Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (prvního senátu)

22. listopadu 2012 *

„Doprava — Železniční přeprava — Povinnost provozovatele železniční infrastruktury poskytnout železničním podnikům informace aktualizované v reálném čase o pohybu vlaků, zejména o případných zpožděních vlaků, které umožňují zajistit přípoje“

Ve věci C-136/11,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Schienen-Control Kommission (Rakousko) ze dne 11. března 2011, došlým Soudnímu dvoru dne 18. března 2011, v řízení

Westbahn Management GmbH

proti

ÖBB-Infrastruktur AG,

SOUDNÍ DVŮR (první senát),

ve složení A. Tizzano, předseda senátu, A. Borg Barthet (zpravodaj), J.-J. Kasel, M. Safjan a M. Berger, soudci,

generální advokát: N. Jääskinen,

vedoucí soudní kanceláře: M.-A. Gaudissart, vedoucí oddělení,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 21. března 2012,

s ohledem na vyjádření předložená:

— za Westbahn Management GmbH D. Böhmdorferem a R. Schenderem, Rechtsanwälte,

— za ÖBB-Infrastruktur AG G. Ganzgerem, A. Eggerem a G. Lanskym, Rechtsanwälte,

— za polskou vládu M. Szpunarem, jako zmocněncem,

— za Evropskou komisi G. Braunem a H. Støvlbækem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 7. června 2012,

vydává tento

* Jednací jazyk: němčina.

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu ustanovení čl. 8 odst. 2 a přílohy II části II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (Úř. věst. L 315, s. 14), jakož i ustanovení článku 5 ve spojení s přílohou II směrnice 2001/14/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Úř. věst. L 75, s. 29; Zvl. vyd. 13/31, s. 160, a oprava, Úř. věst. 2004, L 220, s. 16), ve znění pozměněném směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 (Úř. věst. L 164, s. 44; Zvl. vyd. 07/08, s. 227, dále jen „směrnice 2001/14“).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi Westbahn Management GmbH (dále jen „Westbahn Management“) a ÖBB-Infrastruktur AG (dále jen „ÖBB-Infrastruktur“), ve věci odmítnutí ÖBB-Infrastruktur poskytnout Westbahn Management aktuální časové údaje týkající se jiných železničních podniků, které by této společnosti dovolovaly informovat cestující o skutečných časech odjezdu vlaků umožňujících zajištění přípojů.

Právní rámec

Unijní právní úprava

Směrnice 2001/14

3 Podle bodu 1 odůvodnění směrnice 2001/14:

„Větší integrace železničního odvětví Společenství má zásadní význam pro vybudování vnitřního trhu a pro cestu k dosažení trvale udržitelné mobility.“

4 Článek 5 směrnice 2001/14, nadepsaný „Služby“, stanoví:

„1. Železniční podniky mají na nediskriminačním základě nárok na minimální přístupový balík a přístup k dopravní infrastruktuře po železnici podle přílohy II. Služby uvedené v příloze II bodu 2 jsou poskytovány nediskriminačním způsobem a požadavky železničních podniků lze odmítnout, pouze pokud existují v rámci tržních podmínek přijatelné alternativy. Nejsou-li služby nabízeny jediným provozovatelem infrastruktury, vynaloží provozovatel infrastruktury ‚s nejdelší dopravní trasou‘ veškeré přijatelné úsilí k usnadnění poskytování těchto služeb.

2. Pokud provozovatel infrastruktury nabízí některé ze služeb uvedených v příloze II bodu 3 jako doplňkové služby, poskytne je každému železničnímu podniku na požádání.

3. Železniční podniky mohou od provozovatele infrastruktury nebo od jiných dodavatelů požadovat další pomocné služby uvedené v příloze II bodu 4. Provozovatel infrastruktury není povinen tyto služby poskytovat.“

5 Příloha II uvedené směrnice, nadepsaná „Služby pro železniční podniky“, stanoví:

„1. Minimální přístupový balík obsahuje:

a) zpracování žádostí o kapacitu infrastruktury;

b) právo využití přidělené kapacity;

c) použití výhybek a železničních křižovatek;

d) provoz vlaku včetně signalizace, řízení, dispečinku a hlášení a poskytování informací o pohybu vlaku;

e) veškeré další informace potřebné k zavedení nebo k provozování dopravní služby, pro niž byla kapacita poskytnuta.

2. Přístup k zařízením služeb a poskytování služeb na trati zahrnuje

a) použití zařízení pro dodávku trakčního proudu, je-li k dispozici;

b) čerpací stanice;

c) osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení;

d) nákladní terminály;

e) seřaďovací nádraží;

f) zařízení pro sestavování vlaků;

g) odstavné koleje;

h) údržbu a ostatní technické služby.

3. Doplňkové služby mohou zahrnovat

a) trakční proud;

b) předtápění osobních vlaků;

c) dodávky paliva, seřaďování a veškeré ostatní služby poskytované na výše uvedených přístupových zařízeních k službám;

d) nadstandardní smlouvy týkající se

— řízení dopravy nebezpečných nákladů,

— pomoci při provozu mimořádných vlaků.

4. Pomocné služby mohou zahrnovat

a) přístup k telekomunikační síti;

b) poskytování doplňujících informací;

c) technickou kontrolu vozového parku.“

Nařízení č. 1371/2007

6 Ustanovení bodů 1 až 5 a 7 až 9 odůvodnění nařízení č. 1371/2007zní:

„(1) V rámci společné dopravní politiky je důležité chránit práva cestujících v železniční přepravě a zlepšovat kvalitu a efektivitu železniční přepravy osob s cílem podpořit zvýšení podílu železniční dopravy ve vztahu k jiným druhům dopravy.

(2) Sdělení Komise ‚Strategie spotřebitelské politiky v letech 2002–2006' [Úř. věst. C 137, s. 2] stanoví cíl dosáhnout v oblasti dopravy vysoké úrovně ochrany spotřebitele v souladu s čl. 153 odst. 2 [ES].

(3) V železniční přepravě je cestující slabší stranou přepravní smlouvy, a jeho práva v tomto ohledu proto musí být chráněna.

(4) Práva cestujících v železničních dopravních spojích zahrnují právo na obdržení informací o daném spoji před uskutečněním cesty i v jejím průběhu. Pokud to je možné, měly by tyto informace poskytnout železniční podniky a prodejci přepravních dokladů předem a co nejdříve.

(5) Podrobnější požadavky ohledně poskytování cestovních informací budou stanoveny v technické specifikaci pro interoperabilitu (TSI) uvedené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě konvenčního železničního systému [(Úř. věst. L 110, s. 27; Zvl. vyd. 13/26, s. 243), ve znění směrnice Komise 2007/32/ES ze dne 1. června 2007 (Úř. věst. L 141, s. 63)].

[…]

(7) Železniční podniky by měly spolupracovat na usnadnění přechodu cestujících v železniční přepravě od jednoho provozovatele k jinému poskytováním přímých přepravních dokladů, pokud je to možné.

(8) Poskytování informací a přepravních dokladů cestujícím v železniční přepravě by mělo být usnadněno upravením počítačových systémů podle společné specifikace.

(9) Další zavádění dopravních informačních a rezervačních systémů by mělo být prováděno v souladu s TSI."

7 V článku 8 odst. 2 nařízení č. 1371/2007 se uvádí:

„Železniční podniky poskytují cestujícím během cesty přinejmenším informace uvedené v části II přílohy II."

8 V článku 9 odst. 1 tohoto nařízení se stanoví:

„Železniční podniky a prodejci přepravních dokladů nabízejí přepravní doklady, přímé přepravní doklady a rezervace, pokud jsou k dispozici."

9 Článek 18 odst. 1 uvedeného nařízení stanoví:

„V případě zpoždění při příjezdu nebo odjezdu jsou cestující průběžně informováni o situaci a předpokládaném čase odjezdu a příjezdu železničním podnikem nebo provozovatelem stanice, jakmile je taková informace k dispozici."

10 Příloha II část II téhož nařízení, týkající se „Informací během jízdy“, stanoví poskytování následujících informací:

„Služby ve vlaku

Příští stanice

Zpoždění

Hlavní přípoje

Otázky bezpečnosti“.

Rakouská právní úprava

11 Ustanovení § 54 zákona o železnici (Eisenbahngesetz, BGBl. č. 60/1957, dále jen „EisbG“) zní:

„Cílem ustanovení šesté části tohoto zákona je zajistit hospodárné a účinné využívání železnice v Rakousku tím, že

1. zavádějí na trhu železniční přepravy rovnou a funkční hospodářskou soutěž mezi železničními podniky poskytujícími své služby na hlavních železničních tratích a vedlejších železničních tratích spojených s jinými hlavními nebo vedlejšími železničními tratěmi;

2. podporují vstup nových železničních podniků na trh železniční přepravy;

3. zajišťují oprávněným osobám přístup k železniční infrastruktuře a

4. stanovují dohled nad hospodářskou soutěží za účelem ochrany osob oprávněných k přístupu k železniční síti před jakýmkoliv zneužitím dominantního postavení.“

12 Článek 58 uvedeného zákona stanoví:

„1. Pro účely přístupu k železniční infrastruktuře je podnik provozující železniční infrastrukturu povinen oprávněným osobám na nediskriminačním základě poskytovat kromě tohoto přístupu následující služby tvořící minimální přístupový balík:

1. použití výhybek a železničních křižovatek;

2. provoz vlaku včetně […] hlášení a poskytování informací o pohybu vlaku;

3. údaje z komunikačních a informačních systémů, bez nichž by byl výkon přístupových práv oprávněnou osobou z právních, faktických a hospodářských důvodů znemožněn.

[…]

4. Pro účely přístupu k železniční infrastruktuře může podnik provozující železniční infrastrukturu poskytovat – aniž je k tomu povinen – oprávněným osobám následující doplňující služby:

1. přístup k telekomunikační síti nad rámec odst. 1 bodu 3;

2. poskytování doplňujících informací;

3. technickou kontrolu vozového parku.

[…]“

13 Ustanovení § 81 EisbG zní:

„1. V rámci společnosti Schienen-Control GmbH se zřizuje Schienen-Control Kommission [komise pro kontrolu železniční dopravní cesty].

2. Schienen-Control Kommission vykonává pravomoci, které jsou jí svěřeny částí 3, 5 až 6b a částí 9 tohoto zákona […] a rozhoduje o odvoláních proti rozhodnutím Schienen-Control GmbH. […]

3. Ke správě Schienen-Control Kommission je povinná společnost Schienen-Control GmbH. V rámci své činnosti vykonávané pro Schienen-Control Kommission jsou zaměstnanci Schienen-Control GmbH povinni respektovat pokyny předsedy a v jednacím řádu označeného člena.“

14 Ustanovení § 82 EisbG zní:

„1. Schienen-Control Kommission se skládá z předsedy a dvou dalších členů. Za každého člena je jmenován náhradník. Náhradník nahrazuje člena v případě překážky na jeho straně. Předseda a jeho náhradník musí být soudci a jsou jmenováni Bundesminister für Justiz [spolkovým ministrem spravedlnosti]. Ostatní členové a jejich náhradníci musí být odborníky v příslušných oblastech dopravy a jsou jmenováni spolkovou vládou na návrh Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie [spolkového ministra pro dopravu, inovaci a technologie].

2. Členy ani náhradníky Schienen-Control Kommission nesmí být:

1. členové spolkové vlády nebo zemské vlády ani státní tajemníci;

2. osoby, které jsou právně nebo fakticky blízké osobám, které vykonávají činnosti v rámci Schienen-Control Kommission;

3. osoby, které nejsou volitelné do Nationalrat (Národní rady).

3. Členové Schienen-Control Kommission a jejich náhradníci jsou voleni na období pěti let. Po ukončení mandátu zůstávají ve funkci až do jeho nového obsazení. Znovuzvolení je přípustné. Pokud člen nebo náhradník ukončí výkon svých funkcí před uplynutím mandátu, musí být na zbývající dobu jmenován nový člen nebo náhradník v souladu s odstavcem 1.

4. Členství člena nebo náhradníka zaniká:

1. úmrtím;

2. uplynutím mandátu;

3. vzdáním se funkcí;

4. pokud všichni ostatní členové rozhodnou o neschopnosti člena nebo náhradníka vykonávat řádně své funkce v důsledku těžké tělesné nebo duševní poruchy;

5. pokud všichni ostatní členové shledají, že člen nebo náhradník neodpověděl na tři po sobě následující předvolání k zasedání bez dostatečné omluvy;

6. pro předsedu a jeho náhradníka: pokud opustí soudcovský stav.

5. Členové a jejich náhradníci jsou vázáni povinností mlčenlivosti v souladu s § 20 odst. 3 rakouské spolkové ústavy (Bundes-Verfassungsgesetz).“

15 Ustanovení § 83 EisbG uvádí:

„Rozhodnutí Schienen-Control Kommission jsou přijímána většinou hlasů, zdržet se hlasování je zakázáno. V případě rovnosti hlasů rozhoduje hlas předsedy. Schienen-Control Kommission přijme jednací řád, který může svěřit některým jejím členům správu běžných záležitosti, včetně přijímání rozhodnutí procesní povahy. Při výkonu svých funkcí jsou členové nezávislí a nejsou vázáni žádnými pokyny.“

16 Ustanovení § 84 EisbG stanoví:

„Pokud tento zákon nestanoví jinak, je Schienen-Control Kommission vázána obecným zákonem o správním řízení [Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz], zejména ustanoveními tohoto zákona, která se týkají řízení před nezávislými správními senáty. Rozhodnutí Schienen-Control Kommission nemohou být správní cestou zrušena ani změněna. Může být podána žaloba k Verwaltungsgerichtshof (Správní soud)“.

Spor v původním řízení a předběžné otázky

17 Společnost Westbahn Management poskytuje počínaje obdobím platnosti jízdního řádu 2011/2012 služby osobní železniční dopravy na trati Vídeň (Rakousko) – Salcburk (Rakousko).

18 ÖBB-Infrastruktur je provozovatelkou největší části rakouské železniční sítě, a to včetně trati Vídeň – Salcburk. Má k dispozici v reálném čase aktualizované informace o příjezdu, průjezdu a odjezdu všech vlaků v železniční síti, jejíž provoz zajišťuje. Tyto informace zahrnují polohu vlaku v daném okamžiku a časy příjezdu, průjezdu a odjezdu po zbývající dobu jízdy vlaku.

19 Společnost ÖBB-Infrastruktur poskytuje jednotlivým železničním podnikům informace aktualizované v reálném čase o příjezdu, průjezdu a odjezdu jejich vlaků. Díky programu chráněnému heslem může každý železniční podnik nahlížet na internetové stránce ÖBB-Infrastruktur do aktualizovaných časových údajů týkajících se všech vlaků jezdících v železniční síti spravované posledně uvedenou společností, jednotlivé železniční podniky však nejsou v těchto údajích uvedeny.

20 Na monitorech několika důležitých nádraží společnost ÖBB-Infrastruktur ukazuje skutečné časy příjezdu a odjezdu osobních vlaků.

21 Společnost Westbahn Management požádala společnost ÖBB-Infrastruktur, aby jí poskytla informace aktualizované v reálném čase o příjezdu, průjezdu a odjezdu vlaků ostatních železničních podniků, aby mohla informovat své cestující o skutečných časech odjezdu přípojů.

22 Společnost ÖBB-Infrastruktur dopisem ze dne 22. října 2010 odmítla vyhovět této žádosti z důvodu, že poskytuje v zásadě pouze informace týkající se toho železničního podniku, který o ně žádá. Doporučila společnosti Westbahn Management uzavřít s ostatními železničními podniky dohodu, ve které tyto podniky vysloví souhlas s poskytováním informací, které se jich týkají.

23 Žádná dohoda tohoto typu mezi společností Westbahn Management a jakýmkoliv jiným železničním podnikem však nebyla uzavřena. Společnost ÖBB-Personenverkehr AG (dále jen „ÖBB-PV“) uzavření takové dohody odmítla. V oblasti osobní dopravy je společnost ÖBB-PV nejvýznamnějším podnikem na dotčeném rakouském trhu. Jejím vlastníkem je společnost ÖBB-Holding AG, která je rovněž akcionářem společnosti ÖBB-Infrastruktur.

24 Společnost Westbahn Management má za to, že neposkytnutí těchto informací je v rozporu s přílohou II částí II nařízení č. 1371/2007 a požaduje přístup k těchto informacím. V důsledku toho podala v tomto smyslu žalobu k Schienen-Control Kommission.

25 Vzhledem k tomu, že vyřešení sporu, který jí byl předložen, závisí na výkladu unijního práva, rozhodla se Schienen-Control Kommission přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Je nutno čl. 8 odst. 2 ve spojení s částí II přílohy II nařízení [č. 1371/2007] vykládat v tom smyslu, že informace o hlavních přípojích musí kromě času odjezdu podle jízdního řádu zahrnovat také informace o zpoždění nebo odřeknutí těchto přípojů?

2) V případě kladné odpovědi na první otázku:

Je nutno článek 5 ve spojení s přílohou II směrnice [2001/14] vykládat ve světle čl. 8 odst. 2 ve spojení s přílohou II částí II nařízení (ES) č. 1371/2007 v tom smyslu, že provozovatel infrastruktury je povinen nediskriminačním způsobem poskytnout železničním podnikům informace aktualizované v reálném čase o příjezdu, průjezdu a odjezdu vlaků jiných železničních podniků, pokud se v případě těchto vlaků jedná o hlavní přípoje ve smyslu části II přílohy II nařízení č. 1371/2007?“

K předběžným otázkám

K pravomoci Soudního dvora

26 Před odpovědí na položené otázky je třeba ověřit, zda je Schienen-Control Kommission soudem ve smyslu článku 267 SFEU, jak je uvedeno v předkládacím rozhodnutí, a zda má tedy Soudní dvůr pravomoc k odpovědi na položené předběžné otázky.

27 Podle ustálené judikatury pro posouzení toho, zda je předkládající orgán svojí povahou „soudem“ ve smyslu článku 267 SFEU, což je otázka, která je upravena výlučně unijním právem, bere Soudní dvůr v úvahu všechny skutečnosti, jako je zřízení orgánu na základě zákona, jeho trvalost, závaznost jeho jurisdikce, kontradiktorní povaha řízení, použití právních předpisů orgánem, jakož i jeho nezávislost (viz zejména rozsudky ze dne 14. června 2007, Häupl, C-246/05, Sb. rozh. s. I-4673, bod 16; ze dne 18. října 2007, Österreichischer Rundfunk, C-195/06, Sb. rozh. s. I-8817, bod 19, jakož i ze dne 10. prosince 2009, Umweltanwalt von Kärnten, C-205/08, Sb. rozh. s. I-11525, bod 35).

28 Jak uvedl generální advokát v bodě 28 svého stanoviska, je třeba zdůraznit, že Schienen-Control Kommission byla zřízena jako trvalý orgán § 81 odst. 1 EisbG. Z § 81 až § 84 tohoto zákona vyplývá, že Schienen-Control Kommission splňuje kritéria zákonného základu, závazné a trvalé povahy orgánu, použití právních předpisů orgánem, jakož i jeho nezávislosti.

29 Kromě toho je třeba konstatovat, že podle předkládacího rozhodnutí se na řízení před Schienen-Control Kommission použije obecný zákon o správním řízení, takže kontradiktornost řízení před tímto orgánem je zaručena, jelikož účastníci řízení mají možnost uplatnit svá práva a právní zájmy a jelikož kontradiktorní řízení může vést k jednání, kterého se mohou účastnit svědci a znalci.

30 Dále je třeba uvést, že podle §84 EisbG je Schienen-Control Kommission vázána obecnou právní úpravou správního řízení, její rozhodnutí nemohou být zrušena správními rozhodnutími, avšak může být proti nim podána žaloba k Verwaltungsgerichtshof.

31 Z výše uvedeného vyplývá, že Schienen-Control Kommission musí být považována za soud ve smyslu článku 267 SFEU, takže Soudní dvůr má pravomoc k odpovědi na položené předběžné otázky.

K první otázce

32 Podstatou první otázky Schienen-Control Kommission je, zda čl. 8 odst. 2 ve spojení s přílohou II částí II nařízení č. 1371/2007 musí být vykládány v tom smyslu, že informace o hlavních přípojích musí kromě času odjezdu podle jízdního řádu zahrnovat také informace o zpoždění nebo odřeknutí uvedených přípojů, zejména pak informace týkající se ostatních železničních podniků.

33 Pro účely odpovědi na tuto otázku je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury je pro výklad takových ustanovení unijního práva, jako jsou dotčená ustanovení, třeba vzít v úvahu nejen jejich znění, ale i jejich kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž jsou součástí (viz zejména rozsudky ze dne 26. června 1990, Velker International Oil Company, C-185/89, Recueil, s. I-2561, bod 17, a ze dne 19. července 2012, A, C-33/11, bod 27).

34 Cíle sledované nařízením č. 1371/2007 jsou uvedeny v jeho odůvodnění. Bod 1 odůvodnění nařízení č. 1371/2007 zdůrazňuje, že v rámci společné dopravní politiky je důležité chránit práva cestujících v železniční přepravě a zlepšovat kvalitu a efektivitu železniční přepravy osob. Z bodů 2 a 3 odůvodnění vyplývá, že je nutno dosáhnout vysoké úrovně ochrany spotřebitele a že cestující musí být jako slabší strana přepravní smlouvy chráněn. Bod 4 odůvodnění uvedeného nařízení se týká práva na obdržení informací o daném spoji před uskutečněním cesty i v jejím průběhu, a to co nejdříve. Body 5, 8 a 9 odůvodnění uvedeného nařízení dále zdůrazňují cíl spočívající v usnadnění přístupu k dotčeným informacím na přeshraniční úrovni.

35 Článek 8 nařízení č. 1371/2007 je třeba vykládat ve světle těchto cílů.

36 Článek 8 odst. 2 tohoto nařízení stanoví, že železniční podniky poskytují cestujícím během cesty přinejmenším informace uvedené v části II přílohy II uvedeného nařízení. Tyto informace se týkají služeb ve vlaku, příští stanice, zpoždění, hlavních přípojů, jakož i otázek týkajících se bezpečnosti.

37 Za účelem dodržení zájmů cestujících, jakož i obecných cílů sledovaných nařízením č. 1371/2007, připomenutým v bodě 34 tohoto rozsudku, musí být poskytované informace pro cestujícího užitečné.

38 Informace o zpoždění nebo odřeknutí přípojů, o kterých se cestující mohl dozvědět, když se podíval na informační tabule před svým odjezdem – pokud byly v tomto okamžiku známy – jsou informacemi, které musí být rovněž cestujícímu oznámeny, jestliže k těmto zpožděním nebo odřeknutím přípojů došlo po jeho odjezdu. V opačném případě by byl cestující po svém odjezdu informován v rozporu s cíli sledovanými nařízením č. 1371/2007 pouze o časech odjezdu hlavních přípojů podle jízdního řádu, nikoliv však o změnách, ke kterým došlo po jeho odjezdu, takže by dříve poskytnuté informace byly zastaralé.

39 Železniční podniky mají tedy podle čl. 8 odst. 2 a přílohy II části II nařízení č. 1371/2007 povinnost poskytovat v reálném čase aktualizované informace o příjezdu, průjezdu a odjezdu hlavních přípojů.

40 Příloha II část II nařízení č. 1371/2007 dále zmiňuje „hlavní přípoje“, přičemž tento výraz neomezuje informační povinnost, kterou má železniční podnik, pouze na jeho vlastní hlavní přípoje.

41 Je tedy třeba mít za to, že se tato povinnost týká všech hlavních přípojů, které zahrnují hlavní přípoje dotčeného železničního podniku, jakož i přípoje zajišťované jinými železničními podniky. Pokud není splněna, nemůže být dosažen cíl spočívající v informování cestujících sledovaný nařízením č. 1371/2007.

42 Tento výklad je potvrzen čl. 9 odst. 1 nařízení č. 1371/2007, který stanoví, že železniční podniky a prodavači lístků nabízejí přepravní doklady, přímé přepravní doklady a rezervace, pokud jsou k dispozici. Bod 7 odůvodnění tohoto nařízení stanoví, že poskytování přímých přepravních dokladů usnadňuje přechod cestujících v železniční přepravě od jednoho provozovatele k jinému. Restriktivní výklad ohledně toho, jaké informace musí být cestujícím poskytnuty, narušuje jejich přepravu a ohrožuje sledovaný cíl, neboť podněcuje cestující k tomu, aby dávali přednost velkým železničním podnikům, které jim mohou poskytovat informace o všech částech jejich cesty aktualizované v reálném čase.

43 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba na první otázku odpovědět tak, že ustanovení čl. 8 odst. 2 ve spojení s přílohou II částí II nařízení č. 1371/2007 musí být vykládána v tom smyslu, že informace o hlavních přípojích musí zahrnovat kromě času odjezdu podle jízdního řádu rovněž informace o zpoždění nebo odřeknutí uvedených přípojů nezávisle na tom, který železniční podnik je zajišťuje.

Ke druhé otázce

44 Pro účely odpovědi na tuto otázku, která se týká povinností provozovatele infrastruktury, je nutno konstatovat, že článek 5 směrnice 2001/14 stanoví, že železniční podniky mají na nediskriminačním základě nárok na minimální přístupový balík a přístup k dopravní infrastruktuře po železnici podle přílohy II směrnice 2001/14.

45 Příloha II bod 1 písm. d) směrnice 2001/14, které stanoví, že tento přístupový balík zahrnuje zejména poskytování informací o pohybu vlaku, musí být, jak uvedl generální advokát v bodě 51 svého stanoviska, vykládán ve spojení přílohou II bodem 1 písm. e) této směrnice, které opravňuje železniční podniky k obdržení veškerých dalších informací potřebných k zavedení nebo provozování služby, pro niž byla kapacita poskytnuta.

46 V tomto ohledu je třeba připomenout, jak bylo uvedeno v bodě 41 tohoto rozsudku, že informace o příjezdu, průjezdu a odjezdu hlavních přípojů aktualizované v reálném čase, zejména pak ty, které se týkají jiných železničních podniků, jsou nezbytné pro každý železniční podnik ke splnění povinností, které jsou mu uloženy nařízením č. 1371/2007.

47 Kromě toho je nutno konstatovat, že pro zajištění spravedlivé hospodářské soutěže na trhu železniční dopravy cestujících je třeba zajistit, aby jim všechny železniční podniky mohly poskytovat srovnatelnou kvalitu služeb. Jak bylo zdůrazněno v bodech 40 a 41 tohoto rozsudku, pokud by železniční podnik mohl poskytnout pouze informace o vlastních přípojích, mohl by podnik, který má širší síť, poskytovat svým cestujícím úplnější informace, než které by mohl zajistit podnik provozující omezený počet tratí, což by bylo v rozporu s cílem umožnit větší integraci železničního odvětví, uvedeným v bodě 1 odůvodnění směrnice 2001/14, a rovněž s povinností informovat cestující.

48 Železničním podnikům musí být tedy pro účely výkonu práva na přístup k železniční infrastruktuře provozovatelem infrastruktury poskytnuty informace aktualizované v reálném čase o příjezdu, průjezdu a odjezdu hlavních přípojů zajišťovaných jinými železničními podniky, aby mohly podle ustanovení článku 5 ve spojení s přílohou II bodem 1 písm. e) směrnice 2001/14 zavést službu, pro niž byla kapacita poskytnuta.

49 Na rozdíl od toho, co tvrdí ÖBB-Infrastruktur AG, nemohou tyto informace, které jsou k dispozici na informačních tabulích různých nádraží, být považovány za informace důvěrné nebo citlivé povahy, což by bránilo jejich sdělení jednotlivým dotčeným železničním podnikům.

50 V důsledku toho je na druhou otázku třeba odpovědět, že ustanovení čl. 8 odst. 2 ve spojení s přílohou II částí II nařízení č. 1371/2007, jakož i článek 5 ve spojení s přílohou II směrnice 2001/14 musí být vykládány v tom smyslu, že provozovatel infrastruktury je povinen poskytovat železničním

podnikům nediskriminačním způsobem údaje aktualizované v reálném čase o příjezdu, průjezdu a odjezdu vlaků provozovaných jinými železničními podniky, pokud jsou tyto vlaky hlavními přípoji ve smyslu přílohy II části II nařízení č. 1371/2007.

K nákladům řízení

51 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (první senát) rozhodl takto:

1) **Ustanovení čl. 8 odst. 2 ve spojení s přílohou II částí II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě musí být vykládána v tom smyslu, že informace o hlavních přípojích musí zahrnovat kromě času odjezdu podle jízdního řádu rovněž informace o zpoždění nebo odřeknutí uvedených přípojů nezávisle na tom, který železniční podnik je zajišťuje.**

2) **Ustanovení čl. 8 odst. 2 ve spojení s přílohou II částí II nařízení č. 1371/2007, jakož i článek 5 ve spojení s přílohou II směrnice 2001/14/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti musí být vykládány v tom smyslu, že provozovatel infrastruktury je povinen poskytovat železničním podnikům nediskriminačním způsobem údaje aktualizované v reálném čase o příjezdu, průjezdu a odjezdu vlaků provozovaných jinými železničními podniky, pokud jsou tyto vlaky hlavními přípoji ve smyslu přílohy II části II nařízení č. 1371/2007.**

Podpisy.