A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2012. november 22.*

„Szállítás — Vasúti szállítás — A vasúti pályahálózat-működtető azon kötelezettsége, hogy a vasúttársaságok rendelkezésére bocsássa a vonatközlekedésre vonatkozó valamennyi, különösen az összeköttetéseket lehetővé tévő vonatok esetleges késésére vonatkozó valós idejű információt”

A C-136/11. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Schienen-Control Kommission (Ausztria) a Bírósághoz 2011. március 18-án érkezett, 2011. március 11-i határozatával terjesztett elő az előtte

a **Westbahn Management GmbH**

és

az **ÖBB-Infrastruktur AG** között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: A. Tizzano tanácselnök, A. Borg Barthet (előadó), J-J. Kasel, M. Safjan és M. Berger bírák,

főtanácsnok: N. Jääskinen,

hivatalvezető: M.-A. Gaudissart egységvezető,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2012. március 21-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a Westbahn Management GmbH képviseletében D. Böhmdorfer, és R. Schender Rechtsanwälte,

– az ÖBB-Infrastruktur AG képviseletében G. Ganzger, A. Egger, és G. Lansky Rechtsanwälte,

– a lengyel kormány képviseletében M. Szpunar, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében G. Braun és H. Støvlbæk, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2012. június 7-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

* Az eljárás nyelve: német.

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2007. október 23-i 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 315., 14. o.) II. melléklete II. részével összefüggésben értelmezett 8. cikke (2) bekezdésének, valamint a 2004. április 29-i 2004/49EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 164., 44. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 227. o.) módosított, a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 29. o.; helyesbítés: HL 2004. L 220., 16. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 404. o.; a továbbiakban: 2001/14 irányelv) II. mellékletével összefüggésben értelmezett 5. cikkének az értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet a Westbahn Management GmbH (a továbbiakban: Westbahn Management) és az ÖBB-Infrastruktur AG (a továbbiakban: ÖBB-Infrastruktur) között annak tárgyában folyamatban lévő eljárás keretében terjesztették elő, hogy ez utóbbi megtagadta a más vasúttársaságokra vonatkozó azon valós idejű adatok Westbahn Management részére történő rendelkezésre bocsátását, amelyek lehetővé tennék ez utóbbi számára azt, hogy utasait tájékoztassa a csatlakozások aktuális indulási időpontjáról.

Jogi háttér

Az uniós szabályozás

A 2001/14 irányelv

3 A 2001/14 irányelv (1) preambulumbekezdése értelmében:

„A Közösség vasúti ágazatának fokozottabb integrációja alapvető eleme a belső piac megvalósításának és a fenntartható mobilitás elérésének.”

4 A 2001/14 irányelv „Szolgáltatások” című 5. cikke előírja:

„(1) A vasúttársaságok hátrányos megkülönböztetéstől mentes alapon jogosultak minimális szolgáltatások összességére és a II. mellékletben megjelölt szolgáltatási infrastruktúrához való hálózaton keresztüli hozzáférésre. A II. melléklet 2. pontjában említett szolgáltatások nyújtása hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon történik, és a vasúttársaságok kérelmeit csak akkor lehet elutasítani, ha megoldásukra léteznek piaci körülmények között megvalósítható alternatívák. Ha nem egyetlen pályahálózat-működtető nyújt ilyen szolgáltatásokat, a »fő infrastruktúra« biztosítója minden tőle telhetőt megtesz a szolgáltatások nyújtásának megkönnyítésére.

(2) Ha a pályahálózat-működtető kiegészítő szolgáltatásként kínálja a II. melléklet 3. pontjában megjelölt szolgáltatások valamelyikét, minden olyan vasúttársaság részére, amely kéri, köteles biztosítani ezeket a szolgáltatásokat.

(3) A vasúttársaságok ezenfelül kérhetik a pályahálózat-működtetőtől vagy más szolgáltatótól a II. melléklet 4. pontjában felsorolt további mellékszolgáltatásokat. A pályahálózat-működtető nem köteles e szolgáltatásokat nyújtani.”

5 Az említett irányelvnek „A vasúttársaságok számára nyújtandó szolgáltatások” című II. melléklete a következőképpen rendelkezik:

„1. A minimális szolgáltatások összessége a következőket tartalmazza:

a) az infrastruktúra-kapacitásra vonatkozó kérelmek kezelése;

b) a megadott kapacitás használati joga;

c) a kitérők és elágazások használata;

d) a vonatközlekedés szabályozása, ideértve a jelző- és biztosítóberendezési rendszert, a szabályozást, a vonatindítást és a vonatmozgással kapcsolatos információk továbbítását és szolgáltatását;

e) egy kapacitással már rendelkező szolgáltatás bevezetéséhez vagy üzemeltetéséhez szükséges minden egyéb információ.

2. A hálózaton keresztüli hozzáférés a szolgáltatási infrastruktúrához és a nyújtott szolgáltatások a következőket tartalmazzák:

a) az áramszolgáltatási rendszer használata a vontatási áram számára, adott esetben;

b) üzemanyagtöltő berendezések;

c) személypályaudvarok, épületeik és egyéb infrastruktúra;

d) áruterminálok;

e) rendező pályaudvarok;

f) vonat-összeállító állomás;

g) tároló vágánycsoport;

h) karbantartó központok és egyéb műszaki infrastruktúra.

3. A kiegészítő szolgáltatások közé tartoznak:

a) vontatási áram;

b) személyszállító vonatok előfűtése;

c) tüzelőanyag-ellátás, tolatás, továbbá a fent említett hozzáférési létesítmények számára biztosított minden egyéb szolgáltatás;

d) egyedi szerződések a következők biztosítására:

– veszélyes anyagok szállításának felügyelete,

– különleges szerelvények közlekedtetéséhez nyújtott segítség.

4. A mellékszolgáltatások a következőket tartalmazhatják:

a) hozzáférés a távközlési hálózathoz;

b) kiegészítő információk szolgáltatása;

c) a gördülőállomány műszaki vizsgálata.”

Az 1371/2007 rendelet

6 Az 1371/2007 rendelet (1)–(5) és (7)–(9) preambulumbekezdése értelmében:

„(1) A közös közlekedéspolitika keretében fontos megőrizni a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok felhasználói jogait, valamint javítani a vasúti személyszállítási szolgáltatások minőségét és eredményességét annak érdekében, hogy a vasúti szállítás aránya az egyéb szállítási módokhoz képest növekedjen.

(2) A Bizottság »Fogyasztóvédelmi politikai stratégia: 2002–2006« című közleményének [HL C 137., 2. o.] célja a fogyasztóvédelem magas szintjének elérése a közlekedés területén, az [EK] 153. cikk[…] (2) bekezdésével összhangban.

(3) Mivel a szállítási szerződés vonatkozásában a vasúti személyszállítást igénybe vevő utas a gyengébbik fél, ezért az utasok jogait biztosítani kell e tekintetben.

(4) A vasúti szolgáltatásokra vonatkozó felhasználói jogok közé tartozik az utazást megelőzően és annak folyamán kapott tájékoztatáshoz való jog. A vasúttársaságoknak és a menetjegy-értékesítőknek az említett tájékoztatást lehetőség szerint előzetesen, és minél hamarabb meg kell adniuk.

(5) Az utazási információk nyújtásával kapcsolatos részletesebb követelményeket [a 2007. június 1-jei 2007/32/EK bizottsági irányelvvel (HL L 141., 63. o.) módosított], a hagyományos vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben [HL L 110., 27. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 26. kötet, 243. o.] említett átjárhatósági műszaki előírások (ÁME) határozzák majd meg.

[...]

(7) A vasúttársaságoknak együtt kell működniük a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok egyik üzemeltetőtől a másikhoz való átszállításának megkönnyítése érdekében, lehetőség szerint átszállójegyek biztosítása révén.

(8) A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok számára nyújtandó tájékoztatás és menetjegy-biztosítás megkönnyítése érdekében a számítógépesített rendszereket közös előírások szerint egymáshoz kell igazítani.

(9) Az utazási információs és foglalási rendszerek további bevezetését az ÁME-kkel összhangban kell végrehajtani.”

7 Az 1371/2007 rendelet 8. cikkének (2) bekezdése kimondja:

„A vasúttársaságnak az utas számára az utazás során legalább a II. melléklet II. részében felsorolt információkat biztosítania kell.”

8 E rendelet 9. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A vasúttársaságok és a menetjegy-értékesítők jegyeket, átszállójegyeket és helyfoglalásokat kínálnak, amennyiben ilyenek rendelkezésre állnak.”

9 Az említett rendelet 18. cikkének (1) bekezdése előírja:

„Késéssel történő érkezés vagy indulás esetén a vasúttársaságnak vagy az állomás üzemeltetőjének folyamatosan tájékoztatnia kell az utasokat a kialakult helyzetről, valamint a várható indulási és érkezési időről, amint ez az információ rendelkezésre áll.”

10 Ugyanezen rendelet II. mellékletének az „Információk az utazás során” című II. része a következő információk szolgáltatását írja elő:

„A vonaton igénybe vehető szolgáltatások

Következő állomás

Késések

Fő összeköttetések

Biztonsági és üzembiztonsági kérdések.”

Az osztrák szabályozás

11 A vasútról szóló törvény (Eisenbahngesetz, BGB1. 60/19657.; a továbbiakban: EisbG) 54. cikke a következőképpen rendelkezik:

„E törvény hatodik része rendelkezéseinek célja az osztrák vasútvonalak gazdaságos és hatékony használatának biztosítása

1. a vasúti közlekedés piacán a vasúttársaságok közötti egyenlő és működő verseny biztosításával a fő vasútvonalakon, valamint a más fő vagy mellékvasútvonalakat összekötő mellékvonalakon,

2. a vasúti közlekedés piacán új közlekedési társaságok megjelenésének ösztönzésével,

3. a kedvezményezettek vasúti infrastruktúrához való hozzáférésének biztosításával,

4. a verseny ellenőrzés alatt tartásával annak érdekében, hogy a pályahálózathoz való hozzáférés kedvezményezettjeit megvédjék az erőfölénnyel való visszaéléstől.”

12 Az említett törvény 58. cikke kimondja:

„(1) A pályahálózat-működtető a pályainfrastruktúrához való hozzáférés érdekében e hozzáférésen túlmenően hátrányos megkülönböztetéstől mentes alapon, minimális szolgáltatások összességeként a hozzáférésre jogosult rendelkezésére bocsátják a következő szolgáltatásokat:

1. a kitérők és elágazások használata;

2. a vonatközlekedés szabályozása, ideértve […] a vonatmozgással kapcsolatos információk továbbítását és szolgáltatását;

3. a kommunikációs és tájékoztatási rendszer azon szolgáltatásai, amelyek nélkül a hozzáférés jogosultja jogi, ténybeli vagy gazdasági okokból nem tudja gyakorolni hozzáférési jogosultságát.

[...]

(4) Anélkül, hogy erre kötelezett lenne, a pályahálózat-működtető a pályainfrastruktúrához való hozzáférés érdekében a következő mellékszolgáltatásokat biztosíthatja a hozzáférésre jogosult számára:

1. az (1) bekezdés 3. pontján túlmenően a távközlési hálózathoz való hozzáférés;

2. kiegészítő információk nyújtása;

3. a gördülőállomány műszaki vizsgálata.

[...]”

13 Az EisbG 81. cikke előírja:

„(1) A Schienen-Control GmbH mellett létrejön a Schienen-Control Kommission [pályaellenőrzési bizottság].

(2) A Schienen-Control Kommission az e szövetségi törvény 3., 5–6b., valamint 9. részében biztosított hatáskörök gyakorlására […] és a Schienen-Control GmbH határozatai ellen benyújtott fellebbezések elbírálására jogosult. […]

(3) A Schienen-Control Kommissiont a Schienen-Control GmbH irányítja. A Schienen-Control GmbH személyzetét a Schienen-Control Kommission részére végzett tevékenységük keretében az elnök vagy a működési szabályzatban megjelölt tag utasítja.”

14 Az EisbG 82. cikke értelmében:

„(1) A Schienen-Control Kommissionnak egy elnöke és két további tagja van. Minden tag mellé helyettest neveznek ki. A helyettes a tag akadályoztatása esetén ellátja annak feladatait. Az elnököt és az elnökhelyettest, akik bírók, a Bundesminister für Justiz (szövetségi igazságügyi miniszter) nevezi ki. A tagokat és helyetteseiket, akik a közlekedési ágazat megfelelő területének szakemberei, a Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (szövetségi közlekedési, innovációs és technológiai miniszter) javaslata alapján a szövetségi kormány nevezi ki.

(2) Nem lehet a Schienen-Control Kommission tagja:

1. a szövetségi kormány vagy valamely tartományi kormány tagja, illetve államtitkár;

2. a Schienen-Control Kommission tevékenységét igénybe vevő személyekkel jogilag vagy *de facto* közeli kapcsolatban álló személy;

3. az, aki a Nationalratban [Nemzeti Tanácsban] nem viselhet tisztséget.

(3) A Schienen-Control Kommission tagjait és helyetteseit ötéves időtartamra nevezik ki. Hivatali idejük lejártával az új tag kinevezéséig maradnak hivatalukban. A megbízatás megújítható. Amennyiben valamely tag vagy helyettes a megbízatás időtartamának lejártát megelőzően megszünteti a jogviszonyát, a megbízatás fennmaradó időszakára az (1) bekezdés értelmében új tagot, illetve helyettest kell kinevezni.

(4) A tagság, illetve a helyettes tagság megszűnik:

1. a tag halálával;

2. a megbízatás időtartamának lejártával;

3. lemondással;

4. az összes többi tag arra vonatkozó egyhangú megállapításával, hogy az adott tag, illetve a helyettes súlyos fizikai vagy szellemi fogyatékosság miatt alkalmatlan a feladat megfelelő ellátására;

5. az összes többi tag arra vonatkozó egyhangú megállapításával, hogy az adott tag, illetve a helyettes – megfelelő kimentés nélkül – nem tett eleget három egymást követő ülésre szóló meghívásnak;

6. ha az elnököt, illetve az elnökhelyettest kizárják a bírák közül.

(5) A tagokat és a helyetteseket az osztrák szövetségi alkotmány (Bundes-Verfassungsgesetz) 20. cikkének (3) bekezdése értelmében titoktartási kötelezettség terheli.”

15 Az EisbG 83. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A Schienen-Control Kommission a határozatokat többségi szavazással fogadja el; a tartózkodás nem megengedett. Szavazategyenlőség esetén az elnök szavazata dönt. A Schienen-Control Kommission maga fogadja el a működési szabályzat, amelyben az egyes tagokat megbízhatja a napi irányítással, beleértve az eljárási jogi határozatok meghozatalát is. A tagok függetlenek, és tevékenységük végzése során nem utasíthatóak.”

16 Az EisbG 84. cikke kimondja:

„Amennyiben a jelen szövetségi törvény eltérően nem rendelkezik, a Schienen-Control Kommission alkalmazza az általános közigazgatási eljárásról szóló törvény [Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz] rendelkezéseit, különösen a független közigazgatási tanácsok eljárására vonatkozó rendelkezéseket. A Schienen-Control Kommission határozatait közigazgatási úton nem lehet megsemmisíteni, sem megváltoztatni. Fellebbezéssel a Verwaltungsgerichtshofnál (közigazgatási bíróság) lehet élni.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

17 A Westbahn Management a 2011/2012 időszakra érvényes szolgálati menetrendtől kezdve vasúti személyszállítási szolgáltatásokat kíván nyújtani a Wien (Ausztria) és Salzburg (Ausztria) közötti vonalon.

18 Az ÖBB-Infrastruktur működteti az osztrák pályahálózat nagy részét, így a Bécs–Salzburg szakaszt is. Az ÖBB-Infrastruktur rendelkezésére áll az általa üzemeltetett pályahálózaton közlekedő minden vonat valós idejű adata. Ezen adatok a vonat pillanatnyi helyzetét mutatják, valamint az útvonal fennmaradó részén az érkezési, áthaladási és indulási időpontokat.

19 Az ÖBB-Infrastruktur a különböző vasúttársaságok részére továbbítja a saját vonataikra vonatkozó valós idejű adatokat. Minden egyes vasúttársaság az ÖBB-Infrastruktur internetes honlapján található, jelszóval védett programból lekérheti az ÖBB-Infrastruktur által működtetett pályahálózaton éppen közlekedő valamennyi vonat valós idejű adatát, mindazonáltal ezen adatokban nem tüntetik fel a különböző vasúttársaságokat.

20 Több fontos pályaudvaron az ÖBB-Infrastruktur monitorokon teszi közzé a személyszállító vonatok érkezési és indulási idejét.

21 A Westbahn Management azt kérte az ÖBB-Infrastrukturtól, hogy bocsássa rendelkezésére a más vasúttársaságokra vonatkozó valós idejű adatokat annak érdekében, hogy tájékoztatni tudja az utasait az összeköttetéseket biztosító vonatok aktuális indulási időpontjáról.

22 Az ÖBB-Infrastruktur a 2010. október 22-ei levélben azzal az indokkal utasította el e kérelmet, hogy főszabály szerint csupán az adott vasúttársaságra vonatkozó adatokat továbbítja. Az ÖBB-Infrastruktur a Westbahn Managementnek a más vasúttársaságokkal történő olyan megállapodás megkötését javasolta, amelyben ez utóbbiak hozzájárulnak a rájuk vonatkozó adatok továbbításához.

23 Mindazonáltal a Westbahn Management és más vasúttársaság között nem jött létre semmiféle ilyen megállapodás. Különösen az ÖBB-Personenverkehr AG (a továbbiakban: ÖBB-PV) utasította el ilyen megállapodás megkötését. A személyszállítás területén az ÖBB-PV az érintett osztrák piac vezető vállalkozása. Egyedüli részvényese az ÖBB-Holding AG, amely az ÖBB-Infrastruktur részvényese is.

24 A Westbahn Management úgy véli, hogy ezen adatok továbbításának megtagadása ellentétes az 1371/2007 rendelet II. mellékletének II. részével, és azt kéri, hogy hozzáférhessen az adatokhoz. Következésképpen erre vonatkozóan kérelmet nyújtott be Schienen-Control Kommissionhoz.

25 Tekintettel arra, hogy az elé terjesztett jogvita kimenetele az alkalmazandó uniós jog értelmezésétől függ, a Schienen-Control Kommission úgy döntött, hogy az eljárást felfüggeszti, és a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra:

„1) Úgy kell-e értelmezni az [1371/2007] rendelet II. melléklete II. részével összefüggésben értelmezett 8. cikkének (2) bekezdését, hogy a fő összeköttetésekről szóló információknak magukban kell foglalniuk a közzétett indulási idő mellett a csatlakozások késésének vagy kimaradásának közzétételét is?

2) Az első kérdésre adott igenlő válasz esetén:

úgy kell-e értelmezni a [2001/14] irányelv II. mellékletével összefüggésben értelmezett 5. cikkét az 1371/2007/EK rendelet II. melléklete II. részével összefüggésben értelmezett 8. cikkének (2) bekezdése fényében, hogy a pályahálózat-működtető köteles hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon a vasúttársaságok rendelkezésére bocsátani a más vasúttársaságok vonataira vonatkozó valós idejű adatokat, amennyiben ezek a vonatok az 1371/2007 rendelet II. mellékletének II. része értelmében vett fő összeköttetések?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

A Bíróság hatásköréről

26 Az előterjesztett kérdések megválaszolása előtt – amint az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban szerepel – meg kell vizsgálni, hogy a Schienen-Control Kommission az EUMSZ 267. cikk értelmében vett bíróságnak minősül-e, és ezért a Bíróság hatáskörrel rendelkezik-e az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések megválaszolására.

27 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint annak értékeléséhez, hogy az előzetes döntéshozatalt kezdeményező szervezet az EUMSZ 267. cikk szerinti bíróság jellemzőivel rendelkezik-e – ami kizárólag az uniós jog alapján eldöntendő kérdés –, a Bíróság bizonyos tényezők összességét veszi figyelembe, amelyek közé tartozik az, hogy a szervezet jogszabály alapján jött-e létre, állandó jelleggel

működik-e, hatásköre kötelező jellegű-e, az eljárása kontradiktórius jellegű-e, a szervezet jogszabályokat alkalmaz-e, valamint hogy a szervezet független-e (lásd többek között a C-246/05. sz. Häupl-ügyben 2007. június 14-én hozott ítélet [EBHT 2007., I-4673. o.] 16. pontját, a C-195/06. sz. Österreichischer Rundfunk ügyben 2007. október 18-án hozott ítélet [EBHT 2007., I-8817. o.] 19. pontját, valamint a C-205/08. sz. Umweltanwalt von Kärnten ügyben 2009. december 10-én hozott ítélet [EBHT 2009., I-11525. o.] 35. pontját).

28 E tekintetben – amint a főtanácsnok az indítványának 28. pontjában megjegyezte – hangsúlyozni kell, hogy a Schienen-Control Kommissiont az EisbG 81. cikkének (1) bekezdésében állandó szervként hozták létre. E törvény 81–84. cikkéből kitűnik, hogy a Schienen-Control Kommission megfelel azon követelményeknek, hogy jogszabály alapján jöjjön létre, hatásköre kötelező jellegű legyen, a szervezet állandó jelleggel működjön, jogszabályokat alkalmazzon, és hogy az ilyen szerv független legyen.

29 Továbbá, először is meg kell állapítani, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló határozat szerint a Schienen-Control Kommission előtti eljárásra a közigazgatási eljárásra vonatkozó általános törvény alkalmazandó, és így az biztosítja a Schienen-Control Kommission előtt folyó eljárás kontradiktórius jellegét, mivel a feleknek lehetőségük van jogaikat, valamint jogi érdekeiket érvényesíteniük, és mivel a kontradiktórius vita olyan tárgyalásra adhat alkalmat, amelyen tanúk és szakértők vehetnek részt.

30 Másrészt meg kell jegyezni továbbá azt, hogy az EisbG 84. cikke szerint a Schienen-Control Kommissionra az általános közigazgatási eljárási jog vonatkozik, hogy határozatai nem semmisíthetők meg közigazgatási határozatokkal, azokkal szemben azonban fellebbezés nyújtható be a Verwaltungsgerichtshofhoz.

31 A fentiekből következik, hogy a Schienen-Control Kommissiont az EUMSZ 267. cikk értelmében vett bíróságnak kell tekinteni, és így a Bíróság hatáskörrel rendelkezik az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések megválaszolására.

Az első kérdésről

32 Első kérdésével a Schienen-Control Kommission lényegében azt kívánja megtudni, hogy úgy kell-e értelmezni az 1371/2007 rendelet II. melléklete II. részével összefüggésben értelmezett 8. cikkének (2) bekezdését, hogy a fő összeköttetésekre vonatkozó információknak magukban kell foglalniuk a közzétett indulási idő mellett az említett összeköttetések késésére vagy kimaradására és különösen a más vasúttársaságokra vonatkozó információkat is.

33 E kérdés megválaszolása érdekében emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az olyan uniós jogi rendelkezések értelmezéséhez, mint amelyekről a jelen ügyben szó van, nemcsak azok kifejezéseit, hanem szövegkörnyezetüket, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek azok részét képezik (lásd többek között a C-185/89. sz. Velker International Oil Company ügyben 1990. június 26-án hozott ítélet [EBHT 1990., I-2561. o.] 17. pontját és a C-33/11. sz. A-ügyben 2012. július 19-én hozott ítélet 27. pontját).

34 Az 1371/2007 rendelettel kitűzött célokat annak preambulumbekezdése említi. Így az 1371/2007 rendelet (1) preambulumbekezdése hangsúlyozza, hogy a közös közlekedéspolitika keretében fontos megőrizni a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogait, valamint javítani a vasúti személyszállítási szolgáltatások minőségét és eredményességét. E rendelet (2) és (3) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy el kell érni a fogyasztóvédelem magas szintjét, és az utast, mint a szállítási szerződés gyengébbik felét, védeni kell. Az említett rendelet (4) preambulumbekezdése az utazásról az azt megelőzően és annak folyamán minél hamarabb nyújtott tájékoztatáshoz való jogra utal. Ezenkívül az említett rendelet (5), (8) és (9) preambulumbekezdése szintén nyilvánvalóvá teszi a határon átnyúló információkhoz való hozzáférés megkönnyítésének célját.

35 E célkitűzések fényében kell értelmezni az 1371/2007 rendelet 8. cikkét.

36 E rendelet 8. cikkének (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a vasúttársaságnak az utas számára az utazás során legalább az említett rendelet II. mellékletének II. részében felsorolt információkat biztosítania kell. E szolgáltatások a vonaton igénybe vehető szolgáltatások, a következő állomás, a késések, a fő összeköttetések, valamint a biztonsági és üzembiztonsági kérdések.

37 Az utasok érdekeinek, valamint az 1371/2007 rendelet által kitűzött és a jelen ítélet 34. pontjában említett általános céloknak a tiszteletben tartása érdekében az utasnak nyújtott információknak ez utóbbi számára hasznosnak kell lenniük.

38 E tekintetben az összeköttetések késésére vagy kimaradására vonatkozó információk, amelyekről az utas a kijelző táblán utazása előtt tudomást szerezhetett volna, feltéve hogy ezen információk abban az időpontban ismertek voltak, olyan elemeknek minősülnek, amelyekről akkor is tájékoztatni kell az utast, amikor e vonatkésések vagy -kimaradások az indulását követően következnek be. Ellenkező esetben az utas számára az indulását követően – az 1371/2007 rendelet által kitűzött célokkal ellentétben – csak a fő összeköttetések közzétett indulási ideje lenne ismeretes, azonban semmit sem tudna az ezt követően bekövetkezett változásokról, mivel a számára nyújtott információk már nem aktuálisak.

39 A vasúttársaságoknak az 1371/2007 rendelet 8. cikkének (2) bekezdése és II. mellékletének II. része alapján tehát kötelességük a fő összeköttetésekről valós idejű információkat szolgáltatni.

40 Ezenkívül az 1371/2007 rendelet II. mellékletének II. része említi a „fő összeköttetéseket”, amely kifejezés nem korlátozódik azon információnyújtási kötelezettségre, amely a vasúttársaságot kizárólag saját fő összeköttetéseivel kapcsolatban terheli.

41 Következésképpen e kötelezettséget úgy kell érteni, mint amely valamennyi fő összeköttetésre vonatkozik, mivel ez utóbbiak magukban foglalják az érintett vasúttársaság fő összeköttetéseit, valamint a más vasúttársaságok által biztosított összeköttetéseket. Ennek hiányában nem érhető el az 1371/2007 rendelettel kitűzött, az utasok tájékoztatására vonatkozó cél.

42 Ezen értelmezést megerősíti az 1371/2007 rendelet 9. cikkének (1) bekezdése, amely előírja, hogy a vasúttársaságok és a menetjegy-értékesítők jegyeket, átszállójegyeket és helyfoglalásokat kínálnak, amennyiben ilyenek rendelkezésre állnak. E rendelet (7) preambulumbekezdése meghatározza, hogy az átszállójegyek biztosítása megkönnyíti a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok egyik üzemeltetőtől a másikhoz való átszállítását. Azon információk megszorító értelmezése, amelyekhez az utasoknak hozzá kell férniük, megakadályozná ez utóbbiak átszállását, és megkérdőjelezné az így kitűzött célt az utasok arra való ösztönzésével, hogy azon nagy vasúttársaságokat részesítsék előnyben, amelyek valós idejű információkkal tudnak szolgálni az előbbiek utazásainak valamennyi szakaszára vonatkozóan.

43 A fenti megállapítások fényében az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy úgy kell értelmezni az 1371/2007 rendelet II. melléklete II. részével összefüggésben értelmezett 8. cikkének (2) bekezdését, hogy a fő összeköttetésekre vonatkozó információknak magukban kell foglalniuk a közzétett indulási idő mellett az említett összeköttetések késésére vagy kimaradására vonatkozó információkat is attól függetlenül, hogy mely vasúttársaság biztosítja ezen összeköttetéseket.

A második kérdésről

44 A pályahálózat-működtető kötelezettségére vonatkozó e kérdés megválaszolása céljából meg kell állapítani, hogy a 2001/14 irányelv 5. cikke úgy rendelkezik, hogy a vasúttársaságok hátrányos megkülönböztetéstől mentes alapon jogosultak minimális szolgáltatások összességére, valamint ezen irányelv II. mellékletben megjelölt szolgáltatási infrastruktúrához való hálózaton keresztüli hozzáférésre.

45 A 2001/14 irányelv II. melléklete 1. pontjának d) alpontját, amely előírja, hogy e szolgáltatások magukban foglalják többek között a vonatmozgással kapcsolatos információk továbbítását és szolgáltatását, amint a főtanácsnok az indítványának 51. pontjában említi, ezen irányelv II. melléklete 1. pontjának e) alpontjával összefüggésben kell értelmezni, amely lehetővé teszi a vasúttársaságoknak, hogy megkapjanak a kapacitással már rendelkező szolgáltatás bevezetéséhez vagy üzemeltetéséhez szükséges minden egyéb információt.

46 E tekintetben emlékeztetni kell arra, amint a jelen ítélet 41. pontjában szerepel, hogy a fő összeköttetésekre vonatkozó valós idejű információkra és többek között a más vasúttársaságokra vonatkozó információkra valamennyi vasúttársaságnak szüksége van annak érdekében, hogy teljesíthesse az 1371/2007 rendeletből eredő kötelezettségeit.

47 Ezenkívül meg kell állapítani, hogy a vasúti személyszállítás piacán a tisztességes verseny biztosítása érdekében garantálni kell azt, hogy az utasoknak hasonló minőségű szolgáltatásokat tudjon nyújtani valamennyi vasúttársaság. Amint a jelen ítélet 40. és 41. pontjában szerepel, ha egy vasúttársaság csak a saját összeköttetéseire vonatkozó információkat tud nyújtani, egy nagyobb hálózattal rendelkező vállalkozás az utasainak annál teljesebb információval tud szolgálni, mint amelyet egy korlátozott számú pályát működtető vállalkozás képes nyújtani, ami ellentétes egyrészt a vasúti ágazat fokozottabb integrációját lehetővé tévő, a 2001/14 irányelv (1) preambulumbekezdésében említett célkitűzéssel, és másrészt az utasok tájékoztatásának kötelezettségével.

48 Ezért a vasúti infrastruktúrához való hozzáféréshez való jog gyakorlása érdekében a pályahálózat-működtetők a vasúttársaságok számára a más vasúttársaságok által biztosított fő összeköttetésekre vonatkozóan valós idejű információkat nyújtanak annak érdekében, hogy a 2001/14 irányelv II. melléklete 1. pontjának e) alpontjával összefüggésben értelmezett 5. cikke alapján a már kapacitással rendelkező szolgáltatást be lehessen vezetni.

49 Ezenkívül az ÖBB-Infrastruktur állításával ellentétben ezen információkat, amelyeket a különböző vasútállomások kijelző tábláin közzétesznek, nem lehet bizalmas vagy érzékeny jellegűnek tekinteni, ami megakadályozná azoknak a különböző érintett vasúttársaságok számára történő közzétételét.

50 Következésképpen a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1371/2007 rendelet II. melléklete II. részével összefüggésben értelmezett 8. cikkének (2) bekezdését, valamint a 2001/14 irányelv II. mellékletével összefüggésben értelmezett 5. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a pályahálózat-működtető köteles hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon a vasúttársaságok rendelkezésére bocsátani a más vasúttársaságok vonataira vonatkozó valós idejű adatokat, amennyiben ezek a vonatok az 1371/2007 rendelet II. mellékletének II. része értelmében vett fő összeköttetések.

A költségekről

51 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (első tanács) a következőképpen határozott:

1) **Úgy kell értelmezni a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2007. október 23-i 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. melléklete II. részével összefüggésben értelmezett 8. cikkének (2) bekezdését, hogy a fő összeköttetésekre vonatkozó információknak magukban kell foglalniuk a közzétett indulási idő mellett az említett összeköttetések késésére vagy kimaradására vonatkozó információkat is attól függetlenül, hogy mely vasúttársaság biztosítja ezen összeköttetéseket.**

2) **Az 1371/2007/EK rendelet II. melléklete II. részével összefüggésben értelmezett 8. cikkének (2) bekezdését, valamint a 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv II. mellékletével összefüggésben értelmezett 5. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a pályahálózat-működtető köteles hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon a vasúttársaságok rendelkezésére bocsátani a más vasúttársaságok vonataira vonatkozó valós idejű adatokat, amennyiben ezek a vonatok az 1371/2007 rendelet II. mellékletének II. része értelmében vett fő összeköttetések.**

Aláírások