Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)

22 päivänä marraskuuta 2012 *

Liikenne — Rautatieliikenne — Rataverkon haltijan velvollisuus toimittaa rautatieyrityksille reaaliajassa kaikki junaliikennettä koskevat tiedot ja etenkin junayhteyksien mahdollisia myöhästymisiä koskevat tiedot

Asiassa C-136/11,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Schienen-Control Kommission (Itävalta) on esittänyt 11.3.2011 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 18.3.2011, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Westbahn Management GmbH

vastaan

ÖBB-Infrastruktur AG,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Tizzano sekä tuomarit A. Borg Barthet (esittelevä tuomari), J.-J. Kasel, M. Safjan ja M. Berger,

julkisasiamies: N. Jääskinen,

kirjaaja: yksikönpäällikkö M.-A. Gaudissart,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 21.3.2012 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Westbahn Management GmbH, edustajinaan Rechtsanwalt D. Böhmdorfer ja Rechtsanwalt R. Schender,

— ÖBB-Infrastruktur AG, edustajinaan Rechtsanwalt G. Ganzger, Rechtsanwalt A. Egger ja Rechtsanwalt G. Lansky,

— Puolan hallitus, asiamiehenään M. Szpunar,

— Euroopan komissio, asiamiehinään G. Braun ja H. Støvlbæk,

kuultuaan julkisasiamiehen 7.6.2012 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista 23.10.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 (EUVL L 315, s. 14) 8 artiklan 2 kohdan, luettuna yhdessä liitteessä II olevan II osan kanssa, sekä rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä 26.2.2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY (EYVL L 75, s. 29, ja oikaisu EUVL 2004, L 220, s. 16), sellaisena kuin se on muutettuna 29.4.2004 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2004/49/EY (EUVL L 164, s. 44; jäljempänä direktiivi 2001/14), 5 artiklan, luettuna yhdessä liitteen II kanssa, tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Westbahn Management GmbH (jäljempänä Westbahn Management) ja ÖBB-Infrastruktur AG (jäljempänä ÖBB-Infrastruktur) ja jossa on kyse siitä, että viimeksi mainittu on kieltäytynyt toimittamasta Westbahn Managementille muita rautatieyrityksiä koskevia reaaliaikaisia tietoja, joiden perusteella tämä voisi ilmoittaa matkustajilleen junayhteyksien todelliset lähtöajat.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin säännöstö

Direktiivi 2001/14

3 Direktiivin 2001/14 johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”Yhteisön rautatiealan tiiviimpi yhdentäminen on olennainen osa sisämarkkinoiden toteuttamista ja edistää kestävän kehityksen periaatteiden mukaisen liikkuvuuden saavuttamista.”

4 Direktiivin 2001/14 5 artiklassa, jonka otsikko on ”Palvelut”, säädetään seuraavaa:

”1. Rautatieyrityksille on tarjottava ketään syrjimättömin perustein liitteessä II esitetyt vähimmäiskäyttömahdollisuudet ja radan käyttömahdollisuudet palveluihin pääsyä varten. Liitteessä II olevassa 2 kohdassa mainittuja palveluja on tarjottava ketään syrjimättömällä tavalla, ja rautatieyrityksen hakemus voidaan evätä ainoastaan, jos on olemassa markkinaolosuhteiden mukaisia toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja. Jos palveluja tarjoaa useampi kuin yksi infrastruktuurin hallinto, ’pääinfrastruktuurin’ tarjoajan on pyrittävä kaikkia kohtuullisia keinoja käyttäen helpottamaan näiden palvelujen saantia.

2. Jos infrastruktuurin hallinto tarjoaa jotakin liitteessä II olevassa 3 kohdassa tarkoitetuista palveluista lisäpalveluina, sen on toimitettava ne pyynnöstä jokaiselle rautatieyritykselle.

3. Rautatieyritykset voivat hakea muita liitteessä II olevassa 4 kohdassa lueteltuja oheispalveluja infrastruktuurin hallinnolta tai muilta palvelujen tarjoajilta. Infrastruktuurin hallinto ei ole velvollinen toimittamaan näitä oheispalveluja.”

5 Direktiivin liitteessä II säädetään otsikon ”Rautatieyrityksille tarjottavat palvelut” alla seuraavaa:

”1. Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät:

a) infrastruktuurikapasiteettia koskevien hakemusten käsittely;

b) oikeus käyttää myönnettyä kapasiteettia;

c) verkon risteysasemien ja vaihteiden käyttö;

d) junaliikenteen ohjaus, mukaan lukien merkinanto, liikenteen ohjaus, lähettäminen ja viestinanto sekä tietojen tarjonta junien liikkumisesta;

e) kaikki muut tiedot, jotka tarvitaan sellaisen liikenteen harjoittamiseen, jota varten kapasiteetti on myönnetty.

2. Radan käyttömahdollisuuksiin palveluihin pääsyä varten ja palvelujen tarjontaan sisältyvät:

a) sähkönsiirtolaitteiden käyttö kuljetusvirran saamiseksi;

b) polttoaineen tankkaus;

c) matkustaja-asemat, niihin kuuluvat rakennukset ja muut varusteet;

d) tavaraliikenneterminaalit;

e) järjestelyratapihat;

f) junanmuodostuslaitteet;

g) varikkosivuraiteet;

h) huoltolaitte[et] ja muut tekniset laitteet.

3. Lisäpalveluihin voi sisältyä:

a) kuljetussähkövirta;

b) matkustajavaunujen esilämmitys;

c) polttoaineen toimitus, junien järjestely ja kaikki muut edellä mainittujen käyttöpalvelujen yhteydessä tarjottavat palvelut;

d) yksilölliset sopimukset, jotka koskevat:

— vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaa,

— erikoiskuljetusten avustamista liikenteessä.

4. Oheispalveluihin voi sisältyä:

a) televiestintäverkon käyttömahdollisuus

b) lisätietojen toimittaminen

c) liikkuvan kaluston tekninen tarkastus.”

Asetus N:o 1371/2007

6 Asetuksen N:o 1371/2007 johdanto-osan ensimmäisestä viidenteen ja seitsemännestä yhdeksänteen perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(1) On tärkeää, että yhteisen liikennepolitiikan puitteissa turvataan rautatieliikenteen matkustajien käyttäjänoikeudet sekä parannetaan rautateiden matkustajaliikennepalvelujen laatua ja tehokkuutta, jotta edistettäisiin rautatieliikenteen osuuden kasvua muihin liikennemuotoihin nähden.

(2) Komission tiedonannossa ’Kuluttajapoliittinen strategia vuosiksi 2002–2006’ [(EYVL C 137, s. 2)] asetetaan tavoitteeksi saavuttaa korkeatasoinen kuluttajansuoja liikenteen alalla [EY:n] perustamissopimuksen 153 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

(3) Koska rautatiematkustaja on kuljetussopimuksen heikompi osapuoli, matkustajien oikeudet olisi turvattava tässä suhteessa.

(4) Rautatieliikennepalveluihin liittyviin käyttäjänoikeuksiin kuuluu palvelua koskevien tietojen saanti ennen matkaa ja matkan aikana. Aina kun se on mahdollista, rautatieyritysten ja lipunmyyjien olisi annettava nämä tiedot etukäteen ja mahdollisimman pian.

(5) Matkaa koskevien tietojen toimittamiseen liittyviä yksityiskohtaisempia vaatimuksia esitetään Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 19 päivänä maaliskuuta 2001 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/16/EY [(EYVL L 110, s. 27), sellaisena kuin se on muutettuna 1.6.2007 annetulla komission direktiivillä 2007/32/EY (EUVL L 141, s. 63)] tarkoitetuissa yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä.

– –

(7) Rautatieyritysten olisi tehtävä yhteistyötä helpottaakseen rautatieliikenteen matkustajien siirtymistä yhden liikenteenharjoittajan palveluista toisen liikenteenharjoittajan palveluihin tarjoamalla suoria lippuja aina kun se on mahdollista.

(8) Tiedottamista ja lippujen toimittamista rautatieliikenteen matkustajille olisi helpotettava sovittamalla tietokonepohjaiset järjestelmät yhteisten vaatimusten mukaisiksi.

(9) Matkatietojärjestelmiä ja paikanvarausjärjestelmiä olisi otettava edelleen käyttöön yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisesti.”

7 Asetuksen N:o 1371/2007 8 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Rautatieyritysten on annettava matkustajille matkan aikana vähintään liitteessä II olevassa II osassa mainitut tiedot.”

8 Asetuksen 9 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Rautatieyritysten ja lipunmyyjien on tarjottava lippuja ja suoria lippuja, jos niitä on saatavilla, ja otettava vastaan varauksia.”

9 Asetuksen 18 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Kun liikennepalvelu lähtee tai saapuu viivästyneenä, rautatieyrityksen tai aseman haltijan on tiedotettava matkustajille tilanteesta sekä arvioidusta lähtö- ja saapumisajasta heti, kun kyseiset tiedot ovat saatavissa.”

10 Asetuksen liitteessä II olevassa II osassa, jonka otsikko on ”Matkan aikana annettavat tiedot”, säädetään seuraavien tietojen antamisesta:

”Junassa tarjottavat palvelut

Seuraava asema

Viivästymiset

Tärkeimmät junayhteydet

Turvallisuusasiat”.

Itävallan lainsäädäntö

11 Rautatielain (Eisenbahngesetz; BGBl. 60/1957; jäljempänä EisbG) 54 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Tämän lain 6 osan säännösten tarkoitus on turvata rautatielinjojen taloudellinen ja tehokas käyttö Itävallassa

1. varmistamalla rautatieliikenteen markkinoilla yhdenvertaisiin mahdollisuuksiin perustuva ja toimiva kilpailu rautatieliikenneyritysten välillä pää- ja sivulinjoilla, jotka yhtyvät muihin pää- ja sivulinjoihin

2. edistämällä uusien rautatieliikenneyritysten pääsyä rautatieliikenteen markkinoille

3. varmistamalla pääsy rautatieinfrastruktuurin käyttöön oikeutetuille ja

4. valvomalla kilpailua rautatieinfrastruktuuriin käyttöön oikeutettujen suojaamiseksi määräävän markkina-aseman väärinkäytöltä.”

12 Lain 58 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Rautateiden infrastruktuuria hoitavan yrityksen on ketään syrjimättömin perustein tarjottava käyttöön oikeutetuille rautateiden infrastruktuurin käyttöä varten tämän käyttömahdollisuuden lisäksi seuraavat palvelut vähimmäiskäyttömahdollisuuksina:

1. verkon risteysasemien ja vaihteiden käyttö

2. junaliikenteen ohjaus, mukaan lukien – – viestinanto sekä tietojen tarjonta junien liikkumisesta

3. sellaiset viestintä- ja tietojärjestelmien palvelut, joita ilman käyttöön oikeutetut eivät voi käyttää käyttöoikeuksia oikeudellisista, tosiasiallisista ja taloudellisista syistä.

– –

4. Rautateiden infrastruktuuria hoitava yritys voi tarjota käyttöön oikeutetuille rautateiden infrastruktuurin käyttöä varten seuraavia oheispalveluja, mutta se ei ole siihen velvollinen:

1. edellä 1 momentin 3 kohdassa säädettyä laajempi televiestintäverkon käyttömahdollisuus

2. lisätietojen toimittaminen

3. liikkuvan kaluston tekninen tarkastus

– –”

13 EisbG:n 81 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Schienen-Control GmbH -yhtiöön perustetaan Schienen-Control Kommission (rautateiden valvontalautakunta).

2. Schienen-Control Kommissionilla on sille tämän liittovaltion lain 3, 5–6b ja 9 osassa osoitetut toimivaltuudet – –, ja se käsittelee Schienen-Control GmbH:n päätöksistä tehdyt valitukset. – –

3. Schienen-Control Kommissionin johtamisesta vastaa Schienen-Control GmbH. Schienen-Control Kommissionille työskennellessään Schienen-Control GmbH:n henkilöstö on velvollinen noudattamaan puheenjohtajan tai työjärjestyksessä mainitun jäsenen antamia ohjeita.”

14 EisbG:n 82 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Schienen-Control Kommission koostuu puheenjohtajasta ja kahdesta muusta jäsenestä. Kullekin jäsenelle on nimettävä varajäsen. Varajäsen hoitaa varsinaisen jäsenen tehtäviä tämän ollessa estynyt. Liittovaltion oikeusministeri nimittää puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan, joiden on oltava tuomareita. Muut jäsenet ja heidän varajäsenensä, joiden on oltava asianomaisten liikennealojen ammattilaisia, nimittää liittohallitus liittovaltion liikenne-, innovaatio- ja teknologiaministerin ehdotuksesta.

2. Schienen-Control Kommissioniin eivät voi kuulua

1. liittohallituksen tai osavaltion hallituksen jäsenet ja valtiosihteerit

2. henkilöt, joilla on läheinen oikeudellinen tai tosiasiallinen suhde Schienen-Control Kommissionin tehtäviä hoitaviin

3. henkilöt, joita ei voida valita kansallisneuvostoon.

3. Schienen-Control Kommissionin jäsenet ja heidän varajäsenensä nimitetään viiden vuoden pituiseksi virkakaudeksi. Heidän on virkakautensa päättyessä hoidettava virkaansa, kunnes se on täytetty uudelleen. Sama henkilö voidaan nimittää uudelleen. Jos jäsen tai varajäsen eroaa ennen virkakauden päättymistä, loppukaudeksi on nimitettävä uusi jäsen tai varajäsen 1 momentin mukaisesti.

4. Jäsenyys tai varajäsenyys päättyy

1. kuoleman vuoksi

2. virkakauden päättymisen vuoksi

3. virasta luopumisen vuoksi

4. kaikkien muiden jäsenten todetessa, ettei jäsen tai varajäsen kykene hoitamaan tehtäviään asianmukaisesti vakavan fyysisen tai psyykkisen sairauden vuoksi

5. kaikkien muiden jäsenten todetessa, että jäsen tai varajäsen on ollut poissa kolmesta peräkkäisestä istunnosta ilman riittävää perustelua

6. puheenjohtajan tai hänen varajäsenensä osalta tuomarikunnasta eroamisen vuoksi.

5. Jäsenet ja varajäsenet ovat vaitiolovelvollisia liittovaltion perustuslain 20 §:n 3 momentin nojalla.”

15 EisbG:n 83 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Schienen-Control Kommissionin päätökset tehdään äänten enemmistöllä; tyhjää ei voi äänestää. Äänten mennessä tasan ratkaisee puheenjohtajan ääni. Schienen-Control Kommissionin on laadittava itselleen työjärjestys, jossa yksittäiset jäsenet voidaan velvoittaa hoitamaan juoksevia asioita ja tekemään menettelyoikeudellisia päätöksiä. Jäsenet ovat virkaansa hoitaessaan riippumattomia, eivätkä heitä sido mitkään ohjeet.”

16 EisbG:n 84 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Jollei tässä liittovaltion laissa toisin säädetä, Schienen-Control Kommissionin on sovellettava yleistä hallintomenettelylakia, erityisesti myös sen säännöksiä, jotka koskevat riippumattomissa hallintoelimissä toteutettavia menettelyjä. Schienen-Control Kommissionin päätöksiä ei voida kumota tai muuttaa hallintoteitse. Niistä voidaan valittaa hallinto-oikeuteen.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

17 Westbahn Management on tarjonnut liikenteen aikataulun kaudesta 2011–2012 alkaen rautateiden henkilöliikennepalveluja Wienin (Itävalta) ja Salzburgin (Itävalta) välisellä reitillä.

18 ÖBB-Infrastruktur hallinnoi valtaosaa Itävallan rautatieverkosta, myös Wienin ja Salzburgin välistä reittiä. Sillä on käytössään kaikkia hallinnoimassaan rautatieverkossa liikennöiviä junia koskevat reaaliaikaiset tiedot. Ne käsittävät junan kulloisenkin sijainnin sekä saapumis-, kauttakulku- ja lähtöajat reitin varrella.

19 ÖBB-Infrastruktur ilmoittaa eri rautatieyrityksille niiden omia junia koskevat reaaliaikaiset tiedot. Kaikki rautatieyritykset voivat hakea kaikkia ÖBB-Infrastrukturin hallinnoimassa rautatieverkossa liikennöiviä junia koskevat reaaliaikaiset tiedot ÖBB-Infrastrukturin internetsivustolla olevasta salasanalla suojatusta ohjelmasta, mutta tiedoista ei ilmene, mikä rautatieyritys on kyseessä.

20 ÖBB-Infrastruktur ilmoittaa henkilöliikennejunien tosiasialliset saapumis- ja lähtöajat useilla suurilla rautatieasemilla olevilla näyttötauluilla.

21 Westbahn Management pyysi ÖBB-Infrastrukturia asettamaan muiden rautatieyritysten reaaliaikaiset tiedot sen saataville, jotta se voisi ilmoittaa matkustajilleen junayhteyksien tosiasialliset lähtöajat.

22 ÖBB-Infrastruktur kieltäytyi suostumasta pyyntöön 22.10.2010 päivätyssä kirjeessään sillä perusteella, että se luovuttaa lähtökohtaisesti ainoastaan kulloinkin kyseessä olevaa rautatieyritystä koskevat tiedot. Se kehotti Westbahn Managementia tekemään muiden rautatieyritysten kanssa sopimuksia, joissa kyseiset yritykset antavat suostumuksensa niitä koskevien tietojen luovuttamiseen.

23 Westbahn Managementin ja minkään muun rautatieyrityksen välillä ei kuitenkaan tehty yhtäkään tällaista sopimusta. ÖBB-Personverkehr AG (jäljempänä ÖBB-PV) erityisesti kieltäytyi tekemästä tällaista sopimusta. ÖBB-PV on henkilöliikenteen alalla Itävallan asianomaisten markkinoiden suurin yritys. Sen omistaa ÖBB-Holding AG, joka on myös ÖBB-Infrastrukturin osakkeenomistaja.

24 Westbahn Management katsoo, että näiden tietojen antamatta jättäminen on vastoin asetuksen N:o 1371/2007 liitteessä II olevaa II osaa, ja vaatii oikeutta näiden tietojen saamiseen. Tämän vuoksi se esitti tätä koskevan vaatimuksen Schienen-Control Kommissionissa.

25 Koska Schienen-Control Kommission katsoi, että sen käsiteltäväksi saatetun asian ratkaisu riippuu unionin oikeuden tulkinnasta, se päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko [asetuksen N:o 1371/2007] 8 artiklan 2 kohtaa, luettuna yhdessä liitteessä II olevan II osan kanssa, tulkittava siten, että tärkeimpiä junayhteyksiä koskevien tietojen on aikataulun mukaisten lähtöaikojen lisäksi katettava tällaisten junayhteyksien viivästymisiä tai peruuttamisia koskevat tiedot?

2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi:

Onko [direktiivin 2001/14] 5 artiklaa, luettuna yhdessä liitteen II kanssa, tulkittava asetuksen N:o 1371/2007 8 artiklan 2 kohdan, luettuna yhdessä liitteessä II olevan II osan kanssa, perusteella siten, että rataverkon haltija on velvollinen asettamaan ketään syrjimättömällä tavalla rautatieyritysten saataville muiden rautatieyritysten junia koskevia reaaliaikaisia tietoja siltä osin kuin tällaiset junat ovat asetuksen N:o 1371/2007 liitteessä II olevassa II osassa tarkoitettuja tärkeimpiä junayhteyksiä?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Unionin tuomioistuimen toimivalta

26 Ennen esitettyihin kysymyksiin vastaamista on tutkittava, onko, kuten ennakkoratkaisupyynnössä on esitetty, Schienen-Control Kommission SEUT 267 artiklassa tarkoitettu tuomioistuin ja onko unionin tuomioistuin näin ollen toimivaltainen vastaamaan esitettyihin ennakkoratkaisukysymyksiin.

27 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan harkitessaan, onko tietty ennakkoratkaisua pyytänyt elin SEUT 267 artiklassa tarkoitettu tuomioistuin, mikä on pelkästään unionin oikeuden perusteella ratkaistava kysymys, unionin tuomioistuin ottaa huomioon useita seikkoja, joita ovat muun muassa kyseisen elimen lakisääteisyys, pysyvyys, sen tuomiovallan pakottavuus, menettelyn kontradiktorisuus, toimiminen oikeussääntöjen soveltajana ja riippumattomuus (ks. mm. asia C-246/05, Häupl, tuomio 14.6.2007, Kok., s. I-4673, 16 kohta; asia C-195/06, Österreichischer Rundfunk, tuomio 18.10.2007, Kok., s. I-8817, 19 kohta ja asia C-205/08, Umweltanwalt von Kärnten, tuomio 10.12.2009, Kok., s. I-11525, 35 kohta).

28 Tämän osalta on korostettava – kuten julkisasiamies on huomauttanut ratkaisuehdotuksensa 28 kohdassa –, että Schienen-Control Kommission perustettiin EisbG:n 81 §:n 1 momentilla pysyväksi elimeksi. Lain 81–84 §:stä ilmenee, että Schienen-Control Kommission täyttää edellytykset, jotka koskevat elimen lakisääteisyyttä, sen tuomiovallan pakottavuutta sekä elimen pysyvyyttä, toimimista oikeussääntöjen soveltajana ja tällaisen elimen riippumattomuutta.

29 On lisäksi todettava yhtäältä, että ennakkoratkaisupyynnön mukaan yleistä hallintomenettelylakia sovelletaan Schienen-Control Kommissionissa käytävään menettelyyn, joten sillä taataan tässä elimessä käytävän menettelyn kontradiktorisuus, koska asianosaisilla on mahdollisuus puolustaa oikeuksiaan ja oikeudellisia etujaan ja koska kontradiktorinen menettely voi johtaa myös suulliseen käsittelyyn, johon voidaan kutsua todistajia ja asiantuntijoita.

30 Toisaalta on myös huomattava, että EisbG:n 84 §:n mukaan Schienen-Control Kommissioniin sovelletaan yleistä hallintomenettelylakia ja että sen päätöksiä ei voida kumota hallintoteitse mutta niistä voidaan valittaa hallinto-oikeuteen.

31 Edellä esitetystä seuraa, että Schienen-Control Kommissionia on pidettävä SEUT 267 artiklassa tarkoitettuna tuomioistuimena, joten unionin tuomioistuin on toimivaltainen vastaamaan esitettyihin ennakkoratkaisukysymyksiin.

Ensimmäinen kysymys

32 Schienen-Control Kommission kysyy ensimmäisellä kysymyksellään, onko asetuksen N:o 1371/2007 8 artiklan 2 kohtaa, luettuna yhdessä liitteessä II olevan II osan kanssa, tulkittava siten, että tärkeimpiä junayhteyksiä koskevien tietojen on aikataulun mukaisten lähtöaikojen lisäksi katettava tällaisten junayhteyksien viivästymisiä tai peruuttamisia koskevat tiedot ja erityisesti muiden rautatieyritysten tiedot.

33 Tähän kysymykseen vastaamiseksi on palautettava mieleen, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kyseessä olevan kaltaisten unionin oikeuden säännösten tai määräysten tulkitsemisessa on otettava huomioon paitsi niiden sanamuoto myös asiayhteys ja sillä lainsäädännöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa säännökset tai määräykset ovat (ks. mm. asia C-185/89, Velker International Oil Company, tuomio 26.6.1990, Kok., s. I-2561, 17 kohta ja asia C-33/11, A, tuomio 19.7.2012, 27 kohta).

34 Asetuksen N:o 1371/2007 tavoitteet mainitaan sen johdanto-osan perustelukappaleissa. Asetuksen N:o 1371/2007 johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa korostetaan, että on tärkeää, että yhteisen liikennepolitiikan puitteissa turvataan rautatieliikenteen matkustajien käyttäjänoikeudet sekä parannetaan rautateiden matkustajaliikennepalvelujen laatua ja tehokkuutta. Asetuksen johdanto-osan toisesta ja kolmannesta perustelukappaleesta ilmenee, että on saavutettava korkeatasoinen kuluttajansuoja ja matkustajaa on kuljetussopimuksen heikompana osapuolena suojattava. Asetuksen johdanto-osan neljännessä perustelukappaleessa viitataan oikeuteen saada matkaa koskevia tietoja ennen matkaa ja sen alettua ja mahdollisimman pian. Asetuksen johdanto-osan viidennessä, kahdeksannessa ja yhdeksännessä perustelukappaleessa korostetaan lisäksi tavoitetta edistää näiden tietojen saantia yli rajojen.

35 Asetuksen N:o 1371/2007 8 artiklaa on tulkittava näiden tavoitteiden valossa.

36 Asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa säädetään, että rautatieyritysten on annettava matkustajille matkan aikana vähintään asetuksen liitteessä II olevassa II osassa mainitut tiedot. Kyseiset tiedot koskevat junassa tarjottavia palveluja, seuraavaa asemaa, viivästymisiä, tärkeimpiä junayhteyksiä ja turvallisuusasioita.

37 Matkustajien etujen ja edellä 34 kohdassa mainittujen yleisten tavoitteiden, joihin asetuksella N:o 1371/2007 pyritään, huomioon ottamiseksi matkustajalle annettavien tietojen on oltava tälle hyödyllisiä.

38 Tältä osin junayhteyksien viivästymisiä ja peruutuksia koskevat tiedot, jotka matkustaja olisi voinut saada tietoonsa tutkimalla ilmoitustauluja ennen lähtöään – jos ne ovat olleet tuolloin tiedossa –, ovat seikkoja, jotka on myös ilmoitettava matkustajalle, jos kyseiset junien viivästymiset tai peruutukset

tapahtuvat hänen lähtönsä jälkeen. Päinvastaisessa tapauksessa matkustajalle tiedotetaan asetuksen N:o 1371/2007 tavoitteiden vastaisesti vain tärkeimpien junayhteyksien aikataulun mukaisesta lähtöajasta mutta ei hänen lähtönsä jälkeen tapahtuneista muutoksista, joten hänelle annettavat tiedot ovat siis vanhentuneita.

39 Rautatieyrityksillä on siis asetuksen N:o 1371/2007 8 artiklan 2 kohdan ja liitteessä II olevan II osan mukaisesti velvollisuus antaa reaaliajassa tärkeimpiä junayhteyksiä koskevat tiedot.

40 Lisäksi asetuksen N:o 1371/2007 liitteessä II olevassa II osassa mainitaan ”tärkeimmät junayhteydet”, eikä tämä ilmaus rajoita rautatieyrityksen tietojenantovelvollisuutta vain sen omiin tärkeimpiin junayhteyksiin.

41 Tämän vuoksi velvollisuuden on ymmärrettävä tarkoittavan kaikkia tärkeimpiä junayhteyksiä, joihin kuuluvat asianomaisen rautatieyrityksen tärkeimmät junayhteydet ja muiden rautatieyritysten tärkeimmät junayhteydet. Muussa tapauksessa asetuksen N:o 1371/2007 tavoitetta tietojen antamisesta matkustajille ei saavuteta.

42 Tätä tulkintaa tukee asetuksen N:o 1371/2007 9 artiklan 1 kohta, jonka mukaan rautatieyritysten ja lipunmyyjien on tarjottava lippuja ja suoria lippuja, jos niitä on saatavilla, ja otettava vastaan varauksia. Asetuksen johdanto-osan seitsemännessä perustelukappaleessa todetaan, että suorien lippujen tarjoaminen helpottaa rautatieliikenteen matkustajien siirtymistä yhden liikenteenharjoittajan palveluista toisen liikenteenharjoittajan palveluihin. Jos tulkitaan suppeasti tietoja, joiden on oltava matkustajien saatavilla, haitataan matkustajien siirtymistä ja kyseenalaistetaan asetettu tavoite, sillä matkustajia kannustetaan suosimaan suuria rautatieyrityksiä, jotka voivat toimittaa heille reaaliajassa kaikkia heidän matkansa jaksoja koskevat tiedot.

43 Edellä esitettyjen seikkojen perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 1371/2007 8 artiklan 2 kohtaa, luettuna yhdessä liitteessä II olevan II osan kanssa, on tulkittava siten, että tärkeimpiä junayhteyksiä koskevien tietojen on aikataulun mukaisten lähtöaikojen lisäksi katettava myös tällaisten junayhteyksien viivästymisiä tai peruuttamisia koskevat tiedot riippumatta siitä, mikä rautatieyritys tarjoaa junayhteydet.

Toinen kysymys

44 Jotta tähän rataverkon haltijan velvollisuuksia koskevaan kysymykseen voidaan vastata, on todettava, että direktiivin 2001/14 5 artiklassa säädetään, että rautatieyrityksille on tarjottava ketään syrjimättömin perustein direktiivin liitteessä II esitetyt vähimmäiskäyttömahdollisuudet ja radan käyttömahdollisuudet palveluihin pääsyä varten.

45 Direktiivin 2001/14 liitteessä II olevan 1 kohdan d alakohta, jonka mukaan näihin palveluihin kuuluu muun muassa viestinanto sekä tietojen tarjonta junien liikkumisesta, on, kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 51 kohdassa, luettava yhdessä kyseisen direktiivin liitteessä II olevan 1 kohdan e alakohdan kanssa; sen mukaan rautatieyrityksillä on oikeus kaikkiin muihin tietoihin, jotka tarvitaan sellaisen liikenteen harjoittamiseen, jota varten kapasiteetti on myönnetty.

46 Tältä osin on palautettava mieleen, kuten edellä 41 kohdassa on todettu, että tärkeimpiä junayhteyksiä koskevat reaaliaikaiset tiedot ja erityisesti ne, jotka koskevat muita rautatieyrityksiä, ovat tarpeellisia kaikille rautatieyrityksille, jotta ne voivat täyttää asetuksen N:o 1371/2007 mukaiset velvollisuutensa.

47 On lisäksi todettava, että reilun kilpailun takaamiseksi matkustajien rautatiekuljetuksissa on taattava, että kaikki rautatieyritykset kykenevät tarjoamaan matkustajille laadultaan verrattavissa olevia palveluja. Kuten edellä 40 ja 41 kohdassa on korostettu, on niin, että jos rautatieyritys voisi antaa vain omia junayhteyksiään koskevia tietoja, yritys, jolla on suurempi rataverkko, voisi antaa matkustajilleen

täydellisemmät tiedot kuin ne, joita vähäistä ratamäärää käyttävä yritys voi toimittaa, mikä olisi vastoin yhtäältä direktiivin 2001/14 johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa mainittua rautatiealan tiiviimmän yhdentämisen mahdollistamisen tavoitetta ja toisaalta velvollisuutta antaa tietoja matkustajille.

48 Rautatieyritysten on siis rautateiden infrastruktuurin käyttöä koskevan oikeuden käyttämiseksi saatava rataverkon haltijan toimittamia muiden rautatieyritysten tarjoamia tärkeimpiä junayhteyksiä koskevia reaaliaikaisia tietoja, jotta ne voivat direktiivin 2001/14 5 artiklan ja liitteessä II olevan 1 kohdan e alakohdan mukaisesti toteuttaa palvelun, jota varten kapasiteetti on myönnetty.

49 Toisin kuin ÖBB-Infrastruktur väittää, näitä tietoja, jotka ovat saatavilla eri asemien ilmoitustauluilla, ei myöskään voida pitää siten luottamuksellisina tai arkaluonteisina, että niitä ei voitaisi paljastaa eri asianomaisille rautatieyrityksille.

50 Näin ollen toiseen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 1371/2007 8 artiklan 2 kohtaa, luettuna yhdessä liitteessä II olevan II osan kanssa, sekä direktiivin 2001/14 5 artiklaa, luettuna yhdessä liitteen II kanssa, on tulkittava siten, että rataverkon haltija on velvollinen asettamaan ketään syrjimättömällä tavalla rautatieyritysten saataville muiden rautatieyritysten junia koskevia reaaliaikaisia tietoja siltä osin kuin tällaiset junat ovat asetuksen N:o 1371/2007 liitteessä II olevassa II osassa tarkoitettuja tärkeimpiä junayhteyksiä.

Oikeudenkäyntikulut

51 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (ensimmäinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista 23.10.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 8 artiklan 2 kohtaa, luettuna yhdessä liitteessä II olevan II osan kanssa, on tulkittava siten, että tärkeimpiä junayhteyksiä koskevien tietojen on aikataulun mukaisten lähtöaikojen lisäksi katettava myös tällaisten junayhteyksien viivästymisiä tai peruuttamisia koskevat tiedot riippumatta siitä, mikä rautatieyritys tarjoaa junayhteydet.**

2) **Asetuksen N:o 1371/2007 8 artiklan 2 kohtaa, luettuna yhdessä liitteessä II olevan II osan kanssa, sekä rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä 26.2.2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY, sellaisena kuin se on muutettuna 29.4.2004 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2004/49/EY, 5 artiklaa, luettuna yhdessä liitteen II kanssa, on tulkittava siten, että rataverkon haltija on velvollinen asettamaan ketään syrjimättömällä tavalla rautatieyritysten saataville muiden rautatieyritysten junia koskevia reaaliaikaisia tietoja siltä osin kuin tällaiset junat ovat asetuksen N:o 1371/2007 liitteessä II olevassa II osassa tarkoitettuja tärkeimpiä junayhteyksiä.**

Allekirjoitukset