Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (pierwsza izba)

z dnia 22 listopada 2012 r.*

Transport — Transport kolejowy — Spoczywający na zarządcy infrastruktury kolejowej obowiązek przekazania przedsiębiorstwom kolejowym wszystkich informacji w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu pociągów, a w szczególności tych dotyczących ewentualnych opóźnień pociągów przesiadkowych

W sprawie C-136/11

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Schienen-Control Kommission (Austria) postanowieniem z dnia 11 marca 2011 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 18 marca 2011 r., w postępowaniu:

Westbahn Management GmbH

przeciwko

ÖBB-Infrastruktur AG,

TRYBUNAŁ (pierwsza izba),

w składzie: A. Tizzano, prezes izby, A. Borg Barthet (sprawozdawca), J.J. Kasel, M. Safjan i M. Berger, sędziowie,

rzecznik generalny: N. Jääskinen,

sekretarz: M.A. Gaudissart, kierownik wydziału,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 21 marca 2012 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu Westbahn Management GmbH przez D. Böhmdorfera oraz R. Schendera, Rechtsanwälte,

— w imieniu ÖBB-Infrastruktur AG przez G. Ganzgera, A. Eggera oraz G. Lanskiego, Rechtsanwälte,

— w imieniu rządu polskiego przez M. Szpunara, działającego w charakterze pełnomocnika,

— w imieniu Komisji Europejskiej przez G. Brauna oraz H. Støvlbæka, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 7 czerwca 2012 r.,

wydaje następujący

* Język postępowania: niemiecki.

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 8 ust. 2 w związku z częścią II załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315, s. 14) oraz art. 5 w związku z załącznikiem II do dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz.U. L 75, s. 29; sprostowanie Dz.U. 2004, L 220, s. 16), zmienionej dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. (Dz.U. L 164, s. 44 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 7, t. 8, s. 227–250) (zwanej dalej „dyrektywą 2001/14").

2 Wniosek ten został przedstawiony w ramach sporu, jaki powstał pomiędzy spółkami Westbahn Management GmbH (zwaną dalej „Westbahn Management") a ÖBB-Infrastruktur AG (zwaną dalej „ÖBB-Infrastruktur") w przedmiocie odmowy dostarczenia przez tę ostatnią spółce Westbahn Management danych w czasie rzeczywistym dotyczących innych przedsiębiorstw kolejowych, które to dane umożliwiałyby informowanie przez Westbahn Management jej pasażerów o rzeczywistych godzinach odjazdów pociągów przesiadkowych.

Ramy prawne

Uregulowania Unii

Dyrektywa 2001/14

3 Zgodnie z brzmieniem motywu 1 dyrektywy 2001/14:

„Większa integracja sektora kolejowego Wspólnoty jest bardzo istotnym elementem sfinalizowania rynku wewnętrznego i zmierzania w kierunku osiągnięcia zrównoważonego rozwoju".

4 Artykuł 5 dyrektywy 2001/14, zatytułowany „Usługi", stanowi:

„1. Przedsiębiorstwa kolejowe będą, na niedyskryminujących zasadach, uprawnione do minimalnego pakietu dostępu [świadczeń] i dostępu do torów [sieci kolejowej] w celu obsługi urządzeń, opisanych w załączniku II. Podaż usług, określonych w załączniku II pkt 2, będzie zapewniona w niedyskryminujący sposób, a zamówienia składane przez przedsiębiorstwa kolejowe mogą być odrzucone tylko wówczas, gdy istnieją inne realne warianty zgodne z warunkami rynku. Jeżeli te usługi nie są oferowane przez jednego zarządcę infrastruktury, podmiot zapewniający »główną infrastrukturę« przeprowadzi wszystkie racjonalnie możliwe starania, aby ułatwić świadczenie tych usług.

2. Jeżeli zarządca infrastruktury oferuje jakikolwiek zakres usług opisanych w załączniku II pkt 3 jako usługi dodatkowe, będzie świadczył [je] na żądanie [każdego wnoszącego o to] przedsiębiorstwa kolejowego.

3. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą zażądać większego zakresu usług pomocniczych, wyszczególnionych w załączniku II pkt 4, od zarządcy infrastruktury i od innych dostarczycieli tych usług. Zarządca infrastruktury nie jest zobowiązany do świadczenia tych usług".

5 Załącznik II do dyrektywy 2001/14, zatytułowany „Usługi, które mają być świadczone na rzecz przedsiębiorstw kolejowych”, stanowi:

„1. Minimalny pakiet dostępu [świadczeń] obejmie:

a) realizację zamówień zdolności przepustowej infrastruktury;

b) uprawnienie do użytkowania infrastruktury, która jest przyznana;

c) korzystanie z punktów i węzłów kolejowych;

d) sterowanie ruchem pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność, oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;

e) wszystkie pozostałe informacje wymagane do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa.

2. Dostęp do torów [sieci kolejowej] w celu obsługi urządzeń oraz dostarczenie usług obejmie:

a) korzystanie ze sprzętu zasilania w prąd trakcyjny, jeżeli jest on dostępny;

b) urządzenia zaopatrzenia w paliwo;

c) stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia;

d) terminale towarowe;

e) stacje rozrządowe;

f) urządzenia do formowania składów pociągów;

g) tory postojowe;

h) utrzymanie i inne urządzenia techniczne.

3. Usługi dodatkowe mogą obejmować:

a) prąd trakcyjny;

b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;

c) dostawę paliwa, prace manewrowe i wszystkie pozostałe świadczone usługi w związku z wyżej wspomnianym dostępem w celu obsługi urządzeń;

d) kontrakty dopasowane do indywidualnych potrzeb klienta na:

— sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych,

— udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych.

4. Usługi pomocnicze mogą obejmować:

a) dostęp do sieci telekomunikacyjnej;

b) dostarczanie uzupełniających informacji;

c) kontrolę techniczną taboru”.

Rozporządzenie nr 1371/2007

6 Zgodnie z brzmieniem motywów 1–5 i 7–9 rozporządzenia nr 1371/2007:

„(1) W ramach wspólnej polityki transportowej istotne jest zapewnienie ochrony praw pasażerów w ruchu kolejowym oraz podniesienie jakości i efektywności kolejowych usług pasażerskich, aby zwiększyć udział transportu kolejowego w stosunku do innych środków transportu.

(2) Komunikat Komisji: »Strategia polityki ochrony konsumentów na lata 2002–2006« [Dz.U. C 137, s. 2] stawia za cel osiągnięcie wysokiego poziomu ochrony konsumentów w dziedzinie przewozów, zgodnie z art. 153 ust. 2 [WE].

(3) Ponieważ pasażer w ruchu kolejowym jest słabszą stroną umowy transportu, prawa pasażera powinny podlegać ochronie.

(4) Prawa użytkowników w ruchu kolejowym obejmują otrzymywanie informacji dotyczących połączenia zarówno przed podróżą i w jej trakcie. O ile to tylko możliwe, przedsiębiorstwa kolejowe i sprzedawcy biletów powinni przekazywać te informacje z odpowiednim wyprzedzeniem i jak najszybciej.

(5) Bardziej szczegółowe wymagania dotyczące przekazywania informacji o podróży zostaną określone w specyfikacjach technicznych w zakresie interoperacyjności (TSI), o których mowa w dyrektywie 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei konwencjonalnych [(Dz.U. L 110, s. 27), zmienionej dyrektywą Komisji 2007/32/WE z dnia 1 czerwca 2007 r. (Dz.U. L 141, s. 63)].

[...]

(7) Przedsiębiorstwa kolejowe powinny współpracować w celu ułatwienia transferu pasażerów w ruchu kolejowym pomiędzy jednym operatorem a innym poprzez zapewnienie, kiedy tylko jest to możliwe, biletów bezpośrednich.

(8) Dostarczanie informacji i wystawianie biletów pasażerom w ruchu kolejowym powinno być ułatwione poprzez dostosowanie systemów komputerowych do wspólnych wymogów.

(9) Dalsze wdrażanie systemów informacji o podróży oraz rezerwacji powinno odbywać się zgodnie z TSI”.

7 Zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 1371/2007:

„Przedsiębiorstwa kolejowe dostarczają pasażerowi w trakcie podróży przynajmniej informacji wymienionych w załączniku II część II”.

8 Artykuł 9 ust. 1 tego rozporządzenia stanowi:

„Przedsiębiorstwa kolejowe oraz sprzedawcy biletów oferują, tam gdzie jest to możliwe, bilety oraz bilety bezpośrednie i rezerwacje”.

9 Zgodnie z art. 18 ust. 1 tego samego rozporządzenia:

„W przypadku opóźnienia przyjazdu lub odjazdu pasażerowie są informowani o sytuacji i o spodziewanym czasie odjazdu oraz przyjazdu przez przedsiębiorstwo kolejowe lub przez zarządcę stacji niezwłocznie po pojawieniu się takiej informacji".

10 Część II załącznika II do tego samego rozporządzenia dotycząca „informacji dostarczanych w trakcie przejazdu" przewiduje dostarczanie następujących informacji:

„Usługi świadczone w pociągu

Następna stacja

Opóźnienia

Główne możliwości przesiadek

Kwestie bezpieczeństwa i ochrony".

Przepisy austriackie

11 Artykuł 54 Eisenbahngesetz (austriackiej ustawy w sprawie kolei, BGBl. 60/1957, zwanej dalej „EisbG") stanowi:

„Celem przepisów szóstej części niniejszej ustawy jest zapewnienie ekonomicznego i efektywnego wykorzystywania linii kolejowych w Austrii:

1) poprzez ustanowienie na rynku transportu kolejowego zmierzającej do zapewnienia równości i funkcjonalnej konkurencji między przedsiębiorstwami transportu kolejowego w zakresie głównych linii kolejowych oraz linii pomocniczych łączących z innymi głównymi lub pomocniczymi liniami kolejowymi;

2) poprzez zachęcanie do penetracji rynku transportu kolejowego przez nowe na nim przedsiębiorstwa transportowe;

3) poprzez zapewnienie beneficjentom dostępu do infrastruktury kolejowej oraz

4) poprzez kontrolę konkurencji w celu ochrony beneficjentów dostępu do sieci kolejowej przed sytuacją nadużywania pozycji dominującej".

12 Artykuł 58 tej ustawy stanowi:

„1. Przedsiębiorstwo infrastruktury kolejowej zobowiązane jest na zasadach niedyskryminacyjnych udostępnić, w celu dostępu do infrastruktury kolejowej, podmiotom uprawnionym do dostępu, poza tym dostępem, następujące usługi w ramach pakietu minimalnego dostępu:

1) korzystanie z punktów i węzłów kolejowych;

2) sterowanie pociągami włącznie […] z przekazaniem i udostępnieniem informacji o ruchu pociągów;

3) wszystkie usługi systemów komunikacyjnych i informacyjnych, bez których wykonywanie prawa dostępu przez podmioty uprawnione do dostępu jest niemożliwe ze względów prawnych, faktycznych i gospodarczych.

[...]

4. Przedsiębiorstwo infrastruktury kolejowej może – nie będąc do tego zobowiązanym – udostępnić, w celu dostępu do infrastruktury kolejowej, podmiotom uprawnionym następujące usługi pomocnicze:

1) dostęp do sieci telekomunikacyjnej wychodzący poza usługi wymienione w ust. 1 pkt 3;

2) dostarczanie informacji uzupełniających;

3) kontrolę techniczną taboru.

[...]".

13 Artykuł 81 EisbG stanowi:

„1. W ramach spółki Schienen-Control GmbH zostaje powołana Schienen-Control Kommission (komisja kontroli kolejowej).

2. Schienen-Control Kommission przysługują kompetencje przyznane jej w częściach 3, 5–6b i 9 niniejszej ustawy […], a także kompetencja rozpatrywania odwołań od decyzji Schienen-Control GmbH. […]

3. Schienen-Control GmbH sprawuje zarząd nad Schienen-Control Kommission. W ramach działalności na rzecz Schienen-Control Kommission personel Schienen-Control GmbH jest związany wskazówkami prezesa lub wymienionych w regulaminie wewnętrznym przedsiębiorstwa członków".

14 Zgodnie z art. 82 EisbG:

„1. Schienen-Control Kommission składa się z prezesa i dwóch dalszych członków. Dla każdego z członków powołuje się zastępcę. Członek zastępca zajmuje miejsce członka w przypadku nieobecności. Będący sędziami prezes i jego członek zastępca powoływani są przez Bundesminister für Justiz (federalnego ministra sprawiedliwości). Pozostali członkowie i ich członkowie zastępcy, eksperci w odpowiednich dziedzinach związanych z transportem, powoływani są przez Bundesregierung (rząd federalny) na wniosek Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (federalnego ministra ds. transportu, innowacji i technologii).

2. Do Schienen-Control Kommission nie mogą należeć:

1) członkowie rządu federalnego i rządów krajów związkowych, a także sekretarze stanu;

2) osoby pozostające w bliskiej relacji prawnej lub faktycznej z osobami prowadzącymi działalność Schienen-Control Kommission;

3) osoby niemające prawa wybieralności do Nationalrat (rady krajowej).

3. Członkowie Schienen-Control Kommission oraz członkowie zastępcy powoływani są na kadencję trwającą pięć lat. Po upływie kadencji sprawują oni urząd do chwili jego ponownego obsadzenia. Mogą oni zostać powołani na kolejną kadencję. Jeśli członek lub członek zastępca zrezygnuje z urzędu przed końcem okresu, na który został powołany, zgodnie z ust. 1 należy na pozostałą część kadencji powołać nowego członka albo członka zastępcę.

4. Członkostwo lub członkostwo zastępcze wygasa:

1) w przypadku śmierci;

2) z powodu upływu kadencji;

3) z powodu ustąpienia;

4) poprzez stwierdzenie przez wszystkich pozostałych członków, że członek lub członek zastępca z powodu ciężkiej choroby fizycznej lub psychicznej nie jest zdolny do prawidłowego sprawowania funkcji;

5) poprzez stwierdzenie przez wszystkich pozostałych członków, że członek lub członek zastępca nie stawił się na trzy kolejne posiedzenia, na które był wzywany, bez wystarczającego usprawiedliwienia;

6) w przypadku prezesa lub jego zastępcy – z powodu utraty statusu sędziego.

5. Członkowie i członkowie zastępcy są zgodnie z art. 20 ust. 3 Bundes-Verfassungsgesetz (austriackiej ustawy zasadniczej) zobowiązani do zachowania poufności".

15 Artykuł 83 EisbG stanowi:

„Decyzje Schienen-Control Kommission zapadają większością głosów; wstrzymanie się od głosu nie jest dopuszczalne. W przypadku braku rozstrzygnięcia decyduje głos prezesa. Schienen-Control Kommission przyjmuje regulamin wewnętrzny, w którym każdemu z członków może zostać powierzone prowadzenie bieżących spraw, włącznie z wydawaniem decyzji procesowych. Członkowie są w sprawowaniu urzędu niezależni i nie są związani niczyimi wskazówkami".

16 Artykuł 84 EisbG stanowi:

„O ile niniejsza ustawa nie stanowi inaczej, Schienen-Control Kommission stosuje Allgemeines Verwaltungsverfahrengesetz (austriacki kodeks postępowania administracyjnego), a w szczególności jego przepisy dotyczące postępowania przed niezawisłymi izbami administracyjnymi. Decyzje Schienen-Control Kommission nie podlegają uchyleniu ani zmianie w drodze instancji administracyjnych. Można natomiast od nich wnieść skargę do Verwaltungsgerichtshof (sądu administracyjnego)".

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

17 Westbahn Management począwszy od okresu planowego 2011/2012 świadczy usługi kolejowego przewozu osób na trasie Wiedeń–Salzburg (Austria).

18 ÖBB-Infrastruktur jest zarządcą infrastruktury zarządzającym większością sieci kolejowej w Austrii, w tym także linią Wiedeń–Salzburg. Posiada ona dane o ruchu w czasie rzeczywistym dotyczące wszystkich pociągów poruszających się po zarządzanej przez nią sieci kolejowej. Te dane obejmują pozycję pociągu w danym momencie, a także czasy odjazdu, przyjazdu i przejazdu w trakcie pozostałego biegu pociągu.

19 ÖBB-Infrastruktur przekazuje przedsiębiorstwom kolejowym dane w czasie rzeczywistym dotyczące ich własnych pociągów. Dane w czasie rzeczywistym wszystkich pociągów poruszających się po zarządzanej przez ÖBB-Infrastruktur sieci kolejowej są dostępne dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych na jej stronie internetowej w chronionym hasłem programie, przy czym nie są podawane nazwy poszczególnych przedsiębiorstw kolejowych.

20 ÖBB-Infrastruktur podaje na znajdujących się na większych stacjach monitorach rzeczywiste czasy przyjazdu i odjazdu pociągów pasażerskich.

21 Spółka Westbahn Management zwróciła się do ÖBB-Infrastruktur o udostępnienie danych w czasie rzeczywistym dotyczących innych przedsiębiorstw kolejowych, aby mogła informować swoich pasażerów o rzeczywistych czasach odjazdu pociągów przesiadkowych.

22 Spółka ÖBB-Infrastruktur odrzuciła ten wniosek pismem z dnia 22 października 2010 r., uzasadniając to tym, że co do zasady podaje ona wyłącznie dane dotyczące danego przedsiębiorstwa kolejowego. Doradziła spółce Westbahn Management zawarcie z innymi przedsiębiorstwami kolejowymi porozumienia, w którym zgodziłyby się one na takie przekazanie ich dotyczących danych.

23 Nie doszło jednak do zawarcia żadnego porozumienia pomiędzy spółką Westbahn Management a jakimkolwiek innym przedsiębiorstwem kolejowym. Również ÖBB-Personenverkehr AG (zwana dalej „ÖBB-PV") nie zgodziła się na zawarcie takiego porozumienia. ÖBB-PV jest wiodącym na rynku austriackim przewoźnikiem w ruchu pasażerskim. ÖBB-PV jest w całości kontrolowana przez ÖBB-Holding AG, który jest również akcjonariuszem ÖBB-Infrastruktur.

24 Zdaniem Westbahn Management to nieprzekazywanie danych jest sprzeczne z częścią II załącznika II do rozporządzenia nr 1371/2007 i domaga się przyznania jej dostępu do tych informacji. Wniosła ona zatem do Schienen-Control Kommission odpowiedni wniosek w tym względzie.

25 Uznając, że rozstrzygnięcie zawisłego przed nim sporu uzależnione jest od wykładni mającego zastosowanie prawa unijnego, Schienen-Control Kommission postanowiła zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 8 ust. 2 w związku z częścią II załącznika II do rozporządzenia [nr 1371/2007] należy interpretować w ten sposób, że informacje dotyczące głównych możliwości przesiadek obok planowych czasów odjazdu muszą obejmować także opóźnienia oraz odwołania pociągów?

2) W przypadku udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi twierdzącej:

Czy art. 5 w związku z załącznikiem II do dyrektywy [2001/14] w świetle art. 8 ust. 2 w związku z częścią II załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 należy interpretować w ten sposób, że zarządca infrastruktury zobowiązany jest na niedyskryminujących zasadach przekazać przedsiębiorstwom kolejowym dane w czasie rzeczywistym dotyczące pociągów innych przedsiębiorstw kolejowych, jeśli stanowią one główne możliwości przesiadek w rozumieniu art. 8 ust. 2 w związku z częścią II załącznika II do rozporządzenia nr 1371/2007?".

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie właściwości Trybunału

26 Przed udzieleniem odpowiedzi na zadane pytania należy sprawdzić, czy, jak podniósł sąd odsyłający, Schienen-Control Kommission jest sądem w rozumieniu art. 267 TFUE i czy, co za tym idzie, Trybunał jest właściwy, aby udzielić odpowiedzi na zadane pytania.

27 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem przy ustalaniu, czy organ występujący z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym ma charakter sądu w rozumieniu art. 267 TFUE, co jest kwestią wewnętrzną porządku prawnego Unii, Trybunał bierze pod uwagę całość okoliczności sprawy, jak w szczególności podstawę prawną istnienia organu, jego stały lub tymczasowy charakter, obligatoryjny charakter jego jurysdykcji, kontradyktoryjność postępowania, stosowanie przez organ przepisów prawa oraz jego niezawisłość (zob. w szczególności wyroki: z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie C-246/05 Häupl, Zb.Orz. s. I-4673, pkt 16; z dnia 18 października 2007 r. w sprawie C-195/06 Österreichischer Rundfunk, Zb.Orz. s. I-8817, pkt 19; a także z dnia 10 grudnia 2009 r. w sprawie C-205/08 Umweltanwalt von Kärnten, Zb.Orz. s. I-11525, pkt 35).

28 W tym względzie, jak wskazał rzecznik generalny w pkt 28 opinii, podnieść należy, po pierwsze, że Schienen-Control Kommission została powołana jako organ stały zgodnie z art. 81 ust. 1 EisbG. Z art. 81–84 tej ustawy wynika, że Schienen-Control Kommission spełnia kryteria dotyczące podstawy prawnej istnienia organu, jego stałego i obligatoryjnego charakteru, stosowania przepisów prawa oraz niezawisłości takiego organu.

29 Ponadto należy, po pierwsze, stwierdzić, że zgodnie z postanowieniem odsyłającym wobec postępowania przed Schienen-Control Kommission znajdują zastosowanie przepisy ogólnej ustawy regulującej postępowanie administracyjne, która gwarantuje kontradyktoryjny charakter toczącego się przed tym organem postępowania, co umożliwia jego stronom powołanie się przed nim na ich prawa i interesy prawne, a prowadzony na zasadzie kontradyktoryjności spór może przybrać formę rozprawy, na którą mogą zostać wezwani świadkowie i biegli.

30 Po drugie, należy również podnieść, że zgodnie z art. 84 EisbG wobec Schienen-Control Kommission znajduje zastosowanie austriacki kodeks postępowania administracyjnego, że jej decyzje nie podlegają uchyleniu w drodze decyzji administracyjnych, można natomiast od nich wnieść skargę do Verwaltungsgerichtshof.

31 Z powyższego wynika, że należy uznać Schienen-Control Kommission za sąd w rozumieniu art. 267 TFUE, efektem czego Trybunał jest właściwy do udzielenia odpowiedzi na zadane pytania prejudycjalne.

W przedmiocie pytania pierwszego

32 Zadając swe pytanie pierwsze, Schienen-Control Kommission zastanawia się w istocie, czy art. 8 ust. 2 w związku z częścią II załącznika II do rozporządzenia nr 1371/2007 należy interpretować w ten sposób, że informacje dotyczące głównych możliwości przesiadek obok planowych czasów odjazdu muszą obejmować także opóźnienia oraz odwołania pociągów przesiadkowych, w szczególności tych dotyczących innych przedsiębiorstw kolejowych.

33 Aby odpowiedzieć na to pytanie, należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem przy dokonywaniu wykładni przepisów prawa Unii takich jak te rozpatrywane w niniejszym przypadku należy uwzględnić nie tylko ich brzmienie, lecz także ich kontekst oraz cele regulacji, której część stanowią (zob. w szczególności wyroki: z dnia 26 czerwca 1990 r. w sprawie C-185/89 Velker International Oil Company, Rec. s. I-2561, pkt 17; z dnia 19 lipca 2012 r. w sprawie C-33/11 A, pkt 27).

34 Realizowane przez rozporządzenie nr 1371/2007 cele zostały przedstawione w jego preambule. W motywie 1 rozporządzenia nr 1371/2007 podkreślono bowiem, że w ramach wspólnej polityki transportowej istotne jest zapewnienie ochrony praw pasażerów w ruchu kolejowym oraz podniesienie jakości i efektywności kolejowych usług pasażerskich. Z motywów 2 i 3 tego rozporządzenia wynika, że należy dążyć do osiągnięcia wysokiego poziomu ochrony konsumentów, a prawa pasażera, jako słabszej strony umowy transportu, powinny podlegać ochronie. Motyw 4 tego rozporządzenia powołuje się na

prawo do jak najszybszego uzyskiwania informacji dotyczących połączenia zarówno przed podróżą, jak i w jej trakcie. Ponadto w motywach 5, 8 i 9 tego rozporządzenia również został podkreślony cel polegający na ułatwieniu dostępu do tego rodzaju informacji w zakresie dotyczącym transportu pomiędzy poszczególnymi państwami.

35 Wykładni art. 8 rozporządzenia nr 1371/2007 należy dokonywać w świetle tych właśnie celów.

36 Artykuł 8 ust. 2 tego rozporządzenia stanowi, że przedsiębiorstwa kolejowe dostarczają pasażerowi w trakcie podróży przynajmniej informacji wymienionych w części II załącznika II do tego rozporządzenia. Informacje te dotyczą usług świadczonych w pociągu, następnej stacji, opóźnień, głównych możliwości przesiadek oraz kwestii bezpieczeństwa i ochrony.

37 Jeśli interesy podróżnych oraz przypomniane w pkt 34 niniejszego wyroku ogólne cele realizowane przez rozporządzenie nr 1371/2007 mają być respektowane, konieczne jest, aby dostarczane temu podróżnemu informacje były dla niego rzeczywiście użyteczne.

38 W tym względzie stwierdzić należy, że informacje dotyczące opóźnień lub odwołań pociągów, które podróżny mógł uzyskać, zapoznając się z rozkładem przed odjazdem swego pociągu – przy założeniu, iż zostały one podane w tym momencie – są danymi, które podróżny winien otrzymać również wtedy, gdy do opóźnień lub odwołań pociągów dojdzie dopiero po jego odjeździe. W przeciwnym wypadku podróżny, który już rozpoczął podróż, będzie znał jedynie zaplanowaną godzinę odjazdu pociągów przesiadkowych, ale nie będzie nic wiedział, z naruszeniem realizowanych przez rozporządzenie nr 1371/2007 celów, o zmianach, jakie zaszły od czasu jego odjazdu, wskutek których podane mu wcześniej dane stały się nieaktualne.

39 Zgodnie z art. 8 ust. 2 oraz częścią II załącznika II do rozporządzenia nr 1371/2007 na przedsiębiorstwach kolejowych spoczywa obowiązek dostarczania w czasie rzeczywistym informacji dotyczących głównych możliwości przesiadek.

40 Ponadto w części II załącznika II do rozporządzenia nr 1371/2007 mowa jest o „głównych możliwościach przesiadek”, lecz wyrażenie to nie ogranicza spoczywającego na przedsiębiorstwie kolejowym obowiązku dostarczenia informacji jedynie do jego własnych głównych możliwości przesiadek.

41 Obowiązek ten należy zatem rozumieć jako obejmujący wszystkie główne możliwości przesiadek – zarówno te zapewniane przez dane przedsiębiorstwo kolejowe, jak i te zapewniane przez inne przedsiębiorstwa. Gdyby tak nie było, realizowany przez rozporządzenie nr 1371/2007 cel polegający na informowaniu pasażerów nie zostałby osiągnięty.

42 Za przyjęciem takiej wykładni przemawia również art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007, zgodnie z którym przedsiębiorstwa kolejowe oraz sprzedawcy biletów oferują, tam gdzie jest to możliwe, bilety oraz bilety bezpośrednie i rezerwacje. W motywie 7 tego rozporządzenia zostało wyjaśnione, że zapewnienie biletów bezpośrednich ułatwia transfer pasażerów w ruchu kolejowym pomiędzy operatorami. Zawężająca wykładnia pojęcia informacji, do których powinni mieć dostęp pasażerowie, utrudniałaby ich transfer i podważałaby realizowany cel, zachęcając tych pasażerów do preferowania dużych przedsiębiorstw kolejowych, które byłyby w stanie zapewnić w czasie rzeczywistym informacje o wszystkich kolejnych etapach odbywanych przez nich podróży.

43 Biorąc pod uwagę powyższe względy, na pytanie pierwsze należy udzielić odpowiedzi, że art. 8 ust. 2 w związku z częścią II załącznika II do rozporządzenia nr 1371/2007 należy interpretować w ten sposób, że informacje dotyczące głównych możliwości przesiadek obok planowych czasów odjazdu powinny obejmować również opóźnienia oraz odwołania pociągów przesiadkowych, niezależnie od tego, które przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia te możliwości przesiadek.

W przedmiocie pytania drugiego

44 Aby udzielić odpowiedzi na to pytanie dotyczące obowiązków spoczywających na zarządcy infrastruktury, stwierdzić należy, iż art. 5 dyrektywy 2001/14 stanowi, że przedsiębiorstwa kolejowe są na niedyskryminujących zasadach uprawnione do minimalnego pakietu świadczeń i dostępu do sieci kolejowej w celu obsługi urządzeń, opisanych w załączniku II do dyrektywy 2001/14.

45 Interpretacji pkt 1 lit. d) załącznika II do dyrektywy 2001/14, który stanowi, że świadczenia te obejmują w szczególności dostarczanie informacji o ruchu pociągów, należy dokonywać, jak stwierdził to rzecznik generalny w pkt 51 swej opinii, w związku z pkt 1 lit. e) załącznika II do tej dyrektywy, który to przepis umożliwia przedsiębiorstwom kolejowym uzyskanie wszelkich informacji koniecznych do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa.

46 W tym względzie należy przypomnieć, że, jak zostało stwierdzone w pkt 41 niniejszego wyroku, dane w czasie rzeczywistym dotyczące głównych możliwości przesiadek, a w szczególności te dotyczące innych przedsiębiorstw kolejowych, są potrzebne wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym po to, aby były one w stanie wywiązać się z obowiązków nałożonych na nie na mocy rozporządzenia nr 1371/2007.

47 Należy ponadto stwierdzić, że aby zapewnić uczciwą konkurencję na rynku kolejowego transportu pasażerów, należy zapewnić, iż wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe są w stanie świadczyć tym pasażerom usługi o porównywalnym poziomie. Jak podkreślone zostało w pkt 40 i 41 niniejszego wyroku, jeśli przedsiębiorstwo kolejowe może dostarczyć jedynie informacji dotyczących jego własnych możliwości przesiadkowych, przedsiębiorstwo dysponujące większą siecią będzie mogło dostarczyć swym podróżnym informacji bardziej kompletnych niż te, które może zapewnić przedsiębiorstwo dysponujące ograniczoną liczbą linii, co byłoby sprzeczne, po pierwsze, z określonym w motywie 1 dyrektywy 2001/14 celem polegającym na umożliwieniu jak najdalej idącej integracji sektora kolejowego oraz, po drugie, z obowiązkiem informowania pasażerów.

48 Aby zostało wykonane prawo dostępu do infrastruktury kolejowej, przedsiębiorstwa kolejowe winny zatem żądać dostarczenia przez zarządcę tej infrastruktury w czasie rzeczywistym informacji dotyczących głównych możliwości przesiadkowych zapewnianych przez inne przedsiębiorstwa kolejowe, aby móc, zgodnie z art. 5 w związku z pkt 1 lit. e) załącznika II do dyrektywy 2001/14, wdrożyć przewozy, dla których została przyznana zdolność przepustowa.

49 Ponadto, wbrew temu, co twierdzi ÖBB-Infrastruktur AG, tych informacji, które są dostępne na tablicach ogłoszeniowych poszczególnych stacji, nie można uznać za mające charakter poufny lub za mające szczególne znaczenie, co stałoby na przeszkodzie ich ujawnieniu innym zainteresowanym przedsiębiorstwom kolejowym.

50 Na pytanie drugie należy zatem udzielić odpowiedzi, że art. 8 ust. 2 w związku z częścią II załącznika II do rozporządzenia nr 1371/2007, a także art. 5 w związku z załącznikiem II do dyrektywy 2001/14 należy interpretować w ten sposób, iż zarządca infrastruktury jest zobowiązany do przekazywania na niedyskryminujących zasadach przedsiębiorstwom kolejowym danych w czasie rzeczywistym dotyczących pociągów innych przedsiębiorstw kolejowych, jeśli stanowią one główne możliwości przesiadek w rozumieniu części II załącznika II do rozporządzenia nr 1371/2007.

W przedmiocie kosztów

51 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (pierwsza izba) orzeka, co następuje:

1) **Przepisy art. 8 ust. 2 w związku z częścią II załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym należy interpretować w ten sposób, że informacje dotyczące głównych możliwości przesiadek obok planowych czasów odjazdu muszą obejmować również opóźnienia oraz odwołania pociągów przesiadkowych, niezależnie od tego, które przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia te możliwości przesiadek.**

2) **Przepisy art. 8 ust. 2 w związku z częścią II załącznika II do rozporządzenia nr 1371/2007, a także art. 5 w związku z załącznikiem II do dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej, zmienionej dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r., należy interpretować w ten sposób, iż zarządca infrastruktury jest zobowiązany do przekazywania na niedyskryminujących zasadach przedsiębiorstwom kolejowym danych w czasie rzeczywistym dotyczących pociągów innych przedsiębiorstw kolejowych, jeśli stanowią one główne możliwości przesiadek w rozumieniu części II załącznika II do rozporządzenia nr 1371/2007.**

Podpisy