Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção)

22 de novembro de 2012 *

«Transporte — Transporte ferroviário — Obrigação do gestor da infraestrutura ferroviária de fornecer às empresas ferroviárias, em tempo real, todas as informações relativas à circulação dos comboios, nomeadamente as relativas aos eventuais atrasos dos comboios que asseguram as correspondências»

No processo C-136/11,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial nos termos do artigo 267.º TFUE, apresentado pela Schienen-Control Kommission (Áustria), por decisão de 11 de março de 2011, entrado no Tribunal de Justiça em 18 de março de 2011, no processo

Westbahn Management GmbH

contra

ÖBB-Infrastruktur AG,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção),

composto por: A. Tizzano, presidente de secção, A. Borg Barthet (relator), J.-J. Kasel, M. Safjan e M. Berger, juízes,

advogado-geral: N. Jääskinen,

secretário: M.-A. Gaudissart, chefe de unidade,

vistos os autos e após a audiência de 21 de março de 2012,

vistas as observações apresentadas:

— em representação da Westbahn Management GmbH, por D. Böhmdorfer e R. Schender, Rechtsanwälte,

— em representação da ÖBB-Infrastruktur AG, por G. Ganzger, A. Egger, e G. Lansky, Rechtsanwälte,

— em representação do Governo polaco, por M. Szpunar, na qualidade de agente,

— em representação da Comissão Europeia, por G. Braun e H. Støvlbæk, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 7 de junho de 2012,

profere o presente

* Língua do processo: alemão.

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação das disposições conjugadas do artigo 8.º, n.º 2, e do Anexo II, parte II, do Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários (JO L 315, p. 14), assim como das disposições conjugadas do artigo 5.º e do anexo II da Diretiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança (JO L 75, p. 29; retificação no JO 2004, L 220, p. 16), conforme alterada pela Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004 (JO L 164, p. 44, a seguir «Diretiva 2001/14»).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a Westbahn Management GmbH (a seguir «Westbahn Management») à ÖBB-Infrastruktur AG (a seguir «ÖBB-Infrastruktur»), a respeito da recusa desta última em fornecer à Westbahn Management os dados em tempo real relativos a outras empresas ferroviárias, que lhe permitiriam informar os seus passageiros sobre as horas de partida efetivas dos comboios que asseguram as correspondências.

Quadro jurídico

Regulamentação da União

A Diretiva 2001/14

3 Nos termos do considerando 1 da Diretiva 2001/14:

«Uma maior integração do setor ferroviário da Comunidade constitui um elemento essencial para a realização do mercado interno e contribui para a mobilidade sustentável.»

4 O artigo 5.º da Diretiva 2001/14, intitulado «Serviços», prevê:

«1. As empresas de transporte ferroviário têm direito, numa base não discriminatória, ao pacote mínimo de acesso, assim como ao acesso por via férrea às instalações de serviços descritas no anexo II. A prestação dos serviços referidos no ponto 2 do anexo II é efetuada de modo não discriminatório e os pedidos de empresas de transporte ferroviário só podem ser recusados quando existam alternativas viáveis em condições normais de mercado. Se os serviços não forem prestados por um gestor da infraestrutura, o fornecedor da 'infraestrutura principal' envidará todos os esforços razoáveis para facilitar a prestação desses serviços.

2. Sempre que preste algum dos serviços indicados no ponto 3 do anexo II sob a designação de 'serviços adicionais', o gestor da infraestrutura deve prestá-lo mediante pedido de uma empresa de transporte ferroviário.

3. As empresas de transporte ferroviário podem requerer ao gestor da infraestrutura, ou a outros fornecedores, um conjunto de serviços auxiliares, enumerados no ponto 4 do anexo II. O gestor da infraestrutura não é obrigado a prestar esses serviços.»

5 O anexo II da referida diretiva, intitulado «Serviços a fornecer às empresas de transporte ferroviário», dispõe:

«1. O pacote mínimo de acesso incluirá:

a) O tratamento dos pedidos de capacidade de infraestrutura;

b) O direito de utilização da capacidade concedida;

c) A utilização de agulhas e entroncamentos;

d) O comando da composição, incluindo a sinalização, a regulação, a expedição e a comunicação e transmissão de informações sobre o movimento da composição;

e) Quaisquer informações necessárias à implementação ou operação do serviço para o qual a capacidade foi concedida.

2. O acesso por via férrea às instalações de serviços e ao fornecimento de serviços incidirá:

a) Na utilização de meios de alimentação de energia elétrica para tração, quando disponíveis;

b) Nas instalações de abastecimento de combustível;

c) Nas estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações;

d) Nos terminais de mercadorias;

e) Nas estações de triagem;

f) Nas instalações de formação das composições;

g) Nos feixes de resguardo;

h) Nas instalações de manutenção e outras instalações técnicas.

3. Os serviços adicionais podem incluir:

a) A energia elétrica para tração;

b) O pré-aquecimento dos comboios de passageiros;

c) O abastecimento de combustível, as manobras e todos os outros serviços fornecidos nas instalações de acesso aos serviços acima referidos;

d) Contratos personalizados para:

— controlo do transporte de mercadorias perigosas,

— assistência na operação de comboios especiais.

4. Os serviços auxiliares podem incluir:

a) O acesso à rede de telecomunicações;

b) O fornecimento de informações suplementares;

c) A inspeção técnica do material circulante.»

O Regulamento n.º 1371/2007

6 Nos termos dos considerandos 1 a 5 e 7 a 9 do Regulamento n.º 1371/2007:

«(1) No âmbito da política comum de transportes, é importante garantir os direitos dos utilizadores dos serviços ferroviários de passageiros e melhorar a qualidade e a eficácia dos serviços ferroviários de passageiros, de modo a contribuir para o aumento da quota do transporte ferroviário em relação aos outros modos de transporte.

(2) A comunicação da Comissão intitulada 'Estratégia da Política dos Consumidores 2002-2006' [JO C 137, p. 2] estabelece como objetivo alcançar um elevado nível de proteção dos consumidores no domínio dos transportes em conformidade com o n.º 2 do artigo 153.º [CE].

(3) Dado que o passageiro dos serviços ferroviários é a parte mais fraca no contrato de transporte, os seus direitos deverão ser salvaguardados.

(4) Os direitos dos utilizadores dos serviços ferroviários incluem a obtenção de informações sobre o serviço antes e durante a viagem. Sempre que possível, as empresas ferroviárias e os vendedores de bilhetes devem prestar essas informações previamente e o mais rapidamente possível.

(5) Serão definidos requisitos mais pormenorizados sobre a prestação de informações sobre as viagens nas especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) referidas na Diretiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário [(JO L 110, p. 27), conforme alterada pela Diretiva 2007/32/CE da Comissão, de 1 de junho de 2007 (JO L 141, p. 63)].

[...]

(7) As empresas ferroviárias deverão cooperar para facilitar a transferência de passageiros dos serviços ferroviários de um operador para outro, através de bilhetes únicos, sempre que possível.

(8) As informações e os bilhetes fornecidos aos passageiros dos serviços ferroviários deverão ser facilitados através da adaptação de sistemas informáticos a uma especificação comum.

(9) A aplicação posterior dos sistemas de informação e de reservas de viagens deverá efetuar-se em conformidade com as ETI.»

7 O artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento n.º 1371/2007 enuncia:

«As empresas ferroviárias devem facultar aos passageiros, durante as viagens, pelo menos as informações previstas na parte II do anexo II.»

8 O artigo 9.º, n.º 1, deste regulamento dispõe:

«As empresas ferroviárias e os vendedores de bilhetes devem propor, sempre que disponíveis, bilhetes, bilhetes únicos e reservas.»

9 O artigo 18.º, n.º 1, do referido regulamento prevê:

«Em caso de atrasos na chegada ou partida, os passageiros devem ser informados da situação e da hora prevista de partida e de chegada pela empresa ferroviária ou pelo gestor de estações, assim que essa informação esteja disponível.»

10 O Anexo II, parte II, do mesmo regulamento, relativo às «Informações durante a viagem», prevê o fornecimento das seguintes informações:

«Serviços a bordo

Estação seguinte

Atrasos

Principais correspondências

Questões relativas à segurança.»

A regulamentação austríaca

11 O § 54 da Lei relativa aos caminhos de ferro (Eisenbahngesetz, BGBl. 60/1957, a seguir «EisbG») dispõe:

«As disposições da sexta parte da presente lei visam assegurar a utilização económica e eficiente das linhas ferroviárias na Áustria,

1. mediante o estabelecimento, no mercado dos transportes ferroviários, de condições de igualdade e de concorrência operacional entre as empresas de transporte ferroviário nas linhas ferroviárias principais e nas linhas ferroviárias secundárias que ligam a outras linhas ferroviárias principais ou secundárias,

2. mediante o incentivo à penetração de novas empresas de transporte no mercado dos transportes ferroviários,

3. mediante a garantia do acesso à infraestrutura ferroviária pelos beneficiários,

4. mediante o controlo da concorrência, a fim de proteger os beneficiários do acesso à infraestrutura ferroviária contra situações de abuso de posição dominante.»

12 O § 58 da referida lei enuncia:

«1. Para efeitos do acesso à infraestrutura ferroviária, a empresa de infraestrutura ferroviária deve fornecer, sem qualquer discriminação, aos titulares do direito de acesso o seguinte pacote mínimo, além do acesso propriamente dito:

1. a utilização de agulhas e entroncamentos;

2. o comando da composição, incluindo […] a comunicação e transmissão de informações sobre o movimento da composição;

3. quaisquer dados provenientes dos sistemas de comunicação e de informação sem as quais o exercício dos direitos de acesso por parte dos respetivos titulares seria impossível, por razões jurídicas, económicas e de ordem prática.

[...]

4. A empresa de infraestrutura ferroviária pode disponibilizar aos titulares do direito de acesso, sem contudo estar obrigada a fazê-lo, as seguintes prestações acessórias:

1. acesso à rede de telecomunicações mais extenso do que o previsto no n.º 1, ponto 3;

2. fornecimento de informações suplementares;

3. controlo técnico do material circulante.

[...]»

13 O § 81 da EisbG prevê:

«1. É criada uma Schienen-Control Kommission [Comissão de Controlo Ferroviário] na Schienen-Control GmbH.

2. A Schienen-Control Kommission tem as atribuições que lhe são conferidas pelas partes 3, 5 a 6 b) e 9 da presente lei […] competindo-lhe ainda decidir os recursos das decisões da Schienen-Control GmbH. [...]

3. A gerência da Schienen-Control Kommission compete à Schienen-Control GmbH. No âmbito da sua atividade para a Schienen-Control Kommission, os funcionários da Schienen-Control GmbH estão vinculados às orientações do presidente ou do membro nomeado no regulamento interno.»

14 Nos termos do § 82 da EisbG:

«1. A Schienen-Control Kommission é composta por um presidente e mais dois membros. Para cada membro é nomeado um suplente. O suplente substitui um membro, em caso de impedimento do mesmo. O presidente e o seu suplente devem pertencer à magistratura judicial e são designados pelo Bundesminister für Justiz [Ministro Federal da Justiça]. Os restantes membros e os seus suplentes, que devem ser técnicos especializados nos setores determinantes dos transportes, são designados pelo Governo federal, sob proposta do Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie [Ministro Federal dos Transportes, da Inovação e da Tecnologia].

2. As seguintes pessoas não podem ser membros da Schienen-Control Kommission:

1. membros do Governo federal ou de um governo regional, bem como Secretários de Estado;

2. pessoas que tenham uma relação, jurídica ou factual, próxima das que exerçam uma atividade na Schienen-Control Kommission;

3. pessoas que não sejam elegíveis para o Nationalrat [Conselho Nacional].

3. Os membros da Schienen-Control Kommission e os seus suplentes são nomeados para um mandato de cinco anos. No final do seu mandato, devem exercer o cargo até que o seu lugar esteja preenchido. O mandato é renovável. Se um membro ou um suplente se retirar antes do termo do mandato, será nomeado um novo membro ou suplente para o período restante do mandato, nos termos do n.º 1.

4. Um membro (titular ou suplente) pode perder a sua qualidade de membro ou de suplente:

1. por morte;

2. por termo do seu mandato;

3. por renúncia;

4. se todos os restantes membros concluírem que sofre de uma incapacidade para exercer corretamente as suas funções, devido a grave deficiência física ou mental;

5. se todos os restantes membros concluírem que o membro não assistiu a três sessões consecutivas, para que tenha sido convocado, sem justificação bastante;

6. para o presidente ou o seu suplente: no caso de deixarem a magistratura;

5. Nos termos do artigo 20.º, n.º 3, da Constituição Federal austríaca (Bundes-Verfassungsgesetz), os membros e os suplentes estão obrigados ao dever de sigilo.»

15 O § 83 da EisbG dispõe:

«As deliberações da Schienen-Control Kommission são tomadas por maioria; não são autorizadas as abstenções. Em caso de empate, o presidente tem voto de qualidade. A Schienen-Control Kommission adotará um regulamento interno que pode confiar a gestão corrente, incluindo a adoção de decisões processuais, a alguns dos seus membros. No exercício do seu cargo, os membros são independentes e não estão vinculados a quaisquer orientações.»

16 O § 84 da EisbG enuncia:

«Sem prejuízo de disposições em contrário previstas na presente lei, a Schienen-Control Kommission deve aplicar a Lei Geral do Processo Administrativo [Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz], designadamente as disposições dessa lei relativas ao processo nas secções administrativas independentes. As decisões da Schienen-Control Kommission não são suscetíveis de revogação ou modificação por via administrativa. São admissíveis recursos para o Verwaltungsgerichtshof (Tribunal Administrativo).»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

17 A Westbahn Management fornece, com base no horário de serviço de 2011/2012, serviços ferroviários de transporte de passageiros na linha que liga Viena (Áustria) a Salzburgo (Áustria).

18 A ÖBB-Infrastruktur gere a maior parte da rede ferroviária austríaca, incluindo a linha que liga Viena a Salzburgo. Dispõe de dados em tempo real relativos a todos os comboios que circulam na rede ferroviária cuja gestão assegura. Esses dados incluem a posição atualizada do comboio bem como os horários de chegada, de passagem e de partida relativos à parte restante do percurso.

19 A ÖBB-Infrastruktur transmite às diferentes empresas ferroviárias os dados em tempo real relativos aos comboios de cada uma delas. Graças a um programa protegido por senha, qualquer empresa ferroviária pode consultar, no sítio Internet da ÖBB-Infrastruktur, os dados em tempo real relativos a todos os comboios que circulam na rede ferroviária gerida por esta sociedade, embora sem menção das diferentes empresas de transporte ferroviário.

20 Nas principais estações de comboios, a ÖBB-Infrastruktur indica, em painéis eletrónicos, as horas de partida e de chegada efetivas dos comboios de passageiros.

21 A Westbahn Management solicitou à ÖBB-Infrastruktur que lhe disponibilizasse os dados em tempo real de outras empresas ferroviárias, para que pudesse informar os seus passageiros sobre os horários de partida efetivos dos comboios que asseguram as correspondências.

22 Por carta de 22 de outubro de 2010, a ÖBB-Infrastruktur recusou-se a responder favoravelmente a este pedido, alegando que, em princípio, só transmite à empresa ferroviária interessada os dados que dizem respeito a esta. Aconselhou a Westbahn Management a celebrar com as outras empresas ferroviárias um acordo mediante o qual estas aceitem transmitir-lhe os dados a elas relativos.

23 Nenhum acordo deste tipo foi porém celebrado entre a Westbahn Management e qualquer outra empresa ferroviária. A ÖBB-Personenverkehr AG (a seguir «ÖBB-PV»), nomeadamente, recusou-se a celebrar um acordo com estas características. No domínio do transporte de passageiros, a ÖBB-PV é a principal operadora no mercado austríaco em causa. É detida pela ÖBB-Holding AG, também acionista da ÖBB-Infrastruktur.

24 A Westbahn Management considera que a não transmissão desses dados é contrária ao Anexo II, parte II, do Regulamento n.º 1371/2007 e exige poder aceder a essas informações. Por conseguinte, apresentou um pedido neste sentido à Schienen-Control Kommission.

25 Por considerar que a decisão da causa de que é chamada a conhecer depende da interpretação do direito da União, a Schienen-Control Kommission decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) O artigo 8.º, n.º 2, em conjugação com o Anexo II, parte II, do Regulamento [n.º 1371/2007], deve ser interpretado no sentido de que a informação relativa às principais correspondências deve também incluir, além das horas de partida normais, os atrasos ou [as] supressões destas correspondências?

2) Em caso de resposta afirmativa à primeira questão:

[À] luz do artigo 8.º, n.º 2, [conjugado] com o Anexo II, parte II, do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, [deve interpretar-se o artigo 5.º, conjugado com o anexo II, da Diretiva 2001/14 […] no sentido de que o gestor da infraestrutura está obrigado a disponibilizar de modo não discriminatório às empresas ferroviárias os dados [em tempo real] relativos aos comboios de outras empresas ferroviárias[, quando] estes comboios forem as principais correspondências na aceção do Anexo II, parte II, do Regulamento (CE) n.º 1371/2007?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à competência do Tribunal de Justiça

26 Antes de responder às questões submetidas, importa verificar se, como é alegado na decisão de reenvio, a Schienen-Control Kommission constitui um órgão jurisdicional na aceção do artigo 267.º TFUE e, portanto, se o Tribunal de Justiça é competente para responder às questões prejudiciais que lhe são submetidas.

27 Segundo jurisprudência constante, para apreciar se o organismo de reenvio tem a natureza de «órgão jurisdicional» na aceção do artigo 267.º TFUE, questão que é unicamente do âmbito do direito da União, o Tribunal de Justiça tem em conta um conjunto de elementos, como a origem jurídica do

organismo, a sua permanência, o caráter vinculativo da sua jurisdição, a natureza contraditória do processo, a aplicação, pelo organismo, das normas jurídicas, bem como a sua independência (v., nomeadamente, acórdãos de 14 de junho de 2011, Häupl, C-246/05, Colet., p. I-4673, n.º 16; de 18 de outubro de 2007, Österreichischer Rundfunk, C-195/06, Colet., p. I-8817, n.º 19; e de 10 de dezembro de 2009, Umweltanwalt von Kärnten, C-205/08, Colet., p. I-11525, n.º 35).

28 A este respeito, como salienta o advogado-geral no n.º 28 das suas conclusões, há que sublinhar, por um lado, que a Schienen-Control Kommission foi criada como órgão permanente pelo § 81, n.º 1, da EisbG. Os §§ 81 a 84 desta lei revelam que a Schienen-Control Kommission preenche os critérios relativos à origem jurídica, ao caráter vinculativo e permanente do organismo, à aplicação das normas jurídicas e à independência desse organismo.

29 Além disso, por um lado, há que constatar que, segundo a decisão de reenvio, a lei geral relativa ao processo administrativo se aplica ao processo na Schienen-Control Kommission e garante assim a natureza contraditória do processo, tendo as partes a possibilidade de defender os seus direitos e os seus interesses jurídicos e podendo o debate contraditório dar lugar a uma audiência na qual podem participar testemunhas e especialistas.

30 Por outro lado, cabe igualmente salientar que, segundo o § 84 da EisbG, a Schienen-Control Kommission se rege pelo direito processual administrativo geral, que as suas decisões não podem ser declaradas nulas por mera decisão administrativa, mas que são suscetíveis de recurso para o Verwaltungsgerichtshof.

31 Resulta do que precede que a Schienen-Control Kommission deve ser considerada como órgão jurisdicional na aceção do artigo 267.º TFUE, pelo que o Tribunal de Justiça é competente para responder às questões prejudiciais submetidas.

Quanto à primeira questão

32 Com a sua primeira questão, a Schienen-Control Kommission pergunta, em substância, se as disposições conjugadas do artigo 8.º, n.º 2, e do Anexo II, parte II, do Regulamento n.º 1371/2007 devem ser interpretadas no sentido de que as informações relativas às principais correspondências devem incluir, além das horas de partida normais, também os atrasos ou as supressões das referidas correspondências, nomeadamente as relativas a outras empresas ferroviárias.

33 Para responder a esta questão, importa recordar que, segundo jurisprudência constante, na interpretação de disposições do direito da União como as que estão em causa, há que ter em conta não só os seus termos mas também o seu contexto e os objetivos prosseguidos pela regulamentação de que fazem parte (v., nomeadamente, acórdãos de 26 de junho de 1990, Velker International Oil Company, C-185/89, Colet., p. I-2561, n.º 17, e de 19 de julho de 2012, A, C-33/11, n.º 27).

34 Os objetivos prosseguidos pelo Regulamento n.º 1371/2007 são mencionados nos seus considerandos. Assim, o considerando 1 do Regulamento n.º 1371/2007 salienta que, no âmbito da política comum de transportes, há que salvaguardar os direitos dos utilizadores dos serviços ferroviários de passageiro e melhorar a qualidade e a eficácia dos serviços ferroviários de passageiros. Resulta dos considerandos 2 e 3 deste regulamento que deve ser alcançado um elevado nível de proteção dos consumidores e que o passageiro, enquanto parte mais fraca no contrato de transporte, deve ser protegido. O considerando 4 do dito regulamento refere-se ao direito de obter informações sobre o serviço, antes e durante a viagem, o mais rapidamente possível. Além disso, os considerandos 5, 8 e 9 do referido regulamento salientam igualmente o objetivo de facilitar o acesso às informações em causa no plano transfronteiriço.

35 É à luz destes objetivos que há que interpretar o artigo 8.º do Regulamento n.º 1371/2007.

36 O artigo 8.º, n.º 2, deste regulamento dispõe que as empresas ferroviárias devem facultar aos passageiros, durante as viagens, pelo menos as informações previstas na parte II do Anexo II do referido regulamento. Estas informações dizem respeito aos serviços a bordo, à estação seguinte, aos atrasos, às principais correspondências e às questões relativas à segurança.

37 Para respeitar os interesses dos passageiros e os objetivos gerais prosseguidos pelo Regulamento n.º 1371/2007, recordados no n.º 34 do presente acórdão, as informações fornecidas aos passageiros devem ser úteis a estes.

38 A este respeito, as informações relativas aos atrasos ou às supressões de correspondências de que o passageiro poderia ter tomado conhecimento consultando os painéis eletrónicos antes da partida, admitindo que fossem conhecidas nesse momento, constituem elementos que devem igualmente ser comunicados ao passageiro, quando esses atrasos ou supressões acontecem após a partida. Caso contrário, o passageiro só seria informado, em violação dos objetivos prosseguidos pelo Regulamento n.º 1371/2007, do horário programado para as principais correspondências, mas não das alterações ocorridas após a partida, pelo que as informações que lhe tinham sido comunicadas se tornariam, por conseguinte, obsoletas.

39 As empresas ferroviárias têm, portanto, por força do artigo 8.º, n.º 2, e do Anexo II, parte II, do Regulamento n.º 1371/2007, a obrigação de fornecer em tempo real as informações relativas às principais correspondências.

40 Além disso, o Anexo II, parte II, do Regulamento n.º 1371/2007 menciona as «principais correspondências», sendo que esta expressão não limita o dever de informação que incumbe à empresa ferroviária, unicamente, às suas próprias correspondências principais.

41 Por conseguinte, a obrigação deve ser compreendida no sentido de que abrange todas as principais correspondências, incluindo as principais correspondências da empresa ferroviária em causa e as que são asseguradas por outras empresas ferroviárias. Se assim não fosse, o objetivo de informação dos passageiros prosseguido pelo Regulamento n.º 1371/2007 não poderia ser alcançado.

42 Esta interpretação é confirmada pelo artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1371/2007, que prevê que as empresas ferroviárias e os vendedores de bilhetes devem propor, sempre que disponíveis, bilhetes, bilhetes únicos e reservas. O considerando 7 deste regulamento precisa que o fornecimento de bilhetes únicos facilita a transferência de passageiros dos serviços ferroviários, de um operador para outro. Uma interpretação restritiva das informações a que os passageiros devem ter acesso dificultaria a sua transferência e poria em causa o objetivo assim prosseguido, incitando os passageiros a preferir as grandes empresas ferroviárias, que têm a possibilidade de lhes fornecer em tempo real informações relativas a todas as etapas da sua viagem.

43 Tendo em conta o conjunto das considerações que precedem, há que responder à primeira questão que as disposições conjugadas do artigo 8.º, n.º 2, e do Anexo II, parte II, do Regulamento n.º 1317/2007 devem ser interpretadas no sentido de que as informações relativas às principais correspondências devem incluir, além das horas de partida normais, também os atrasos ou as supressões das referidas correspondências, qualquer que seja a empresa ferroviária que as assegure.

Quanto à segunda questão

44 Para responder a esta questão, relativa às obrigações do gestor da infraestrutura, importa referir que o artigo 5.º da Diretiva 2011/14 dispõe que as empresas de transporte ferroviário têm direito, numa base não discriminatória, ao pacote mínimo de acesso assim como ao acesso por via férrea às instalações de serviços descritas no anexo II desta diretiva.

45 A alínea d) do ponto 1 do anexo II da Diretiva 2001/14, que prevê que estas prestações incluam nomeadamente a transmissão de informações sobre o movimento das composições, deve, como salienta o advogado-geral no n.º 51 das suas conclusões, ser lida em conjugação com a alínea e) do ponto 1 do anexo II desta diretiva, que confere às empresas ferroviárias o direito a quaisquer informações necessárias à implementação ou à operação do serviço para o qual a capacidade foi concedida.

46 A este respeito, importa recordar, como foi exposto no n.º 41 do presente acórdão, que as informações em tempo real relativas às principais correspondências, nomeadamente as que respeitam a outras empresas ferroviárias, são necessárias a todas as empresas ferroviárias, para que possam cumprir as obrigações que lhes incumbem por força do Regulamento n.º 1371/2007.

47 Além disso, impõe-se concluir que, para assegurar uma concorrência equitativa no mercado do transporte ferroviário de passageiros, há que garantir que todas as empresas ferroviárias estejam em condições de fornecer a estes últimos uma qualidade de serviço comparável. Como foi sublinhado nos n.ºs 40 e 41 do presente acórdão, se uma empresa ferroviária só pudesse fornecer informações relativas às suas próprias correspondências, uma empresa que dispusesse de uma rede mais ampla poderia fornecer aos seus passageiros uma informação mais completa do que a que pode ser assegurada por uma empresa que explore um número limitado de linhas, o que seria contrário, por um lado, ao objetivo de permitir uma maior integração do setor ferroviário, que figura no considerando 1 da Diretiva 2001/14, e, por outro, ao dever de informação dos passageiros.

48 Assim, para exercerem o direito de acesso à infraestrutura ferroviária, as empresas ferroviárias devem receber do gestor da infraestrutura informações em tempo real relativas às principais correspondências asseguradas por outras empresas ferroviárias, para poderem, em conformidade com as disposições conjugadas do artigo 5.º e do anexo II, ponto 1, alínea e), da Diretiva 2001/14, executar o serviço para o qual a capacidade foi concedida.

49 Além disso, contrariamente ao que alega a ÖBB-Infrastruktur, não se pode considerar que essas informações, que estão disponíveis nos painéis eletrónicos das diferentes estações, têm caráter confidencial ou sensível que impeça a sua divulgação às diferentes empresas ferroviárias em causa.

50 Por conseguinte, há que responder à segunda questão que as disposições conjugadas do artigo 8.º, n.º 2, e do Anexo II, parte II, do Regulamento n.º 1371/2007 assim como as disposições conjugadas do artigo 5.º e do anexo II da Diretiva 2001/14 devem ser interpretadas no sentido de que o gestor da infraestrutura está obrigado a fornecer às empresas ferroviárias, de maneira não discriminatória, os dados em tempo real relativos aos comboios explorados por outras empresas ferroviárias, quando esses comboios constituam as principais correspondências na aceção do Anexo II, parte II, do Regulamento n.º 1371/2007.

Quanto às despesas

51 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Primeira Secção) declara:

1) As disposições conjugadas do artigo 8.º, n.º 2, e do Anexo II, parte II, do Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários, devem ser interpretadas no

sentido de que as informações relativas às principais correspondências devem incluir, além das horas de partida normais, também os atrasos ou as supressões das referidas correspondências, qualquer que seja a empresa ferroviária que as assegure.

2) **As disposições conjugadas do artigo 8.º, n.º 2, e do Anexo II, parte II, do Regulamento n.º 1371/2007 assim como as disposições conjugadas do artigo 5.º e do anexo II da Diretiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança, conforme alterada pela Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, devem ser interpretadas no sentido de que o gestor da infraestrutura está obrigado a fornecer às empresas ferroviárias, de maneira não discriminatória, os dados em tempo real relativos aos comboios explorados por outras empresas ferroviárias, quando esses comboios constituam as principais correspondências na aceção do Anexo II, parte II, do Regulamento n.º 1371/2007.**

Assinaturas