Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (första avdelningen)

den 22 november 2012 *

”Transport — Järnvägstransport — Skyldighet för järnvägsinfrastrukturförvaltaren att till järnvägsföretagen i realtid lämna all information om tågrörelser, särskilt information om eventuella förseningar av anslutande tåg”

I mål C-136/11,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Schienen-Control Kommission (Österrike) genom beslut av den 11 mars 2011, som inkom till domstolen den 18 mars 2011, i målet

Westbahn Management GmbH

mot

ÖBB-Infrastruktur AG,

meddelar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden A. Tizzano samt domarna A. Borg Barthet (referent), J-J. Kasel, M. Safjan och M. Berger,

generaladvokat: N. Jääskinen,

justitiesekreterare: enhetschefen M-A. Gaudissart,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 21 mars 2012,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Westbahn Management GmbH, genom D. Böhmdorfer, och R. Schender, Rechtsanwälte,

— ÖBB-Infrastruktur AG, genom G. Ganzger, A. Egger, och G. Lansky, Rechtsanwälte,

— Polens regering, genom M. Szpunar, i egenskap av ombud,

— Europeiska kommissionen, genom G. Braun och H. Støvlbæk, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 7 juni 2012 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

* Rättegångsspråk: tyska.

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 8.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EUT L 315, s. 14), jämförd med del II av bilaga II till den förordningen, samt av artikel 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur (EGT L 75, s. 29, och rättelse i EUT L 220, 2004, s. 16), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 (EUT L 164, s. 44) (nedan kallat direktiv 2001/14), jämförd med bilaga II till direktiv 2001/14.

2 Begäran har framställts i ett mål mellan Westbahn Management GmbH (nedan kallat Westbahn Management) och ÖBB-Infrastruktur AG (nedan kallat ÖBB-Infrastruktur) angående ÖBB-Infrastrukturs vägran att till Westbahn Management lämna realtidsinformation om andra järnvägsföretag, så att Westbahn Management skulle kunna informera sina passagerare om faktiska avgångstider för anslutande tåg.

Tillämpliga bestämmelser

Unionslagstiftningen

Direktiv 2001/14

3 I skäl 1 i direktiv 2001/14 anges följande:

”En närmare samordning av gemenskapens järnvägssektor är en grundläggande faktor för genomförandet av den gemensamma marknaden och för att nå målet om hållbar rörlighet.”

4 I artikel 5 i direktiv 2001/14, med rubriken ”Tjänster”, föreskrivs följande:

”1. Järnvägsföretagen skall på en icke-diskriminerande grundval ha rätt till det minimipaket av tillträdestjänster och de bantillträdestjänster som beskrivs i bilaga II. Tillhandahållande av tjänster enligt punkt 2 i bilaga II skall tillhandahållas på ett icke-diskriminerande sätt och en begäran från ett järnvägsföretag får endast avslås om det finns praktiskt möjliga alternativ enligt marknadsvillkoren. Om tjänsterna inte tillhandahålls av en infrastrukturförvaltare skall tillhandahållaren av den ’huvudsakliga infrastrukturen’ göra alla rimliga ansträngningar för att underlätta tillhandahållandet av dessa tjänster.

2. Om infrastrukturförvaltaren erbjuder några av de tjänster som beskrivs som tilläggstjänster i punkt 3 i bilaga II skall dessa på begäran tillhandahållas alla järnvägsföretag.

3. Järnvägsföretagen kan begära ytterligare extra tjänster, som anges i punkt 4 i bilaga II, från infrastrukturförvaltaren eller från andra leverantörer. Infrastrukturförvaltaren är inte skyldig att tillhandahålla dessa tjänster.”

5 I bilaga II till direktiv 2001/14 föreskrivs följande under rubriken ”Tjänster som skall tillhandahållas järnvägsföretagen”:

”1. Minimipaket av tillträdestjänster skall omfatta följande:

a) Behandling av ansökningar om infrastrukturkapacitet.

b) Rätt att utnyttja den kapacitet som beviljats.

c) Användning av växlar och övergångsspår i tågspår.

d) Trafikledning inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser.

e) All övrig information som behövs för att utföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

2. Som bantillträdestjänster och tillhandahållande av tjänster räknas följande:

a) Användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg där det finns tillgång till sådan.

b) Bränsledepåer.

c) Stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter.

d) Godsterminaler.

e) Rangerbangårdar.

f) Tågbildningsmöjligheter.

g) Sidospår för uppställning.

h) Underhålls- och andra tekniska anläggningar.

3. Följande tjänster får räknas som tilläggstjänster:

a) Drivmotorström.

b) Uppvärmning före avgång av persontåg.

c) Bränsleförsörjning, växling och alla andra tjänster som tillhandahålls vid ovan nämnda faciliteter för tillträdestjänster.

d) Skräddarsydda kontrakt för

— kontroll av transport av farligt gods,

— assistans för drift av icke-standardtåg.

4. Följande tjänster får räknas som extra tjänster:

a) Tillträde till telekommunikationsnät.

b) Tillhandahållande av extra information.

c) Teknisk kontroll av rullande materiel.”

Förordning nr 1371/2007

6 I skälen 1–5 och 7–9 i förordning nr 1371/2007 anges följande:

”(1) Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken är det viktigt att slå vakt om rättigheterna för tågresenärerna och att förbättra kvaliteten och effektiviteten hos persontrafiken för att bidra till en ökning av järnvägstransportens andel i förhållande till andra transportsätt.

(2) I kommissionens meddelande ’En strategi för konsumentpolitik 2002–2006’ [EGT C 137, s. 2] fastställs målsättningen att uppnå en hög konsumentskyddsnivå på transportområdet i enlighet med artikel 153.2 [EG].

(3) Eftersom tågresenären är transportavtalets svagare part bör man slå vakt om resenärens rättigheter.

(4) Tågresenärernas rättigheter omfattar rätt till information om tjänsten före och under resan. Järnvägsföretag och biljettutfärdare bör i möjligaste mån lämna denna information i förväg och så tidigt som möjligt.

(5) Mer detaljerade krav på tillhandahållandet av reseinformation kommer att anges i de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg [(EGT L 110, s. 27), i dess lydelse enligt kommissionens direktiv 2007/32/EG av den 1 juni 2007 (EUT L 141, s. 63)].

...

(7) Järnvägsföretagen bör samarbeta för att göra det lättare för tågresenärer att övergå från en operatör till en annan genom att när så är möjligt tillhandahålla direktbiljetter.

(8) Tillhandahållandet av information och biljetter till tågresenärer bör underlättas genom att datoriserade system anpassas till en gemensam specifikation.

(9) Det vidare införandet av reseinformations- och bokningssystem bör ske i enlighet med TSD.”

7 I artikel 8.2 i förordning nr 1371/2007 föreskrivs följande:

”Järnvägsföretagen ska under resan lämna resenären åtminstone den information som avses i del II av bilaga II.”

8 I artikel 9.1 i förordning nr 1371/2007 föreskrivs följande:

”Järnvägsföretag och biljettutfärdare ska erbjuda biljetter, direktbiljetter och bokningar när sådana finns att tillgå.”

9 I artikel 18.1 i förordning nr 1371/2007 föreskrivs följande:

”Vid försenad ankomst eller avgång ska järnvägsföretaget eller stationsförvaltaren hålla resenärerna informerade om situationen och om förväntad avgångs- och ankomsttid så snart dessa uppgifter finns att tillgå.”

10 Del II av bilaga II till förordning nr 1371/2007 gäller ”information under resan”. Här föreskrivs att följande information ska lämnas:

”Tjänster ombord på tågen.

Nästa station.

Förseningar.

Viktigare anslutande tåg.

Säkerhets- och trygghetsfrågor.”

Den österrikiska lagstiftningen

11 I 54 § järnvägslagen (Eisenbahngesetz, BGBl. 60/1957) (nedan kallad EisbG) föreskrivs följande:

”Bestämmelserna i den sjätte delen av denna lag syftar till att garantera en ekonomisk och effektiv användning av järnvägarna i Österrike, genom att

1. på järnvägstransportmarknaden införa en funktionell konkurrens på lika villkor för järnvägstransportföretag avseende huvudspår och de sidospår som anknyter till andra huvudspår eller sidospår,

2. uppmuntra inträdet av nya aktörer på järnvägstransportmarknaden,

3. säkerställa att dessa aktörer får tillgång till järnvägsinfrastrukturen, och

4. kontrollera konkurrensen för att skydda de nya aktörerna med tillgång till järnvägsnätet från missbruk av en dominerande ställning.”

12 I 58 § EisbG föreskrivs följande:

”1. I syfte att främja tillgången till järnvägsinfrastrukturen ska infrastrukturförvaltaren på ett icke-diskriminerande sätt, förutom tillgången till järnvägsnätet i sig, tillhandahålla följande minimipaket av tillträdestjänster till dem som är tillgångsberättigade:

1. Användning av växlar och övergångsspår i tågspår.

2. Trafikledning, vilken innefattar … förmedling och tillhandahållande av information om tågtrafiken.

3. Alla tjänster inom ramen för kommunikations- och informationssystemen utan vilka tillgångsberättigades rätt att utnyttja tillgångsrätten omöjliggörs på rättsliga, faktiska eller ekonomiska grunder.

...

4. I syfte att främja tillgången till järnvägsinfrastrukturen kan infrastrukturförvaltaren tillhandahålla – dock utan att vara skyldig att göra detta – de tillgångsberättigade följande extra tjänster:

1. En mer omfattande tillgång till telenätet än vad som föreskrivs i 58 § 1.3.

2. Tillhandahållande av ytterligare information.

3. Teknisk kontroll av rullande materiel.

…”

13 I 81 § EisbG föreskrivs följande:

”1. En Schienen-Control Kommission ska inrättas vid Schienen-Control GmbH.

2. Schienen-Control Kommission ska ha de befogenheter som tilldelats den enligt del 3, 5–6b och 9 i denna lag … . Den ska även pröva överklaganden av beslut som fattats av Schienen-Control GmbH. …

3. Schienen-Control GmbH ska ansvara för ledningen av Schienen-Control Kommission. Personalen vid Schienen-Control GmbH ska, när de arbetar för Schienen-Control Kommission, följa de anvisningar som ges av dess ordförande eller av den ledamot som utsetts i arbetsordningen.”

14 I 82 § EisbG föreskrivs följande:

”1. Schienen-Control Kommission ska bestå av en ordförande och av två ytterligare ledamöter. För varje ledamot ska en suppleant utses. Suppleanten ska ersätta en ledamot som är förhindrad att tjänstgöra. Ordföranden och dennes suppleant måste vara domare. De ska utses av förbundsjustitieministern (Bundesminister für Justiz). Övriga ledamöter och deras suppleanter måste vara specialister inom relevanta delar av transportområdet. De ska utses av förbundsregeringen på förslag av förbundsministern för transport, innovation och teknik (Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie).

2. Följande personer får inte vara ledamot av Schienen-Control Kommission:

1. Ledamöter av förbundsregeringen eller av en delstatsregering samt statssekreterare.

2. Personer som rättsligt eller faktiskt är närstående till någon som arbetar för Schienen-Control Kommission.

3. Personer som inte är valbara till Österrikes nationalråd (Nationalrat).

3. Ledamöterna av Schienen-Control Kommission och deras suppleanter ska utses med en förordnandetid av fem år. Vid utgången av denna förordnandetid ska ledamöterna kvarstå i tjänst fram till dess att tjänsten återtillsätts. Förordnandet kan förnyas. Om en ledamot eller en suppleant lämnar sin tjänst före förordnandetidens utgång, ska en ny ledamot eller en ny suppleant utses för återstoden av förordnandetiden, i enlighet med punkt 1.

4. Ledamotskapet eller suppleantskapet upphör

1. när en ledamot eller suppleant avlider,

2. när förordnandetiden går ut,

3. när en ledamot eller suppleant lämnar sin tjänst,

4. när samtliga övriga ledamöter konstaterar att ledamoten eller suppleanten till följd av allvarlig fysisk eller psykisk ohälsa inte kan utföra sina uppgifter på ett korrekt sätt,

5. när samtliga övriga ledamöter konstaterar att ledamoten eller suppleanten utan giltig ursäkt har underlåtit att hörsamma kallelser till tre på varandra följande sammanträden, eller

6. vad avser ordföranden och dennes suppleant, när de upphör att vara domare.

5. Ledamöterna och deras suppleanter ska ha tystnadsplikt enligt 20 § tredje stycket i Österrikes författning (Bundes-Verfassungsgesetz).”

15 I 83 § EisbG föreskrivs följande:

”Schienen-Control Kommissions avgöranden ska fattas med majoritet. Ingen ledamot får avstå från att rösta. Vid lika röstetal ska ordföranden ha utslagsröst. Schienen-Control Kommission ska upprätta en arbetsordning, i vilken vissa ledamöter kan ges i uppdrag att sköta den löpande förvaltningen, vilket även inbegriper att fatta beslut i procedurfrågor. Ledamöterna ska vara oberoende och inte vara bundna av några instruktioner vid utövandet av sitt uppdrag.”

16 I 84 § EisbG föreskrivs följande:

”Schienen-Control Kommission ska, om inte annat anges i denna lag, tillämpa den allmänna förvaltningsprocesslagen [Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz], särskilt bestämmelserna om förfarandet vid Unabhängige Verwaltungssenate [domstolsliknande förvaltningsmyndigheter]. Schienen-Control Kommissions avgöranden kan inte upphävas eller ändras genom överklagande i administrativ ordning. Avgörandena kan överklagas till Verwaltungsgerichtshof [högsta förvaltningsdomstolen].”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

17 Westbahn Management bedriver från och med tågplaneperioden 2011/2012 persontrafik på järnvägslinjen mellan Wien (Österrike) och Salzburg (Österrike).

18 ÖBB-Infrastruktur är ansvarigt för förvaltningen av merparten av Österrikes järnvägsnät, inklusive linjen Wien–Salzburg. Bolaget förfogar över realtidsinformation om alla tåg som trafikerar det järnvägsnät vars förvaltning det ansvarar för. Realtidsinformationen omfattar ett tågs aktuella position samt ankomst-, genomfarts- och avgångstider för återstoden av sträckan.

19 ÖBB-Infrastruktur förser de olika järnvägsföretagen med realtidsinformation om deras tåg. Med hjälp av ett lösenordsskyddat program kan varje järnvägsföretag på ÖBB-Infrastrukturs webbplats ta del av realtidsinformation om samtliga tåg som trafikerar det järnvägsnät vars förvaltning ÖBB-Infrastruktur är ansvarigt för. De olika järnvägsföretagen omnämns dock inte i informationen.

20 På flera större stationer anger ÖBB-Infrastruktur på skärmar faktiska avgångs- och ankomsttider för passagerartåg.

21 Westbahn Management begärde hos ÖBB-Infrastruktur att få realtidsinformation om andra järnvägsföretag, för att kunna informera sina passagerare om faktiska avgångstider för anslutande tåg.

22 ÖBB-Infrastruktur avslog denna begäran genom skrivelse av den 22 oktober 2010 med motiveringen att bolaget i princip bara lämnar ut information som rör det järnvägsföretag som ber om informationen. ÖBB-Infrastruktur rådde Westbahn Management att träffa en överenskommelse med de andra järnvägsföretagen, varigenom dessa företag skulle godkänna att information om dem lämnades ut.

23 Någon sådan överenskommelse kom emellertid aldrig till stånd mellan Westbahn Management och något av de andra järnvägsföretagen. Ett av företagen som vägrade att träffa en sådan överenskommelse var ÖBB-Personenverkehr AG (nedan kallat ÖBB-PV). ÖBB-PV är det ledande företaget i fråga om persontrafik på den berörda österrikiska marknaden. Bolaget ägs av ÖBB-Holding AG, som även är den enda aktieägaren i ÖBB-Infrastruktur.

24 Westbahn Management anser att det strider mot del II av bilaga II till förordning nr 1371/2007 att inte lämna ut nämnda information och kräver att få tillgång till den. Bolaget gav därför in ett överklagande till Schienen-Control Kommission med en begäran om detta.

25 Schienen-Control Kommission ansåg att utgången av målet beror på hur unionsrätten ska tolkas och beslutade därför att vilandeförklara målet och att ställa följande frågor till domstolen:

”1) Ska artikel 8.2 i [förordning nr 1371/2007], jämförd med del II av bilaga II till den förordningen, tolkas på så sätt att information om viktigare anslutande tåg, utöver information om avgångstid enligt tidtabellen, ska inbegripa information om försenade eller inställda viktigare anslutande tåg?

2) För det fall fråga 1 ska besvaras jakande:

Ska artikel 5 i [direktiv 2001/14], jämförd med bilaga II till det direktivet – mot bakgrund av artikel 8.2 i förordning nr 1371/2007, jämförd med del II av bilaga II till den förordningen – tolkas på så sätt att infrastrukturförvaltaren är skyldig att på ett icke-diskriminerande sätt lämna realtidsinformation till järnvägsföretag om andra järnvägsföretags tåg, när dessa tåg utgör viktigare anslutande tåg i den mening som avses i del II av bilaga II till förordning nr 1371/2007?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Domstolens behörighet

26 Innan de hänskjutna tolkningsfrågorna besvaras ska det prövas huruvida Schienen-Control Kommission utgör en domstol i den mening som avses i artikel 267 FEUF, såsom görs gällande i beslutet om hänskjutande, och således huruvida EU-domstolen är behörig att besvara nämnda frågor.

27 Det framgår av fast rättspraxis att EU-domstolen vid bedömningen av huruvida det hänskjutande organet utgör en domstol i den mening som avses i artikel 267 FEUF, vilket är en rent unionsrättslig fråga, beaktar ett antal omständigheter, såsom huruvida organet är upprättat enligt lag, organet är av stadigvarande karaktär, dess jurisdiktion är av tvingande art, förfarandet är kontradiktoriskt, organet tillämpar rättsregler och huruvida det har en oberoende ställning (se, bland annat, dom av den 14 juni 2007 i mål C-246/05, Häupl, REG 2007, s. I-4673, punkt 16, av den 18 oktober 2007 i mål C-195/06, Österreichischer Rundfunk, REG 2007, s. I-8817, punkt 19, och av den 10 december 2009 i mål C-205/08, Umweltanwalt von Kärnten, REU 2009, s. I-11525, punkt 35).

28 Domstolen finner i detta avseende, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 28 i sitt förslag till avgörande, att Schienen-Control Kommission har upprättats som ett organ av stadigvarande karaktär genom 81 § 1 EisbG. Det framgår av 81–84 §§ EisbG att Schienen-Control Kommission uppfyller villkoren om att ett sådant organ ska vara upprättat enligt lag, ha tvingande jurisdiktion, vara av stadigvarande karaktär, tillämpa rättsregler och ha en oberoende ställning.

29 Enligt beslutet om hänskjutande är den allmänna förvaltningsprocesslagen tillämplig på förfarandet vid Schienen-Control Kommission, vilket garanterar att förfarandet är kontradiktoriskt. Parterna ges nämligen möjlighet att göra gällande sina rättigheter och rättsliga intressen, och en muntlig förhandling kan hållas där vittnen och sakkunniga kan delta.

30 Vidare gäller enligt 84 § EisbG att Schienen-Control lyder under den allmänna förvaltningsprocessrätten och att dess avgöranden inte kan upphävas eller ändras genom överklagande i administrativ ordning, men att de kan överklagas till Verwaltungsgerichtshof.

31 Av det anförda följer att Schienen-Control Kommission ska anses utgöra en domstol i den mening som avses i artikel 267 FEUF. Domstolen är således behörig att besvara de tolkningsfrågor som detta organ har ställt.

Den första frågan

32 Schienen-Control Kommission har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 8.2 i förordning nr 1371/2007, jämförd med del II av bilaga II till den förordningen, ska tolkas på så sätt att information om viktigare anslutande tåg, utöver information om avgångstid enligt tidtabellen, ska inbegripa information om försenade eller inställda viktigare anslutande tåg, särskilt andra järnvägsföretags viktigare anslutande tåg.

33 Domstolen erinrar om att det följer av fast rättspraxis att vid tolkningen av sådana unionsbestämmelser som de nu aktuella ska inte bara deras lydelse beaktas, utan också sammanhanget och de mål som eftersträvas med det regelverk som de ingår i (se, bland annat, dom av den 26 juni 1990 i mål C-185/89, Velker International Oil Company, REG 1990, s. I-2561, punkt 17, och av den 19 juli 2012 i mål C-33/11, A, punkt 27).

34 De mål som eftersträvas med förordning nr 1371/2007 anges i skälen i förordningen. I skäl 1 i förordning nr 1371/2007 understryks att det inom ramen för den gemensamma transportpolitiken är viktigt att slå vakt om tågresenärernas rättigheter och att förbättra persontrafikens kvalitet och effektivitet. I skälen 2 och 3 i förordningen anges att en hög konsumentskyddsnivå ska uppnås och resenären, som är transportavtalets svagare part, ska skyddas. Skäl 4 i förordningen avser rätten att få reseinformation före och efter det att resan påbörjats. Denna information ska lämnas så tidigt som möjligt. Vidare framhålls i skälen 5, 8 och 9 i förordningen att ett annat mål är att det ska bli lättare att få tillgång till den aktuella informationen i gränsöverskridande fall.

35 Det är mot bakgrund av dessa mål som artikel 8 i förordning nr 1371/2007 ska tolkas.

36 I artikel 8.2 i förordning nr 1371/2007 anges att järnvägsföretagen under resan ska lämna resenären åtminstone den information som avses i del II av bilaga II till den förordningen. Denna information avser tjänster ombord på tågen, nästa station, förseningar, viktigare anslutande tåg samt säkerhets- och trygghetsfrågor.

37 I syfte att tillvarata resenärernas intressen och att uppfylla de allmänna mål som eftersträvas med förordning nr 1371/2007, som det redogjorts för i punkt 34 ovan, måste den information som lämnas till resenärerna vara till nytta för dem.

38 Information om försenade eller inställda anslutande tåg som resenärerna skulle ha kunnat få kännedom om genom att läsa på informationstavlor innan avresan, förutsatt att informationen var känd vid den tidpunkten, utgör uppgifter som måste lämnas till resenärerna också när tåg blir försenade eller ställs in efter avresan. Annars skulle resenärerna – i strid med målen med förordning nr 1371/2007 – endast bli informerade om den normala avgångstiden för viktigare anslutande tåg, men inte om ändringar som har ägt rum efter deras avresa, och den information som lämnas till dem blir därför obsolet.

39 Järnvägsföretagen är således skyldiga enligt artikel 8.2 i förordning nr 1371/2007 och del II av bilaga II till den förordningen att lämna realtidsinformation om viktigare anslutande tåg.

40 I del II av bilaga II till förordning nr 1371/2007 används uttrycket ”viktigare anslutande tåg”. Detta uttryck innebär inte att järnvägsföretagets informationsskyldighet begränsas till att enbart omfatta företagets egna viktigare anslutande tåg.

41 Denna skyldighet ska således förstås på så sätt att den avser samtliga viktigare anslutande tåg, bland vilka både det berörda järnvägsföretagets och andra järnvägsföretags viktigare anslutande tåg ingår. Annars skulle det mål om information till resenärerna som eftersträvas med förordning nr 1371/2007 inte kunna uppnås.

42 Denna tolkning vinner stöd i artikel 9.1 i förordning nr 1371/2007, som föreskriver att järnvägsföretag och biljettutfärdare ska erbjuda biljetter, direktbiljetter och bokningar när sådana finns att tillgå. I skäl 7 i förordningen anges att tillhandahållandet av direktbiljetter gör det lättare för tågresenärer att övergå från en operatör till en annan. En restriktiv tolkning av den information som resenärerna ska ha tillgång till skulle hindra resenärernas övergång mellan olika operatörer och skulle undergräva det eftersträvade målet genom att resenärerna ges incitament att föredra att resa med de stora järnvägsföretagen, vilka skulle kunna lämna realtidsinformation om samtliga delsträckor av resan.

43 Av det ovan anförda följer att den första frågan ska besvaras enligt följande. Artikel 8.2 i förordning nr 1371/2007, jämförd med del II av bilaga II till den förordningen, ska tolkas på så sätt att information om viktigare anslutande tåg, utöver information om avgångstid enligt tidtabellen, ska inbegripa information om försenade eller inställda viktigare anslutande tåg, oavsett vilket järnvägsföretag som kör dessa tåg.

Den andra frågan

44 För att besvara den andra frågan, som rör infrastrukturförvaltarens skyldigheter, ska det konstateras att det i artikel 5 i direktiv 2001/14 föreskrivs att järnvägsföretagen på en icke-diskriminerande grundval ska ha rätt till det minimipaket av tillträdestjänster och de bantillträdestjänster som beskrivs i bilaga II till det direktivet.

45 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 51 i sitt förslag till avgörande, ska punkt 1 d i bilaga II till direktiv 2001/14, som föreskriver att dessa tjänster ska omfatta bland annat överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser, jämföras med punkt 1 e i bilaga II till direktivet, enligt vilken järnvägsföretag har rätt till all övrig information som behövs för att utföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

46 Som anförts ovan i punkt 41 i förevarande dom, behöver varje järnvägsföretag realtidsinformation om viktigare anslutande tåg, särskilt andra järnvägsföretags viktigare anslutande tåg, för att kunna uppfylla sina skyldigheter enligt förordning nr 1371/2007.

47 För att garantera en sund konkurrens på marknaden för persontrafik på järnväg, måste dessutom samtliga järnvägsföretag kunna tillhandahålla resenärerna en jämförbar tjänstekvalitetsnivå. Om ett järnvägsföretag endast kunde lämna information om sina egna anslutande tåg, skulle ett företag med ett större järnvägsnät kunna ge sina resenärer mer fullständig information än ett företag som bedriver trafik på ett begränsat antal linjer, vilket skulle strida både mot målet att närmare samordna järnvägssektorn i skäl 1 i direktiv 2001/14 och mot skyldigheten att lämna information till resenärerna (se ovan punkterna 40 och 41).

48 Järnvägsföretagen måste således i samband att de utövar rätten till tillgång till järnvägsinfrastrukturen kunna få ut realtidsinformation från infrastrukturförvaltaren angående andra järnvägsföretags viktigare anslutande tåg, för att kunna utföra den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats i enlighet med artikel 5 i direktiv 2001/14, jämförd med punkt 1 e i bilaga II till det direktivet.

49 Domstolen finner dessutom, i motsats till vad ÖBB-Infrastruktur har anfört, att denna information, som finns tillgänglig på informationstavlor på olika stationer, inte kan anses vara av konfidentiell eller känslig natur, vilket skulle utgöra hinder mot att den lämnas ut till de olika berörda järnvägsföretagen.

50 Den andra frågan ska således besvaras enligt följande. Artikel 8.2 i förordning nr 1371/2007, jämförd med del II av bilaga II till den förordningen, och artikel 5 i direktiv 2001/14, jämförd med bilaga II till det direktivet, ska tolkas på så sätt att infrastrukturförvaltaren är skyldig att på ett icke-diskriminerande sätt lämna realtidsinformation till järnvägsföretag om andra järnvägsföretags tåg, när dessa tåg utgör viktigare anslutande tåg i den mening som avses i del II av bilaga II till förordning nr 1371/2007.

Rättegångskostnader

51 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (första avdelningen) följande:

1) **Artikel 8.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, jämförd med del II av bilaga II till den förordningen, ska tolkas på så sätt att information om viktigare anslutande tåg, utöver information om avgångstid enligt tidtabellen, ska inbegripa information om försenade eller inställda viktigare anslutande tåg, oavsett vilket järnvägsföretag som kör dessa tåg.**

2) **Artikel 8.2 i förordning nr 1371/2007, jämförd med del II av bilaga II till den förordningen, och artikel 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur, i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004, jämförd med bilaga II till direktiv 2001/14, ska tolkas på så sätt att infrastrukturförvaltaren är skyldig att på ett icke-diskriminerande sätt lämna realtidsinformation till järnvägsföretag om andra järnvägsföretags tåg, när dessa tåg utgör viktigare anslutande tåg i den mening som avses i del II av bilaga II till förordning nr 1371/2007.**

Underskrifter