Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda)

22. november 2012*

Transport — Raudteetransport — Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kohustus anda raudtee-ettevõtjatele reaalajas täielikku teavet rongi liikumise kohta ja seda eelkõige seoses rongide võimalike hilinemistega, võimaldamaks tagada ühendusreisid

Kohtuasjas C-136/11,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Schienen-Control Kommissioni (Austria) 11. märtsi 2011. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 18. märtsil 2011, menetluses

Westbahn Management GmbH

versus

ÖBB-Infrastruktur AG,

EUROOPA KOHUS (esimene koda),

koosseisus: koja president A. Tizzano, kohtunikud A. Borg Barthet (ettekandja), J.-J. Kasel, M. Safjan ja M. Berger,

kohtujurist: N. Jääskinen,

kohtusekretär: osakonnajuhataja M.-A. Gaudissart,

arvestades kirjalikus menetluses ja 21. märtsi 2012. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades kirjalikke seisukohti, mille esitasid:

— Westbahn Management GmbH, esindajad: *Rechtsanwalt* D. Böhmdorfer ja *Rechtsanwalt* R. Schender,

— ÖBB-Infrastruktur AG, esindajad: *Rechtsanwalt* G. Ganzger, *Rechtsanwalt* A. Egger ja *Rechtsanwalt* G. Lansky,

— Poola valitsus, esindaja: M. Szpunar,

— Euroopa Komisjon, esindajad: G. Braun ja H. Støvlbæk,

olles 7. juuni 2012. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: saksa.

otsuse

1 Eelotsusetaotlus puudutab küsimust, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määruse (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT L 315, lk 14) artikli 8 lõiget 2 koostoimes II lisa II osa sätetega, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ja tasude kehtestamise kohta raudtee infrastruktuuri kasutamise eest (EÜT L 75, lk 29, ELT eriväljaanne 07/05, lk 404), muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiviga 2004/49/EÜ (ELT L 164, lk 44; ELT eriväljaanne 07/08, lk 227; edaspidi „direktiiv 2001/14"), artiklit 5 koostoimes II lisa sätetega.

2 See eelotsusetaotlus esitati Westbahn Management GmbH (edaspidi „Westbahn Management") ja ÖBB-Infrastruktur AG (edaspidi „ÖBB-Infrastruktur") vahelises vaidluses selle üle, et viimane keeldus andmast Westbahn Managementile reaalajas teavet teiste raudtee-ettevõtjate kohta, kes olid andnud talle loa teavitada reisijaid rongide tegelikest väljumisaegadest, võimaldamaks tagada ühendusreisid.

Õiguslik raamistik

Liidu õigusnormid

Direktiiv 2001/14

3 Direktiivi 2001/14 põhjenduse 1 kohaselt:

„Ühenduse raudteesektori ulatuslikum integratsioon on oluline samm siseturu väljakujundamisel ning teel püsiva liikuvuse poole."

4 Direktiivi 2001/14 artikkel 5 „Teenused" sätestab:

„1. Raudtee-ettevõtjatel on diskrimineerimata õigus II lisas kirjeldatud minimaalset teenustepaketti kasutada ning teenindusseadmetele raudteed mööda juurde pääseda. II lisa punktis 2 nimetatud teenuseid osutatakse diskrimineerimata ning raudtee-ettevõtjate taotlusi võib tagasi lükata üksnes juhul, kui on olemas turutingimustele vastavad alternatiivsed võimalused. Kui üks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kes on peamise infrastruktuuri haldaja, neid teenuseid ei osuta, kasutab ta kõiki mõistlikke vahendeid, et nimetatud teenuste osutamist hõlbustada.

2. Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja osutab mõnd II lisa punktis 3 nimetatud teenust lisateenusena, osutab ta seda taotluse korral igale raudtee-ettevõtjale.

3. Raudtee-ettevõtjad võivad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt või teistelt teenindajatelt taotleda II lisa punktis 4 loetletud täiendavaid lisateenuseid. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei ole kohustatud neid teenuseid osutama."

5 Nimetatud direktiivi II lisa „Raudtee-ettevõtjatele osutatavad teenused" sätestab:

„1. Minimaalne kasutuspakett sisaldab:

a) infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotluste käsitlemist;

b) õigust kasutada eraldatud läbilaskevõimsust;

c) pöörangute ja haruteede kasutamist;

d) liikluskorraldust, sealhulgas signaalimist, suunamist, dispetšjuhtimist ja sidet ning teabe andmist rongi liikumise kohta;

e) mis tahes muud teavet, mida on tarvis selle teenuse käitamiseks, mille jaoks on läbilaskevõimsus eraldatud.

2. Rööbasteed mööda teenindusvahendite juurde pääs ning teenindamine hõlmab:

a) elektri kontaktvõrgu kasutamist kohtades, kus see on võimalik;

b) tankimisseadmeid;

c) jaamu, jaamahooneid ja muid rajatisi reisijate jaoks;

d) kaubajaamu;

e) sorteerimisjaamu;

f) rongide koostamise seadmeid;

g) ladustusteid;

h) hooldust ja muid tehnilisi vahendeid.

3. Lisateenused võivad hõlmata:

a) elektri kontaktvõrgu kasutamist;

b) reisirongide eelsoojendust;

c) kütuse tarnimist, manööverdamist ja kõiki muid teenuseid, mida osutatakse koos eespool nimetatud põhiteenustega;

d) erilepinguid:

— ohtlike kaupade veo juhtimiseks,

— abi osutamiseks erirongide liiklemisel.

4. Täiendavad teenused võivad hõlmata:

a) juurdepääsu sidevõrgule;

b) täiendava teabe andmist;

c) veeremi tehnokontrolli.”

Määrus nr 1371/2007

6 Määruse nr 1371/2007 põhjenduste 1–5 ja 7–9 kohaselt:

„(1) Ühise transpordipoliitika raames on oluline tagada rongireisijate kasutajaõigused ning parandada raudtee reisijateveo teenuste kvaliteeti ja tõhusust, et aidata suurendada raudteeveo osakaalu võrreldes teiste transpordiliikidega.

(2) Komisjoni teatises „Tarbijapoliitika strateegia aastateks 2002–2006” [ELT C 137, lk 2] seatakse eesmärgiks kõrgetasemelise tarbijakaitse saavutamine transpordi alal [EÜ] artikli 153 lõike 2 kohaselt.

(3) Kuna rongireisija on veolepingu nõrgem osapool, tuleb reisija vastavaid õigusi kaitsta.

(4) Raudteeteenuste kasutaja õiguste hulka kuulub õigus saada teavet teenuste kohta nii enne reisi kui ka reisi ajal. Võimaluse korral peaksid raudtee-ettevõtjad ja piletimüüjad andma seda teavet ette ja võimalikult kiiresti.

(5) Reisiteabe andmist käsitlevad üksikasjalikumad nõuded esitatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiivi 2001/16/EÜ üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta [(EÜT L 110, lk 27); muudetud komisjoni 1. juuni 2007. aasta direktiiviga 2007/32/EÜ (ELT L 141, lk 63)] tehnilistes koostalitusnõuetes.

[...]

(7) Raudtee-ettevõtjad peaksid tegema koostööd, et hõlbustada rongireisijate üleminekut ühe operaatori juurest teise juurde, pakkudes võimaluse korral otsepileteid.

(8) Rongireisijatele teabe ja piletite andmist tuleks hõlbustada arvutipõhiste süsteemide üldnõuetele kohandamisega.

(9) Reisi teabe- ja broneerimissüsteemide edasine rakendamine peaks olema kooskõlas tehniliste koostalitusnõuetega.”

7 Määruse nr 1371/2007 artikli 8 lõige 2 sätestab:

„Raudtee-ettevõtja peab reisijale reisi vältel andma vähemalt II lisa II osas osutatud teavet.”

8 Selle määruse artikli 9 lõige 1 sätestab:

„Raudtee-ettevõtjad ja piletimüüjad pakuvad pileteid, otsepileteid ja broneeringuid, juhul kui need on kättesaadavad.”

9 Nimetatud määruse artikli 18 lõige 1 näeb ette:

„Saabumise või väljumise hilinemise korral teavitab raudtee-ettevõtja või jaamaülem reisijaid olukorrast ning arvestuslikust väljumis- ja saabumisajast niipea, kui see teave on kättesaadav.”

10 Sama määruse II lisa II osa „Teave reisi ajal” näeb ette järgmise info andmise:

„Rongis pakutavad teenused

Järgmine peatus

Hilinemised

Olulisemad ühendusreisid

Ohutus- ja turvanõuded”

Austria õigusnormid

11 Raudteeseaduse (Eisenbahngesetz, *BGBl.* 60/1957, edaspidi „EisbG”) § 54 sätestab:

„Käesoleva seaduse VI osa sätete eesmärk on tagada Austria raudteeliinide säästlik ja tõhus kasutamine,

1. luues raudteetransporditurul tasakaalustatud ja toimiva konkurentsi raudtee-ettevõtjate vahel peamistel raudteeliinidel ning kõrvalliinidel, mis on ühendatud teiste peamiste või kõrvalliinidega;

2. soodustades uute raudtee-ettevõtjate sisenemist raudteetransporditurule;

3. tagades kasutajatele juurdepääsu raudteeinfrastruktuurile, ja

4. jälgides konkurentsi, tagamaks raudtee infrastruktuurile juurdepääsu õigusega kasutajate kaitse turgu valitseva seisundi kuritarvitamise eest.”

12 Nimetatud seaduse § 58 sätestab:

„1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab diskrimineerimata tegema juurdepääsuõigusega isikutele raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu eesmärgil lisaks sellele juurdepääsule minimaalse teenustepaketina kättesaadavaks järgmised teenused:

1. pöörangute ja haruteede kasutamine;

2. rongiliikluse korraldus, sealhulgas […] side ning teabe andmine rongide liikumise kohta;

3. side- ja infosüsteemi puudutavad teenused, ilma milleta ei ole juurdepääsu õigust omavatel isikutel võimalik juurdepääsu kasutamine õiguslikel, faktilistel ja majanduslikel põhjustel.

[...]

4. Järgmised täiendavad teenused võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja juurdepääsuõigusega isikutele raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu eesmärgil kättesaadavaks teha, kuid ta ei ole selleks kohustatud:

1. lõike 1 punktis 3 sätestatust kaugemale minev juurdepääs sidevõrgule;

2. täiendava teabe andmine;

3. veeremi tehnokontroll.

[...]”

13 EisbG § 81 näeb ette:

„1. Schienen-Control GmbH juures asutatakse Schienen-Control Kommission [raudteekontrolli komisjon].

2. Schienen-Control Kommission on kohustatud täitma talle käesoleva liiduseaduse osades 3, 5–6b ja 9 pandud ülesandeid […] ja lahendama Schienen-Control GmbH otsuste peale esitatud apellatsioonkaebusi. [...]

3. Schienen-Control Kommissioni juhib Schienen-Control GmbH. Schienen-Control Kommissioni heaks tehtava tegevuse raames peavad Schienen-Control GmbH töötajad järgima esimehe või töökorras nimetatud liikme korraldusi."

14 EisbG § 82 kohaselt:

„1. Schienen-Control Kommission koosneb eesistujast ja veel kahest liikmest. Igale liikmele nimetatakse asendusliige. Asendusliige asub liikme puudumise korral tema asemele. Esimehe ja selle asendusliikme, kes peavad kuuluma kohtunikkonda, määrab ametisse Bundesminister für Justiz [Austria justiitsminister]. Ülejäänud liikmed ja nende asendusliikmed, kelle puhul peab tegemist olema transpordisektori asjaomaste valdkondade spetsialistidega, määrab Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie [transpordi, innovatsiooni ja tehnoloogia liiduminister] ettepanekul ametisse Austria föderaalvalitsus.

2. Schienen-Control Kommissioni ei või kuuluda:

1. föderaalvalitsuse või liidumaa valitsuse liikmed ning riigisekretärid;

2. isikud, kes on juriidiliselt või sisuliselt tihedalt seotud isikutega, kes kasutavad Schienen-Control Kommissioni teenuseid;

3. isikud, keda ei saa valida Nationalrati [Rahvusnõukogu].

3. Schienen-Control Kommissioni liikmed ja nende asendusliikmed nimetatakse ametisse viieaastaseks ametiajaks. Nad on oma ametikohal selle ametiaja kestel kuni ametikoha uuesti täitmiseni. Neid võib ametisse tagasi nimetada. Kui liige või asendusliige lahkub ametist enne ametiaja lõppemist, määratakse lõike 1 kohaselt ülejäänud ametiajaks ametisse uus liige või asendusliige.

4. Liikme või asendusliikme staatus lõpeb:

1. surma korral;

2. ametiaja lõppemisel;

3. ametist lahkumisel;

4. kui kõik ülejäänud liikmed tuvastavad, et liige või asendusliige ei ole raske füüsilise või vaimse puude tõttu suuteline oma ülesandeid korrakohaselt täitma;

5. kui kõik ülejäänud liikmed tuvastavad, et liige või asendusliige ei ole ilma mõjuva põhjuseta ilmunud kolmele järjestikusele koosolekule;

6. esimehe või selle asendusliikme puhul kohtunikkonnast väljaarvamise puhul.

5. Liikmete ja asendusliikmete suhtes kehtib vastavalt Bundes-Verfassungsgesetz [Austria põhiseadus] artikli 20 lõikele 3 konfidentsiaalsuskohustus."

15 EisbG § 83 sätestab:

„Schienen-Control Kommissioni otsused võetakse vastu häälteenamusega; hääletamast loobumine ei ole lubatav. Kui hääled jagunevad võrdselt, on otsustav hääl esimehel. Schienen-Control Kommission võtab vastu töökorra, milles ta võib teha üksikutele liikmetele ülesandeks juhtida igapäevast tegevust, kaasa arvatud menetlusküsimustes otsuste tegemine. Liikmed on oma ametikohal sõltumatud ega ole seotud ühegi juhisega."

16 EisbG § 84 sätestab:

„Kui käesolevas liiduseaduses ei ole sätestatud teisiti, peab Schienen-Control Kommission kohaldama Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetzi [üldine haldusmenetluse seadus] sätteid, eelkõige ka neid sätteid, mis käsitlevad menetlust kohtulaadsetes sõltumatutes haldusorganites (Unabhängige Verwaltungssenate). Schienen-Control Kommissioni otsuseid ei saa halduskorras tühistada ega muuta. Nende peale võib kaebuse esitada Verwaltungsgerichtshofile [Austria kõrgeim halduskohus]."

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

17 Westbahn Management osutab alates 2011-2012. aasta sõiduplaani kehtivusajast raudtee reisijateveo teenuseid liinil Viin (Austria) – Salzburg (Austria).

18 ÖBB-Infrastruktur majandab suuremat osa Austria raudteeinfrastruktuuri võrgustikust, sealhulgas ka liini Viin–Salzburg. Tema käsutuses on reaalajaandmed kõigi rongide kohta, mis tema majandatavas raudteevõrgustikus liiguvad. Need reaalajaandmed hõlmavad rongi asukohta reaalajas ning saabumis-, läbisõidu- ja väljumisaegu.

19 ÖBB-Infrastruktur teeb kõigile raudtee-ettevõtjatele kättesaadavaks nende endi rongide reaalajaandmed. Kõigi rongide reaalajaandmed, mis just sel ajal tema majandatavas raudteevõrgustikus liiguvad, on – ilma et oleks siiski märgitud asjaomast raudtee-ettevõtjat – kõigile raudtee-ettevõtjatele kättesaadavad salasõnaga kaitstud programmis ÖBB-Infrastrukturi veebisaidil.

20 Mitmes suuremas raudteejaamas kuvab ÖBB-Infrastruktur reisirongide saabumis- ja väljumisajad monitoridel.

21 Westbahn Management palus ÖBB-Infrastrukturil teha talle kättesaadavaks teiste raudtee-ettevõtjate reaalajaandmed, et ta saaks teavitada oma reisijaid rongide tegelikest väljumisaegadest, mis võimaldaks tagada ühendusreisid.

22 ÖBB-Infrastruktur jättis selle taotluse oma 22. oktoobri 2010. aasta kirjaga rahuldamata, kuna ta edastab põhimõtteliselt ainult asjaomase raudtee-ettevõtjaga seotud andmeid. Ta soovitas Westbahn Managementil sõlmida teiste raudtee-ettevõtjatega kokkulepe, milles nad nõustuvad andmete edastamisega.

23 Ühtki niisugust kokkulepet Westbahn Managementi ja mõne teise raudtee-ettevõtja vahel siiski ei sõlmitud. Eelkõige keeldus sedalaadi kokkulepet sõlmimast ÖBB-Personenverkehr AG (edaspidi „ÖBB-PV"). ÖBB-PV on turgu valitsev reisijateveoettevõtja Austrias. Nii ÖBB-PV kui ÖBB-Infrastrukturi ainuaktsionär on ÖBB-Holding AG.

24 Westbahn Managementi arvates on nende andmete edastamisest keeldumine vastuolus määruse nr 1371/2007 II lisa II osa sätetega ja talle tuleb anda nendele andmetele juurdepääs. Sellest tulenevalt esitas ta vastavasisulise taotluse Schienen-Control Kommissionile.

25 Kuna Schienen-Control Kommission leidis, et tema menetluses oleva kohtuasja lahendamine sõltub liidu õigusnormide tõlgendusest, otsustas ta menetluse peatada ning esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [määruse nr 1371/2007] artikli 8 lõiget 2 koostoimes II lisa II osaga tuleb tõlgendada nii, et teabe andmine olulisemate ühendusreiside kohta peab lisaks avaldatud väljumisaegadele hõlmama ka teavet nende ühendusreiside hilinemiste või tühistamise kohta?

2. Juhul kui vastus esimesele küsimusele on jaatav:

Kas määruse nr 1371/2007 artikli 8 lõiget 2 koostoimes II lisa II osa sätetega arvesse võttes tuleb [direktiivi 2001/14/EÜ] artiklit 5 koostoimes II lisa sätetega tõlgendada nii, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on kohustatud raudtee-ettevõtjatele diskrimineerimata kättesaadavaks tegema teiste raudtee-ettevõtjate rongide reaalajaandmed, juhul kui nende rongide puhul on tegemist olulisemate ühendusreisidega määruse nr 1371/2007 II lisa II osa tähenduses?”

Eelotsuse küsimused

Euroopa Kohtu pädevus

26 Nagu eelotsusetaotluse esitanud kohus on märkinud, tuleb enne esitatud küsimustele vastamist teha kindlaks, kas Schienen-Control Kommission on kohus ELTL artikli 267 tähenduses ja kas Euroopa Kohus on sellest tulenevalt pädev esitatud eelotsuse küsimustele vastama.

27 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt arvestab Euroopa Kohus selleks, et hinnata, kas eelotsusetaotluse esitanud organi puhul on tegemist kohtuga ELTL artikli 267 tähenduses – see küsimus kuulub üksnes liidu õiguse valdkonda –, järgmisi asjaolusid nende kogumis: organi õiguslik alus, alalisus, otsuste kohustuslikkus, menetluse võistlevus, õigusnormide kohaldamine selle organi poolt ning tema sõltumatus (vt eelkõige 14. juuni 2007. aasta otsus kohtuasjas C-246/05: Häupl, EKL 2007, lk I-4673, punkt 16; 18. oktoobri 2007. aasta otsus kohtuasjas C-195/06: Österreichischer Rundfunk, EKL 2007, lk I-8817, punkt 19, ja 10. detsembri 2009. aasta otsus kohtuasjas C-205/08: Umweltanwalt von Kärnten, EKL 2009, lk I-11525, punkt 35).

28 Nagu ka kohtujurist on oma ettepaneku punktis 28 märkinud, tuleb sellega seoses esiteks rõhutada, et Schienen-Control Kommission on asutatud alalise organina EisbG § 81 lõike 1 alusel. Selle seaduse §-dest 81–84 ilmneb, et Schienen-Control Kommission vastab nõuetele organi õigusliku aluse, otsuste kohustusliku laadi ja alalisuse kohta, samuti õigusnormide kohaldamise ja organi sõltumatuse kohta.

29 Lisaks tuleb ühelt poolt märkida, et eelotsusetaotluse kohaselt reguleerib Schienen-Control Kommissioni tegevust üldine haldusmenetluse seadus ning seeläbi on seal tagatud võistlev menetlus, kus pooltel on võimalus kaitsta oma õigusi ja õiguslikke huve, ning võistlev menetlus võib toimuda kohtuistungi vormis ja sinna võib kutsuda tunnistajaid ja eksperte.

30 Teiselt poolt tuleb ühtlasi märkida, et EisbG § 84 kohaselt reguleerib Schienen-Control Kommissioni tegevust üldine haldusmenetluse seadus, tema otsuseid ei saa halduskorras tühistada ega muuta, kuid nende peale võib kaebuse esitada Verwaltungsgerichtshofile (halduskohus).

31 Eeltoodust järeldub, et Schienen-Control Kommission on kohus ELTL artikli 267 tähenduses, millest tulenevalt on Euroopa Kohus pädev esitatud eelotsuse küsimustele vastama.

Esimene küsimus

32 Oma esimese küsimusega soovib Schienen-Control Kommission sisuliselt teada, kas määruse nr 1371/2007 artikli 8 lõiget 2 koostoimes II lisa II osa sätetega tuleb tõlgendada nii, et teave olulisemate ühendusreiside kohta peab lisaks avaldatud väljumisaegadele hõlmama ka teavet nende ühendusreiside ja eelkõige teiste raudtee-ettevõtjate ühendusreiside hilinemiste või tühistamise kohta.

33 Sellele küsimusele vastamiseks peab meeles pidama, et vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale tuleb sellise liidu õiguse sätte tõlgendamisel, nagu on antud juhul kõne all, arvestada mitte üksnes selle sõnastust, vaid ka konteksti ning selle õigusaktiga taotletavaid eesmärke, mille osaks säte on (vt eelkõige 26. juuni 1990. aasta otsus kohtuasjas C-185/89: Velker International Oil Company, EKL 1990, lk I-2561, punkt 17, ja 19. juuli 2012. aasta otsus kohtuasjas C-33/11: A., punkt 27).

34 Määruse nr 1371/2007 eesmärgid on mainitud selle põhjendustes. Nii rõhutab määruse nr 1371/2007 põhjendus 1, et ühise transpordipoliitika raames on oluline tagada rongireisijate kasutajaõigused ning parandada raudtee reisijateveo teenuste kvaliteeti ja tõhusust. Määruse põhjendustest 2 ja 3 tuleneb, et eesmärk on kõrgetasemelise tarbijakaitse saavutamine transpordi alal ning rongireisija kui veolepingu nõrgema osapoole õigusi tuleb kaitsta. Nimetatud määruse põhjendus 4 viitab õigusele saada teavet teenuste kohta nii enne reisi kui ka reisi ajal ning seda võimalikult kiiresti. Lisaks osutatakse nimetatud määruse põhjendustes 5, 8 ja 9 ka eesmärgile hõlbustada asjaomasele teabele juurdepääsu piiriülesel tasandil.

35 Neid eesmärke tuleb pidada silmas määruse nr 1371/2005 artiklit 8 tõlgendades.

36 Selle määruse artikli 8 lõige 2 sätestab, et raudtee-ettevõtja peab reisijale reisi vältel andma vähemalt nimetatud määruse II lisa II osas osutatud teavet. See teave puudutab rongis pakutavaid teenuseid, järgmist peatust, hilinemisi, olulisemaid ühendusreise ning ohutus- ja turvanõudeid.

37 Reisijate huvide kaitsmiseks ja ka määruse nr 1371/2007 eesmärkide saavutamiseks – mida on meelde tuletatud käesoleva kohtuotsuse punktis 34 – peab reisijatele esitatud teave olema viimasele tarvilik.

38 Ühendusreiside hilinemist või tühistamist puudutav teave, millega reisija peaks saama tutvuda infotabloode vahendusel enne oma reisi algust – tingimusel, et see on sel hetkel teada –, sisaldab üksikasju, millest tuleb samuti reisijat teavitada, kui rongide hilinemised või tühistamised leiavad aset pärast tema reisi väljumist. Vastasel juhul saab reisija pärast oma reisi väljumist teada vaid olulisemate ühendusreiside kavandatud väljumisajad, kuid mitte midagi pärast väljumist aset leidnud muudatuste kohta, ning seega on talle edastatud teave aegunud, mis läheb vastuollu määruse nr 1371/2007 eesmärkidega.

39 Raudtee-ettevõtjatel on seega määruse nr 1371/2007 artikli 8 lõikest 2 ja II lisa II osast tulenev kohustus esitada reaalajas teavet olulisemate ühendusreiside kohta.

40 Lisaks on määruse nr 1371/2007 II lisa II osas nimetatud „olulisemad ühendusreisid”, kuid see väljend ei piira raudtee-ettevõtjal lasuvat teavitamiskohustust üksnes olulisemate ühendusreisidega.

41 Järelikult tuleb seda kohustust mõista nii, et sellega peetakse silmas kõiki olulisemaid ühendusreise, ning see hõlmab kõiki asjaomase raudtee-ettevõtja ning teiste ettevõtjate poolt tagatud olulisemaid ühendusreise. Muidu ei ole määruse nr 1371/2007 eesmärki reisijate teavitamise osas võimalik saavutada.

42 Seda tõlgendust kinnitab ka määruse nr 1371/2007 artikli 9 lõige 1, mis näeb ette, et raudtee-ettevõtjad ja piletimüüjad pakuvad pileteid, otsepileteid ja broneeringuid, juhul kui need on kättesaadavad. Selle määruse põhjendus 7 täpsustab, et otsepiletite pakkumine hõlbustab rongireisijate üleminekut ühe operaatori juurest teise juurde. Selle teabe kitsas tõlgendus, millele reisijatel peab olema ligipääs, seaks

ohtu reisijate ümberistumise ühendusreisidele ning muudaks eesmärgi küsitavaks seeläbi, et reisijaid ärgitatakse eelistama suuri raudtee-ettevõtjaid, kes on suutelised neid reaalajas teavitama reisi kõikidest etappidest.

43 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb esimesele küsimusele vastata, et määruse nr 1371/2007 artikli 8 lõiget 2 koostoimes II lisa II osa sätetega tuleb tõlgendada nii, et teave olulisemate ühendusreiside kohta peab lisaks avaldatud väljumisaegadele hõlmama ka teavet nende ühendusreiside hilinemiste või tühistamise kohta, ükskõik milline raudtee-ettevõtja neid ühendusreise tagab.

Teine küsimus

44 Sellele infrastruktuuri-ettevõtja kohustusi puudutavale küsimusele vastamiseks tuleb nentida, et direktiivi 2001/14 artikkel 5 sätestab, et raudtee-ettevõtjatel on õigus diskrimineerimata direktiivi 2001/14 II lisas kirjeldatud minimaalset teenustepaketti kasutada ning teenindusseadmetele raudteed mööda juurde pääseda.

45 Peale selle, nagu on märkinud ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 51, tuleb direktiivi 2001/14 II lisa punkti 1 alapunkti d, mis sätestab, et see pakett sisaldab eelkõige sidet ning teabe andmist rongi liikumise kohta, vaadelda koostoimes selle direktiivi II lisa punkti 1 alapunktiga e, mis annab raudtee-ettevõtjale õiguse saada mis tahes muud teavet, mida on tarvis selle teenuse käitamiseks, mille jaoks läbilaskevõimsus on eraldatud.

46 Selles osas tuleb meeles pidada, et nagu käesoleva kohtuotsuse punktis 41 on märgitud, on reaalajas antav teave oluliste ühendusreiside kohta ja eelkõige nende kohta, mis puudutavad teisi raudtee-ettevõtjaid, vajalik iga raudtee-ettevõtjate jaoks, et tal oleks võimalik täita määrusest nr 1371/2007 tulenevaid kohustusi.

47 Lisaks tuleb märkida, et ausa konkurentsi tagamiseks raudtee reisijateveo turul tuleb tagada, et kõik raudtee-ettevõtjad oleksid suutelised pakkuma reisijatele võrreldava kvaliteediga teenust. Nagu ka käesoleva kohtuotsuse punktides 40 ja 41 on rõhutatud, oleks juhul, kui raudtee-ettevõtja saaks edastada teavet üksnes omaenda ühendusreiside kohta, suuremat võrku haldav ettevõtja suuteline andma oma reisijatele täielikumat teavet kui see, mida saab tagada piiratud arvul liinidel tegutsev ettevõtja, mis oleks vastuolus ühelt poolt raudteesektori ulatuslikuma integratsiooni eesmärgiga – vastavalt direktiivi 2001/14 põhjendusele 1 – ja teiselt poolt kohustusega reisijaid teavitada.

48 Seega peavad raudtee-ettevõtjad raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu õiguse kasutamise eesmärgil saama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt reaalajas teavet teiste raudtee-ettevõtjate tagatud olulisemate ühendusreiside kohta, et nad oleksid suutelised vastavalt direktiivi 2001/14 artiklile 5 koostoimes II lisa punkti 1 alapunktiga e pakkuma teenust, milleks nad on volitatud.

49 Lisaks – vastupidi ÖBB-Infrastruktur AG väidetele – ei saa eri jaamade infotabloodel esitatud teavet pidada konfidentsiaalse või tundliku iseloomuga teabeks, mis takistaks selle jagamist eri asjaomastele raudtee-ettevõtjatele.

50 Järelikult tuleb teisele küsimusele vastata, et määruse nr 1371/2007 artikli 8 lõiget 2 koostoimes II lisa II osa sätetega, ning direktiivi 2001/14 artiklit 5 koostoimes II lisa sätetega tuleb tõlgendada nii, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab diskrimineerimata edastama raudtee-ettevõtjatele teiste raudtee-ettevõtjate rongide reaalajaandmeid, kui need rongid teevad olulisemaid ühendusreise määruse nr 1371/2007 II lisa II osa tähenduses.

Kohtukulud

51 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (esimene koda) otsustab:

1. **Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määruse (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta artikli 8 lõiget 2 koostoimes II lisa II osa sätetega tuleb tõlgendada nii, et teave olulisemate ühendusreiside kohta peab lisaks avaldatud väljumisaegadele hõlmama ka teavet nende ühendusreiside hilinemiste või tühistamise kohta, ükskõik milline raudtee-ettevõtja neid ühendusreise tagab.**

2. **Määruse nr 1371/2007 artikli 8 lõiget 2 koostoimes II lisa II osa sätetega, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ja tasude kehtestamise kohta raudtee infrastruktuuri kasutamise eest, muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiviga 2004/49/EÜ, artiklit 5 koostoimes II lisa sätetega tuleb tõlgendada nii, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab diskrimineerimata edastama raudtee-ettevõtjatele teiste raudtee-ettevõtjate rongide reaalajaandmeid, kui need rongid teevad olulisemaid ühendusreise määruse nr 1371/2007 II lisa II osa tähenduses.**

Allkirjad