8, apartado 2, en relación con el anexo II, parte II, del Reglamento nº 1371/2007, así como el artículo 5, en relación con el anexo II, de la Directiva 2001/14, deben interpretarse en el sentido de que el administrador de infraestructuras está obligado a poner a disposición de las empresas ferroviarias de forma no discriminatoria los datos en tiempo real de los trenes explotados por otras empresas ferroviarias, cuando esos trenes sean los principales servicios de enlace en el sentido del anexo II, parte II, del Reglamento nº 1371/2007.

Costas

51 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Primera) declara:

1) **El artículo 8, apartado 2, en relación con el anexo II, parte II, del Reglamento (CE) nº 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, deben interpretarse en el sentido**

de que las informaciones relativas a los principales enlaces deben comprender, además de las horas de salida normales, también los retrasos o las cancelaciones de esos enlaces, con independencia de la empresa ferroviaria que los efectúa.

2) **El artículo 8, apartado 2, en relación con el anexo II, parte II, del Reglamento nº 1371/2007, así como el artículo 5, en relación con el anexo II, de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización, en su versión modificada por la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, deben interpretarse en el sentido de que el administrador de infraestructuras está obligado a poner a disposición de las empresas ferroviarias de forma no discriminatoria los datos en tiempo real de los trenes explotados por otras empresas ferroviarias, cuando esos trenes sean los principales servicios de enlace en el sentido del anexo II, parte II, del Reglamento nº 1371/2007.**

Firmas